

Ю.Г.СТЕПАНОВ, И.Ф.ЦВЕТКОВ

---

Эскадренный миноносец  
**"НОВИК"**



Эскадренный  
миноносец  
**"НОВИК"**



Ю.Г. СТЕПАНОВ, И.Ф. ЦВЕТКОВ

---

Эскадренный  
миноносец  
**"НОВИК"**



ЛЕНИНГРАД  
«СУДОСТРОЕНИЕ»  
1981

Ю. Г. Степанов, И. Ф. Цветков. Эскадренный миноносец «Новик». — Л.: Судостроение, 1981. — 224 с., ил. — ИСБН

Впервые в литературе рассмотрена история проектирования и постройки одного из выдающихся кораблей отечественного военно-морского флота — эскадренного миноносца «Новик», который в течение многих лет был самым сильным и быстроходным кораблем этого класса в мире, а также однотипных с ним кораблей. Специальные главы посвящены боевой деятельности эсминца «Новик» и его собратьев.

При подготовке книги использованы материалы Центрального государственного архива Военно-Морского Флота СССР, Центрального военно-морского музея и Центрального военно-морского архива.

Ил. 57. Табл. 2. Лит. 47 назв.

Рецензенты

канд. техн. наук **Б. И. КОЗЛОВ**, инж. **В. Ю. УСОВ**

Научный редактор

д-р техн. наук **А. И. ВОЗНЕСЕНСКИЙ**

**Юрий Григорьевич Степанов,  
Игорь Федорович Цветков**

*Эскадренный  
миноносец*  
**«НОВИК»**

Редактор Т. И. Ильичева  
Художественные редакторы О. П. Андреев, В. В. Купихин  
Технический редактор А. П. Ширяева  
Корректоры Н. Н. Кузнецова, В. Ю. Самохина  
Оформление художника Б. Н. Осенчакова

ИБ № 364

Сдано в набор 21.04.81 Подписано к печати 20.08.81. М-22547. Формат 60×90<sup>1/16</sup>. Бумага типографская № 2. Гарнитура шрифта литературная. Печать высокая. Усл. печ. 14,0 л. Усл. кр.-отг. 14,25. Уч.-изд. л. 15,3. Тираж 115 000. Заказ № 1119. Изд. № 3465-78. Цена 90 коп.

Издательство «Судостроение», 191065, Ленинград, ул. Гоголя, 8.

Ленинградская типография № 2 головное предприятие ордена Трудового Красного Знамени Ленинградского объединения «Техническая книга» им. Евгении Соколовой Союзполиграфпрома при Государственном комитете СССР по делам издательств, полиграфии и книжной торговли, 198052, г. Ленинград, Л-52, Измайловский проспект, 29.

Более шести с половиной десятилетий прошло со времени вступления в строй эскадренного миноносца «Новик», которое ознаменовало собой подлинную революцию в развитии кораблей этого класса. На испытаниях «Новик» показал небывалую скорость— 37,3 узла! Впервые в русском флоте на этом корабле были установлены паровые турбины и котлы с нефтяным отоплением. На его палубе впервые были поставлены двухтрубные торпедные аппараты и рельсы для транспортировки мин заграждения.

Таких быстроходных, сильных кораблей к концу 1917 г. на Черном море было 13, а на Балтийском — 17. «Новик» и его многочисленные собратья прожили долгую жизнь в рядах русского и советского флота. Они принимали активное участие в военных действиях против германского флота на Балтийском и Черном морях во время первой мировой войны, Октябрьском вооруженном восстании и гражданской войне. Эсминцы типа «Новик» «Самсон» и «Забияка» входили в состав отряда кораблей, который во главе с «Авророй» был послан Центробалтом накануне Октябрьского восстания в помощь рабочим Питера.

В июне 1918 г. один из черноморских «новики» — эсминец «Керчь» — по приказу В. И. Ленина потопил на Новороссийском рейде корабли Черноморской эскадры, чтобы они не достались интервентам.

В годы предвоенных пятилеток Военно-Морской Флот нашей страны пополнился новыми эскадренными миноносцами и лидерами, которые вместе с «новиками» образовали на Северном и Тихоокеанском флотах первые соединения боевых надводных кораблей.

Сам «Новик», носивший впоследствии имя первого председателя ВЦИК Я. М. Свердлова, и однотипные с ним эсминцы участвовали в военных действиях на Балтике, Баренцевом и Черном морях, на Тихом океане в годы Великой Отечественной войны. Не случайно в рассказах о «Новике» названию корабля все чаще сопутствует эпитет «легендарный». Легендарный — это прежде всего прославленный, вызывающий восхищение. Правда, тот же эпитет «легендарный» произносят и в том случае, когда

фактов об интересующем предмете мало и со временем они дополняются фантазией, вымыслом и догадками. К эскадренному миноносцу «Новик» как нельзя лучше применимы оба значения понятия «легендарный». Сегодня составить представление о внешнем виде «новиков» можно только по фотографиям, немногим моделям, хранящимся в музеях, а об их боевом прошлом узнать из архивных документов, что порой недоступно широкому кругу любителей истории русского и Советского Военно-Морского флота, интерес к которой в последнее время возрастает.

Именно поэтому авторы решили познакомить читателей с наиболее яркими страницами истории отечественного дореволюционного судостроения, рассказать о замечательных кораблях — эскадренных миноносцах нового типа, их создателях, о верфях и заводах, где строились эти корабли, раскрыть панораму сражений и событий, в которых они участвовали. На страницах книги авторам хотелось придать рассказам о «Новике» документальный характер, основанный на фактах из долгой жизни этого действительно легендарного корабля.

В книге использованы материалы Центрального государственного архива Военно-Морского Флота (ЦГА ВМФ) и фондов Центрального военно-морского музея (ЦВММ).

Главы 1—3, § 5. 5 написаны И. Ф. Цветковым, главы 4—6 — Ю. Г. Степановым.

Авторы весьма признательны профессору В. В. Ашику, капитану 1 ранга П. К. Азарову, капитану 1 ранга запаса Н. А. Залесскому, инженерам [Е. М. Лисовской], В. И. Костюнину и работникам ЦГА ВМФ СССР, оказавшим большую помощь при работе над книгой.

Пожелания и критические замечания авторы просят направлять по адресу: 191065, Ленинград, ул. Гоголя, д. 8, издательство «Судостроение».

## НАКАНУНЕ ЗАКЛАДКИ „НОВИКА“

### 1.1. От минного катера к эскадренному миноносцу

В середине сентября 1862 г. на Балтийском флоте проходили необычные учения. К шхуне «Метеор», стоявшей на якоре, медленно подходила броненосная канонерская лодка «Опыт» с необычным тараном. Он представлял собой пороховой заряд весом до полутора пудов, который крепился к концу 15-метрового бревна (шпирона), служившего продолжением форштевня броненосной лодки. Когда дистанция между судами сократилась до нескольких метров, на «Метеоре» раздался сильный взрыв, а «Опыт» отошел от подорванного им корабля, не получив повреждения.

Так в русском флоте были проведены испытания нового оружия. Его называли минным тараном.

Докладывая в Морское ведомство о результатах проведенных испытаний, председатель комиссии адмирал Г. И. Бутаков писал: «Всеми этими опытами Комиссия под моим председательством пришла к убеждению, что идея миноносных судов заготовляет нам возможность иметь самое сильное оружие из всех досель придуманных, а заряд в 1 пуд произведет страшное разрушение в неприятельском судне при совершенной безопасности от этого для минного судна»<sup>1</sup>.

Успешные испытания минного тарана имели не только огромное значение для дальнейшего развития минного оружия в русском флоте, но и для создания нового класса боевых кораблей — миноносных судов. Первым типом таких судов стали минные катера.

В 1876 г. ученик Г. И. Бутакова, будущий флотоводец и ученый С. О. Макаров предложил оборудовать большой быстроходный пароход несколькими паровыми катерами с шестовыми минами. Спущенные на воду катера могли атаковать неприятельские броненосные суда прямо на месте их стоянок. Этот проект С. О. Макарова был сравнительно быстро рассмотрен Морским ведомством и одобрен. Принятию такого решения способствовала начавшаяся в 1877 г. русско-турецкая война,

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 807, оп. 1, д. 58, л. 265.





Г. И. Бутаков.

По проекту С. О. Макарова пароход «Великий князь Константин» вооружили четырьмя паровыми минными катерами: «Минер», «Чесма», «Наварин», «Синоп». Эти катера при водоизмещении 6 т развивали скорость до 10 уз, и каждый нес на борту по одной шестовой мине.

Наиболее смелой и удачной боевой операцией этого немногочисленного минного отряда была атака турецкого броненосца «Ассари Шевкет» на Сухумском рейде. В ночь на 12 августа 1877 г. минами с катеров «Наварин» и «Синоп» русские моряки нанесли этому броненосцу настолько серьезные повреждения, что он не смог принимать участия в боевых действиях до конца войны.

Настоящую революцию в развитии миноносных судов произвело изобретение самодвижущейся мины — торпеды. Впервые в мире в 1865 г. самодвижущуюся мину с пневматическим двигателем создал русский изобретатель, по профессии художник-фотограф И. Ф. Александровский<sup>1</sup>. Однако предложение И. Ф. Александровского, впрочем как и многие другие изобретения русских самородков, было похоронено в архивах Морского ведомства. Царское правительство предпочло купить за границей патент на изготовление мины англичанина Уайтхеда. В 1876—1877 гг. заводы Лесснера и Обуховский в Петербурге освоили серийный выпуск торпед, значительно улучшив конструкцию английского образца.

Первая в мире успешная атака торпедами была совершена 14 января 1878 г. Катера «Чесма» и «Наварин» двумя торпедами потопили сторожевой турецкий пароход «Интибах».

Высокая эффективность минных катеров в русско-турецкой войне 1877—1878 гг. была доказана. Однако ее опыт подсказывал, что от катеров нужно переходить к более крупным судам, которые, по словам С. О. Макарова, имели бы «хоть сносные морские качества». Первые такие корабли, получившие назва-

---

<sup>1</sup> И. Ф. Александровский назвал изобретенный им снаряд торпедой, именно так после второй мировой войны и стала называться самодвижущаяся мина.

ние миноносков, имели водонизмещение уже около 20—30 т. Паровая машина обеспечивала миноноскам скорость 13 уз. Они были вооружены вначале одной, а затем двумя торпедами. К 1880 г. в русском флоте насчитывалось свыше 100 кораблей этого класса, входивших в его состав вплоть до начала русско-японской войны.

Основными недостатками миноносков являлись весьма ограниченная мореходность и незначительная дальность плавания, что не позволяло использовать эти корабли на большом удалении от своих берегов. Флоту требовались более мореходные, обладающие большой автономностью плавания быстроходные суда. Так родился миноносец, и его родиной стала Россия. Первый в мире миноносец «Взрыв» был спущен на воду в 1877 г. на заводе Берда в Петербурге. Его испытания и опыт плавания позволили наметить дальнейшие пути развития миноносцев.



С. О. Макаров.



Первый в мире мореходный миноносец «Взрыв», 1877 г.

Следующим этапом в истории развития миноносцев стало создание миноносца «Батум» в 1880 г. в Англии по русскому проекту. Корабль был вооружен двумя торпедными аппаратами, располагавшимися в носовой части, и мог развивать небывалую по тому времени скорость — до 23 уз. «Батум» продемонстрировал высокие мореходные качества, совершив переход протяженностью около 5000 миль из Англии в Севастополь.

Оценивая по достоинству качества миноносца «Батум», английские газеты того времени писали: «Не приходится сомневаться, что замечательные показатели этого корабля явились побудительной причиной для нашего правительства, как и для многих других, приступить наконец к систематической постройке миноносцев»<sup>1</sup>.

В дальнейшем до 1898 г. в русском флоте продолжалось строительство миноносцев водоизмещением 90—150 т со скоростью 20—25 уз (номерные миноносцы)<sup>2</sup>. Они имели один встроенный в корпус носовой неподвижный торпедный аппарат и один или два однотрубных поворотных торпедных аппарата на верхней палубе.

Миноносцы оказались настолько грозной силой, что потребовались специальные меры для защиты от них больших броненосных кораблей. Это привело к появлению минных крейсеров и контрминоносцев — истребителей миноносцев.

К концу XIX столетия во всех ведущих флотах мира разрабатывается новый тип миноносного корабля — эскадренный миноносец (эсминец)<sup>3</sup>, который воплотил в себе черты миноносца, минного крейсера и контрминоносца. Таким образом, был создан корабль, который в составе эскадры наряду с отражением атак или уничтожением миноносцев мог сам с успехом атаковать торпедами крупные корабли противника.

Русско-японская война убедительно показала роль миноносцев на море, которые не только участвовали в морских сражениях, но и выполняли повседневную опасную и утомительную работу — разведку, дозоры, охрану входов в гавани, постановку минных заграждений, траление фарватеров.

В ходе русско-японской войны подверглись серьезному испытанию военные корабли всех классов и типов того времени. Дальнейшее строительство флотов не только в России, но и в других странах было немыслимо без учета ее уроков. В первую очередь подлежали пересмотру проблемы живучести, непотопляемости кораблей и состава их вооружения.

---

<sup>1</sup> Цит. по кн.: Лупач В. В. Русский флот — колыбель величайших открытий и изобретений. М., Изд-во ДОСААФ, 1952, с. 119.

<sup>2</sup> Первые миноносцы этого типа, как правило, имели названия, но впоследствии в связи с ростом их числа названия были заменены номерами.

<sup>3</sup> Название «эскадренный миноносец» в России официально установилось только после русско-японской войны, в 1907 г. До этого минные корабли этого класса именовались миноносцами или минными крейсерами.

Возросли требования к скорости кораблей и их маневренности как важнейшим тактическим характеристикам, позволяющим выбрать наиболее выгодную позицию в бою и момент для нанесения удара.

Единственным типом двигателя на кораблях до русско-японской войны была паровая поршневая машина. Для того чтобы повысить скорость миноносцев, требовалось увеличить мощность поршневых машин, а следовательно, и их размеры. Но разместить такие машины под верхней палубой оказалось невозможным. Назрела необходимость перевода эсминца на новый тип энергетической установки. Поэтому в большинстве флотов мира на быстроходных военных кораблях, в первую очередь на миноносцах, начался переход от поршневых машин к паровым турбинам.

Первые попытки применить на миноносных судах турбинные двигатели были предприняты еще в 70-х годах прошлого столетия, когда на одной из миноносок русского флота испытывалась «коловатная машина» Н. Н. Тверского. К 90-м годам относятся широкоизвестные работы русского инженера П. Д. Кузьминского по судовым турбинам. Первым кораблем с турбиной в русском флоте было учебное судно «Ласточка»<sup>1</sup>, построенное в 1903 г.

В 1899 г. турбины устанавливают на английских кораблях: экспериментальном корабле «Турбиния» и миноносцах «Вайпер» и «Кобра». При водоизмещении 370 т эти миноносцы развивали скорость более 30 уз.

Стремясь достичь как можно более высокой скорости на кораблях сравнительно малого водоизмещения, их создатели стали облегчать корпус за счет ослабления продольных связей. Это привело к катастрофическим последствиям. Миноносец «Вайпер», сев на мель, переломился пополам, а миноносец «Кобра» при выходе в море в штормовую погоду разорвался от чрезмерных напряжений на волне и затонул.

В связи с этим ряд специалистов-судостроителей пришел к мнению о нецелесообразности применения турбин на кораблях. Возникли разногласия, острота которых усугублялась и низким качеством первых турбин, их малой надежностью и отсутствием опыта эксплуатации.

Только русско-японская война окончательно и бесповоротно решила затянувшийся спор в пользу турбин. После нее во всех флотах мира на большинстве боевых кораблей новой постройки, в первую очередь на миноносцах и крейсерах, а затем и линкорах, стали устанавливать паровые турбины.

Применение паровых турбин резко повышало экономичность энергетической установки за счет более полной отдачи энергии пара. Однако в связи с резким возрастанием мощности

---

<sup>1</sup> «Ласточка» (бывш. яхта «Каролина») в 1919 г. была зачислена в состав отряда миноносцев Волжской военной флотилии.

установки увеличился абсолютный расход пара, потребовалось существенное повышение его параметров (давления и температуры). Широко распространенные ранее на кораблях (наряду с котлами водотрубного типа) огнетрубные котлы из-за присущих им недостатков не могли удовлетворить этим требованиям и оказались несовместимыми с турбинным двигателем. Поэтому на турбинных кораблях стали применять только водотрубные котлы, имевшие более высокую маневренность, паропроизводительность, меньший вес и размеры<sup>1</sup>. Именно такие котлы могли генерировать пар с повышенными параметрами, обеспечивали форсировку и быстрый ввод в действие энергетической установки корабля.

Переход на водотрубные котлы позволил значительно увеличить мощность и снизить вес котельной установки. Важнейшим достоинством водотрубных котлов оказалась их приспособленность к нефтяному отоплению. Поэтому одновременно с внедрением водотрубных котлов на миноносцах стали вводить и нефтяное отопление. Это позволило снизить удельный весовой расход топлива по сравнению с угольным отоплением.<sup>2</sup> Авральные работы по погрузке угля, отнимающие много времени и сил у команды корабля, были заменены перекачкой нефти по трубам из береговых хранилищ в судовые нефтяные цистерны. На судах ликвидировали угольные ямы, отошел в прошлое тяжелый труд кочегаров у раскаленных топок.

С принятием водотрубных котлов нефтяного отопления и паровых турбин энергетический комплекс миноносца становился более простым, экономичным, малогабаритным и компактным.

При вооружении эсминцев окончательно отказались от подводных неподвижных торпедных аппаратов и перешли к палубным многотрубным аппаратам на вращающемся основании. Для управления стрельбой стали использовать специальные оптические прицелы, закрепленные на вращающейся платформе аппарата. Более совершенным становится и главное ударное оружие эсминца — торпеда. Ее диаметр увеличился со 180 до 450 мм, а вес боевого заряда достиг 100 кг. Резко возросли дальность действия и скорость торпед.

На миноносцы была возложена дополнительная задача — постановка минных заграждений. Для этого на палубе кораблей в кормовой части побортно прокладывали специальные минные рельсы. Мины заграждения стали принимать на верхнюю палубу и крепить талрепами к рельсам. При постановке за-

---

<sup>1</sup> В русском флоте водотрубные котлы были впервые установлены на «номерных» миноносцах (№ 270—273), построенных в 1895—1896 гг., а также на эсминцах 1-й и 2-й Тихоокеанских эскадр и на миноносцах, построенных на добровольные пожертвования.

<sup>2</sup> В русском флоте на жидкое топливо в 1897—1900 гг. было переведено 20 эсминцев.

гражданей мины подкатывали к корме и сбрасывали в воду. Миноносец мог принять на борт 30—90 якорных мин.

Нужно было избавиться от разнокалиберности орудий, бывавшей на русских кораблях периода русско-японской войны, улучшить их баллистические свойства за счет удлинения стволов и отработки формы снарядов, что должно было способствовать повышению их начальной скорости, дальности стрельбы и точности боя.

Во всех флотах мира в то время наблюдалась тенденция к увеличению калибра и скорострельности корабельной артиллерии. Эсминцы русского флота для ведения контрминоносной борьбы вооружались пушками калибра 100—120 мм. Благодаря совершенствованию вооружения и улучшению тактико-технических характеристик эсминцы стали грозным противником для надводных кораблей всех классов.

Русско-японская война позволила также в полной мере оценить изобретение радио А. С. Поповым, выявить значение радиосвязи для флота, о котором гениальный изобретатель сказал еще в 1896 г.: «Особое значение такая связь имеет в морских условиях. Она делает возможным сообщение между даже невидимыми кораблями, находящимися в морском походе, или между кораблями и портом».

Группа морских офицеров во главе с И. И. Ренгартенем продолжала работу А. С. Попова в минных офицерских классах и поставила задачу создать в России радиопромышленность, способную вооружить русский флот отечественной аппаратурой. В 1911 г. в Петербурге в Гребном порту на базе кронштадской радиомастерской А. С. Попова было создано радиотелеграфное депо Морского министерства.

Таковы были основные тенденции в развитии минного флота накануне создания эскадренного миноносца «Новик».

## ***1.2. Судостроительные программы восстановления русского флота после русско-японской войны***

Цусимская трагедия не только показала техническую отсталость русского флота по сравнению с флотами других капиталистических держав, но выявила и основную причину его неудач — полное несоответствие системы управления флотом и организации Морского ведомства задачам строительства и боевой подготовки флота.

Во главе русского флота и Морского ведомства с 1856 г. стоял генерал-адмирал, которого назначал царь из членов императорской фамилии. Ближайшим помощником генерал-адмирала являлся управляющий Морским ведомством. Однако все важнейшие дела и приказы по флоту утверждал император лично.

В состав Морского ведомства входили Адмиралтейств-совет, Главный морской штаб (ГМШ), Главное управление кораблестроения и снабжения флота (ГУКнС), Морской технический комитет (МТК).

Учреждения, которое занималось бы выработкой официальной военно-морской доктрины государства, разработкой долгосрочных судостроительных программ и оперативно-тактических заданий на строительство кораблей, стратегической и тактической подготовкой флота, в составе Морского ведомства, по существу, не было.

Под давлением общественного мнения царское правительство еще до окончания русско-японской войны вынуждено было принять ряд мер по реорганизации управления флотом. Первыми шагами в этом направлении была отставка главы Морского ведомства, упразднение должности генерал-адмирала и замена ее должностью морского министра. С этого времени Морское ведомство переименовали в Морское министерство, первым морским министром стал вице-адмирал А. А. Бирнлев.

В апреле 1906 г. была проведена вторая крупнейшая реформа — учреждение Морского генерального штаба (МГШ).

Только что созданный МГШ тщательно обследовал состояние флота и пришел к твердому убеждению, что он не только не может оказать сколько-нибудь серьезного сопротивления флоту противника в открытом море, но даже не в состоянии оборонять русские морские границы. Особое беспокойство вызывало состояние минного флота.

Побережья Черного моря, Прибалтики и подступы к Петербургу были фактически без защиты. Все это заставило царское правительство спешно приступить к разработке программ восстановления флота России.

2 октября 1906 г. начальник МГШ капитан 1 ранга Л. А. Брусилов представил Николаю II доклад, в котором были сформулированы основные ближайшие задачи развития морских вооруженных сил. Они сводились к упорядочению наличных морских сил и средств. Предполагалось в течение четырех-пяти лет создать на Балтийском и Черном морях флот, способный противостоять германскому и турецкому флотам при оборонительной войне. Основу оборонительных морских сил должны были составить миноносцы.

Такова была отправная идея при разработке первой судостроительной программы восстановления русского флота.

В апреле 1907 г. МГШ представил четыре варианта этой программы, последнюю из которых — так называемую Малую судостроительную программу — Николай II одобрил. На докладе морского министра он начертал: «Дай бог, нам выполнить в точности Малую судостроительную программу»<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Цит. по кн.: Шацлло К. Ф. Русский империализм и развитие флота накануне первой мировой войны (1906—1914 гг.). М., Наука, 1968, с. 59.

Стратегические задачи, положенные в основу этой программы, были сформулированы в докладе МГШ «Стратегические основания для плана войны на море», представленном в марте 1907 г. В этом докладе говорилось о необходимости Балтийскому флоту оборонять Финский залив и вместе с тем представлять собой свободную морскую силу для поддержания интересов империи во внешних водах. Задача Черноморского флота — не допускать флот неприятеля в Черное море.

Оборона побережья Финского залива возлагалась на специальный минный флот, а свободной морской силой должна была стать одна боевая эскадра, которая «будет всегда способна в случае надобности следовать туда, где ее присутствия потребуют политические обстоятельства». Подобная формулировка задач свидетельствует о великодержавных устремлениях царского правительства, а также о влиянии идей А. Мэхена и Ф. Коломба<sup>1</sup>, которыми в то время увлекались чуть ли не все военные моряки мира.

Малая судостроительная программа, правда видоизмененная, была утверждена Государственным советом. Теперь она называлась «Распределение ассигнований на судостроение» и предусматривала строительство для Балтийского моря 4 линейных кораблей (типа «Севастополь»), 3 подводных лодок и плавбазы для них. Для Черного моря намечалось построить 14 эскадренных миноносцев старого типа и 3 подводные лодки. Таким образом, вместо создания оборонительного флота, ядром которого должны были стать миноносцы, предполагалось строительство в основном линейных кораблей.

Летом 1909 г. на Балтийском и Адмиралтейском заводах состоялась закладка четырех линейных кораблей типа «Севастополь», что положило начало восстановлению русского флота.

МГШ предусматривал усиление Черноморского флота, состояние которого мало чем отличалось от состояния Балтийского. Однако царское правительство считало строительство его делом второстепенным. Не хватало и средств для одновременного воссоздания Балтийского и Черноморского флотов.

Однако весной 1910 г. оперативная обстановка на Черном море изменилась. Турция предполагала купить три линейных корабля, строившихся в Англии для Бразилии. Изменилось и

---

<sup>1</sup> Американский политический и военный деятель контр-адмирал А. Мэкен изложил свои взгляды на способы использования флота в войне на море в работах «Влияние морской силы на историю» (1890) и «Влияние морской силы на Французскую революцию» (1892), а английский военный идеолог вице-адмирал Ф. Коломб — в книге «Морская война, ее основные принципы и опыт» (1891). Они обосновали теорию «морской силы» и тезис о «господстве на море», под которым понимали полное устранение неприятельского флота в генеральном сражении линейных кораблей. Эта теория, оправдывавшая агрессивные цели империализма, была официальной морской доктриной США и Англии, вплоть до второй мировой войны.



мнение Государственного совета на усиление Черноморского флота.

В начале 1911 г. был принят план строительства флота на Черном море под названием «Об ассигновании средств на усиление Черноморского флота». В соответствии с ним планировалась постройка наряду с тремя линейными кораблями типа «Императрица Мария» девяти эскадренных миноносцев нового типа, а также шести подводных лодок типа «Барс».

Этот план завершал Малую судостроительную программу. В целом она явилась первой программой развития военно-морского флота России после катастрофического разгрома его в русско-японской войне.

В июне 1912 г. была утверждена программа так называемого усиленного судостроения, или Большая судостроительная программа, на 1912—1916 гг. МГШ представлял ее еще в 1910 г. как программу на 1910—1920 гг. За два года обсуждений и согласований в различных ведомствах и учреждениях программа претерпела много изменений. Количество кораблей значительно уменьшилось, но сократились и сроки их постройки в связи с обострившейся политической обстановкой в Европе. Строительство всех кораблей предполагалось закончить к 1916—1917 гг.

В окончательном виде Большая судостроительная программа предусматривала в дополнение к Малой программе постройку 4 линейных крейсеров типа «Бородино», 4 легких крейсеров типа «Адмирал Спиридов», 36 эскадренных миноносцев нового типа и еще 9 подводных лодок типа «Барс» для Балтийского моря, а также 2 легких крейсеров типа «Адмирал Спиридов» для Черного моря, несколько изменялось число других кораблей.

Командование флота Балтийского моря предполагало введением 4 линейных и 4 легких крейсеров, 36 эсминцев закончить формирование первой эскадры на Балтийском море, ядро составляли 4 линкора типа «Севастополь» и 2 линейных корабля додредноутного типа «Андрей Первозванный» и «Павел I». Намеченные к постройке 36 эскадренных миноносцев должны были составить минную дивизию из 3 дивизионов.

Обострение международной обстановки на Балканах перед первой мировой войной заставило царское правительство спешно принять еще одну программу усиления Черноморского флота. В соответствии с ней в 1914 г. для Черного моря закладываются еще 1 линейный корабль, 2 легких крейсера, 8 эскадренных миноносцев и 6 подводных лодок.

Начавшаяся мировая война не дала возможности царскому правительству завершить ни эту, ни другие программы строительства и усиления флота. Более того, к началу войны ни один новый корабль не вступил в строй.

### 1.3. Проектирование

#### *первых 35-узловых русских эсминцев*

С организацией МГШ изменился принятый ранее порядок проектирования кораблей. МГШ взял на себя выработку и обоснование стратегических и тактических заданий<sup>1</sup>, которым должен удовлетворять корабль нового типа, предусмотренный судостроительной программой. Возможность его технической реализации согласовывалась с МТК. Затем, после внесения изменений и дополнений, задания, утвержденные морским министром, служили основанием для разработки технических условий на проектирование нового корабля.

МГШ принимал также активное участие в рассмотрении и оценке конкурсных проектов, представляемых судостроительными заводами.

После утверждения Малой судостроительной программы МГШ выработал основные требования к эскадренному миноносцу нового типа и выслал стратегические и тактические задания в МТК. Как считал МГШ, назначение нового эсминца — нанесение мощных ударов по противнику торпедами в составе дивизиона из четырех-пяти однотипных кораблей при плавании с эскадрой, а также постановка активных минных заграждений и одиночные действия в шхерах. Такой корабль должен обладать высокой скоростью, сильным мино-артиллерийским вооружением и такими мореходными качествами, которые позволят выполнять боевые задачи в открытом море при ветре 8—9 баллов и волнении 6—7 баллов. Обращало на себя внимание требование к скорости — она предполагалась невиданно высокой — 35 узлов! Дальность плавания определялась 86 ч непрерывного хода со скоростью 21 уз, т. е. должна была составить примерно 1800 миль. В качестве вооружения предлагалось установить два двухтрубных торпедных аппарата с двумя запасными торпедами, хранящимися на верхней палубе, и два 120-миллиметровых орудия длиной 45 калибров<sup>2</sup> с унитарными патронами. Количество патронов рассчитывалось на 100 выстрелов из каждой пушки. Водоизмещение ограничивалось 1000 т.

По силуэту эсминец должен был напоминать другие типы кораблей (крейсера, броненосные крейсера и др.) и обладать наименьшей заметностью<sup>3</sup>.

Получив эти требования, МТК приступил к разработке технических условий на новый корабль — эскадренный миноносец 35-узловой скорости. (Так в официальных документах именовался эсминец нового типа.)

<sup>1</sup> Так раньше называлось оперативно-тактическое задание.

<sup>2</sup> Впоследствии, когда на Обуховском заводе была создана 4-дюймовая (102-миллиметровая) пушка, они были заменены новейшими орудиями.

<sup>3</sup> ЦГА ВМФ, ф. 421, оп. 1, д. 45, л. 7; д. 1759, л. 53—57, 66—87.



А. Н. Крылов.



И. Г. Бубнов.

В этот период в МТК работали выдающиеся русские кораблестроители А. Н. Крылов, И. Г. Бубнов, А. П. Шершов, Г. Ф. Шлезингер. А. Н. Крылов, ранее заведовавший Опытным бассейном МТК, в январе 1908 г. был назначен на должность начальника кораблестроительного отдела МТК вместо вице-адмирала А. А. Вирениуса<sup>1</sup>. Его преемником на должности заведующего Опытным бассейном МТК стал талантливый корабельный инженер-полковник И. Г. Бубнов, который до этого состоял штатным преподавателем Военно-морской академии и одновременно занимал должность заведующего кораблестроительной чертежной МТК. В том же 1908 г. А. Н. Крылов был назначен и исполняющим обязанности начальника МТК. Заняв этот высокий пост, А. Н. Крылов тем не менее возглавил разработку технических условий на проектирование турбинных эскадренных миноносцев 35-узловой скорости. Ближайшим его помощником в этом деле был корабельный инженер полковник Г. Ф. Шлезингер, который составил окончательный вариант технических условий. Будучи уволенным в отставку по возрасту в чине генерал-майора, Г. Ф. Шлезингер возглавил кораблестроительный отдел Путиловского завода и продолжал работать над созданием миноносца.

---

<sup>1</sup> Полностью эта должность именовалась так: главный инспектор кораблестроения — начальник кораблестроительного отдела.



Г. Ф. Шлезингер.



А. П. Шершов.

Должность старшего делопроизводителя МТК занимал в то время корабельный инженер А. П. Шершов — впоследствии видный ученый-кораблестроитель, инженер-вице-адмирал ВМФ Советского Союза, профессор Военно-морской академии. В разработке чертежей корабля нового типа принимал участие заведующий кораблестроительной чертежной МТК корабельный инженер полковник Н. В. Лесников, осуществлявший позднее в качестве представителя Морского министерства наблюдение за постройкой корабля на Путиловском заводе. Говоря о славной плеяде русских кораблестроителей, создавших замечательный проект эскадренного миноносца нового типа, нельзя не упомянуть чертежника П. К. Ермакова, проработавшего в МТК 58 лет.

В проекте эсминцев, прежде всего при обосновании требований к их мореходным качествам на волнении, непотопляемости и живучести, допустимым нагрузкам и вибрациям корпуса, нашли отражение теоретические работы А. Н. Крылова и И. Г. Бубнова<sup>1</sup>. Можно с уверенностью сказать, что в проекте этих кораблей впервые удалось полностью реализовать разра-

---

<sup>1</sup> В 1908 г. вышел в свет классический труд А. Н. Крылова «Теория корабля», в котором автор обобщил все гидродинамические разделы основ современного кораблестроения. В этот же период И. Г. Бубновым были разработаны основы строительной механики корабля, теория пластин и нормы допускаемых напряжений в конструкциях корпуса корабля.

ботанные И. Г. Бубновым продольную систему набора корпуса корабля<sup>1</sup> и нормы допускаемых напряжений.

В соответствии с заданием МГШ И. Г. Бубнов еще в октябре 1907 г. приступил к определению основных элементов будущего корабля. Полученные результаты были изложены им в докладной записке на имя председателя МТК от 2 ноября 1907 г., которую можно считать первым документом, положенным в основу проекта эскадренных миноносцев 35-узловой скорости<sup>2</sup>.

Анализируя весовую нагрузку эскадренных миноносцев последней постройки типа «Гайдамак» и «Лейтенант Пущин» (спущены на воду в 1905 и 1907 гг.), И. Г. Бубнов пришел к выводу, что при некотором сокращении веса грузов первой группы (команда, багаж, провизия, снабжение, вооружение) и корпуса за счет применения материалов повышенной прочности и новой системы набора можно довести относительный вес механизмов нового корабля и топлива на весь период плавания до 55—60% водоизмещения. Затем, взяв за прототип английский миноносец «Коссак»<sup>3</sup>, И. Г. Бубнов определил необходимую мощность механизмов для развития скорости 35 уз. На основании этих расчетов была построена диаграмма, наглядно иллюстрирующая зависимость водоизмещения корабля, развивающего такую скорость, от веса механизмов и топлива, приходящегося на 1 л. с. в час. Таким образом, задача определения главных размеров корабля сводилась лишь к установлению предельного веса механизмов и топлива. По этому поводу было запрошено мнение Невского, Николаевского, Путиловского и Балтийского заводов<sup>4</sup>. Однако русские заводы не имели опыта строительства быстроходных турбинных судов, и представленные ими сведения носили противоречивый характер.

Одновременно Морское министерство рассматривало возможность заказа на английском заводе «Торникрофт» миноносца типа «Тартар» в качестве образца для проектирования отечественных турбинных эсминцев<sup>5</sup>. Но вопрос о заказе миноносца за границей вскоре отпал, так как при внимательном изучении его тактико-технических характеристик оказалось, что они не удовлетворяют требованиям МГШ. В частности, выяснилось, что скорость полного хода 35,7 уз была достигнута миноносцем «Тартар» лишь на испытаниях при отсутствии комплекта боеприпасов, предметов снабжения и полного запаса топлива<sup>6</sup>.

---

<sup>1</sup> Продольная система набора корпуса корабля за границей известна как «русская система набора».

<sup>2</sup> ЦГА ВМФ, ф. 421, оп. 1, д. 1759, л. 1—6.

<sup>3</sup> Миноносец «Коссак» показал на испытаниях скорость 33 уз при мощности двигателей 14 250 л. с. и водоизмещении 800 т.

<sup>4</sup> ЦГА ВМФ, ф. 421, оп. 1, д. 1758, л. 7.

<sup>5</sup> Там же, д. 1759, л. 23.

<sup>6</sup> Там же, л. 23, 26.

Стало очевидно, что МТК предстоит разработать технические условия на проектирование эскадренного миноносца совершенно нового типа.

В течение 1908 г. МТК разработал пять вариантов технических условий, два из которых были направлены в Особый комитет по усилению военного флота на добровольные пожертвования<sup>1</sup>.

Большую помощь в разработке технических условий на проектирование эсминцев 35-узловой скорости оказал корабельный инженер подполковник И. А. Гаврилов, заведующий техническим бюро Адмиралтейского завода. Он выслал в МТК свои записки «О некоторых особенностях быстроходных эскадренных миноносцев»<sup>2</sup>. В них были рассмотрены вопросы прочности корпуса и применяемых материалов, остойчивости на циркуляции при скорости 35 уз, а также непотопляемости при повреждении двух смежных отсеков и рационального размещения запасов жидкого топлива.

Г. Ф. Шлезингер, рассмотрев эти записки, — в докладе А. Н. Крылову писал: «Указания корабельного инженера И. А. Гаврилова признаю весьма ценными, тем более что большинство из них уже проверено непосредственным расчетом при составлении проекта Особого комитета по усилению военного флота. Все указания подполковника И. А. Гаврилова приняты мной во внимание при составлении технических условий на проектирование миноносца в 35 узлов»<sup>3</sup>. Основной заслугой И. А. Гаврилова является обоснование правильного подхода к выбору оптимального значения метацентрической высоты эсминца нового типа с учетом безопасных углов крена при поворотах на полном ходу, потере остойчивости при затоплении двух смежных отсеков, а также умеренного периода качки, при котором возможно создание условий для обитания личного состава и использования оружия.

Этап составления технических условий был сложным. Возникло немало спорных вопросов. Например, МГШ настаивал на включении в технические условия предельного угла крена при положении руля на борт и определенного периода качки на тихой воде наряду с требованием сохранения остойчивости при затоплении двух смежных отсеков.

В разрешении этих споров большая заслуга принадлежит А. Н. Крылову. В записке на имя начальника МГШ он, в частности, четко разъяснил ошибочность таких требований и определил последствия, к которым они могут привести<sup>4</sup>. А. Н. Крылов показал, что включение требований предельного угла крена при положении руля на борт нецелесообразно, так как

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 421, оп. 1, д. 1759, л. 199.

<sup>2</sup> Там же, л. 139—143.

<sup>3</sup> Там же, л. 139—143.

<sup>4</sup> Там же, л. 117—122.

его значение нельзя точно определить, не зная радиуса циркуляции корабля и точки приложения сил бокового сопротивления при повороте. Требования же к периоду качки и сохранению остойчивости при затоплении двух смежных отсеков могут оказаться несовместимыми. А. Н. Крылов писал: «...Если требование о непотопляемости и сохранении остойчивости при затоплении любых двух смежных главных отсеков принять обязательным, хотя бы и в ущерб плавности качки, то условие относительно метацентрической высоты могло бы быть высказано так: начальная метацентрическая высота миноносца должна быть возможно меньшая, но такова, чтобы миноносец сохранял остойчивость и при заполнении любых двух смежных главных отсеков, что должно быть подтверждено соответствующими расчетами и диаграммами. Причем расчет должен включать в себя определение метацентрической высоты при полной нагрузке, при  $\frac{2}{3}$  полного запаса топлива и при израсходовании топлива с учетом поправки на свободную поверхность жидких грузов»<sup>1</sup>.

Основные требования к продольной прочности миноносца и размерам главных связей корпуса также сформулированы А. Н. Крыловым. В той же записке были приведены методики расчета изгибающего момента и допустимых напряжений, а также указаны судостроительные стали, которые необходимы для постройки корабля.

Каковы же главные особенности технических условий на проектирование эскадренного миноносца 35-узловой скорости? Ведь они явились начальным этапом проектирования корабля, по существу не имеющего ничего общего с эсминцами старого типа. Максимальная скорость будущего корабля, равная 35 уз, явилась определяющим фактором в формулировке всех основных требований технических условий. Для достижения такой скорости прежде всего требовалось придать корпусу определенные обводы, а именно достичь большого отношения длины корабля к ширине. Это, в свою очередь, предъявляло очень жесткие требования к продольной прочности корпуса. В то же время нельзя было усиливать продольные связи за счет утолщения деталей набора. Это привело бы к увеличению веса корпуса и исключило бы возможность установки тяжелых турбинных механизмов при заданном водоизмещении 1000 т. Становилось ясно, что требования к допускаемым напряжениям продольных связей, которые не должны были превышать  $\frac{1}{3}$  предела упругости и  $\frac{1}{5}$  временного сопротивления на разрыв, можно обеспечить лишь при продольной системе набора, разработанной И. Г. Бубновым, и применении судостроительных сталей высокого сопротивления.

Требования к обеспечению мореходных качеств корабля, высокой маневренности на полном ходу и необходимому запасу,

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 421, оп. 1, д. 1759, л. 117—122.

плавучести можно было удовлетворить при достаточной высоте надводного борта с выраженным полубаком и начальной метacentрической высоте в пределах 0,83—0,99 м. При израсходовании топлива и половины всех остальных грузов допускалось уменьшение метacentрической высоты до 0,53 м. Для того чтобы удовлетворить всем этим требованиям, да еще при относительно малой осадке, также заданной в технических условиях, от проектантов потребовалось немалое искусство.

В механическом, минном и артиллерийском отделах МТК одновременно велось обоснование технических условий на механизмы и вооружение. Основным требованием механического отдела было применение на корабле паровых турбин.

Право выбора турбинных механизмов из уже испытанных в судовых условиях систем Парсонса, Кертиса, Рато предоставлялось заводу-строителю. Кроме того, было рекомендовано использовать водотрубный котел с нефтяным отоплением типа Ярроу, Торникрофта, Нормана и др. Право окончательного выбора котельной установки тоже предоставлялось заводу.

Минный отдел предложил оригинальную конструкцию двойного торпедного аппарата на поворотном основании для стрельбы на оба борта с диаметром труб 450 мм. Был разработан также ряд устройств, обеспечивающих установку и крепление мин заграждения на верхней палубе эсминца. Артиллерийский отдел рекомендовал установить новую 102-миллиметровую пушку с длиной ствола 60 калибров.

Спустя год после представления докладной записки И. Г. Бубнова, 4 ноября 1908 г., выработанные технические условия были разосланы в МГШ и отделы МТК для окончательного согласования. После внесения последних исправлений и дополнений технические условия на проектирование эскадренных миноносцев 35-узловой скорости в феврале 1909 г. были утверждены товарищем морского министра и разосланы заводам, пожелавшим участвовать в конкурсе эскизных проектов эсминца нового типа<sup>1</sup>.

Технические условия представляли собой обширный глубоко разработанный документ, включавший требования к мореходности и остойчивости, конструкции корпуса, отделке и оборудованию, системам и устройствам, снабжению, вооружению и механизмам проектируемого корабля. В них был также отражен порядок проведения испытаний.

Как видим, новый эсминец должен был удовлетворять весьма противоречивым в инженерном смысле требованиям, которые не предъявлялись до сих пор ни к одному из кораблей. Теперь предстояло реализовать эти требования, разработать эскизный проект.

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 421, оп. 1, д. 1759, л. 33—46, 187—197, 202—212.



Был объявлен конкурс на лучший эскизный проект, в котором приняли участие Адмиралтейский, Металлический, Невский заводы и завод «Крейтон и К<sup>о</sup>» в Петербурге, а также Николаевский судостроительный завод и завод «Ланге и сын» в Риге. Срок представления проектов назначался каждому заводу в отдельности, но не превышал четырех-шести недель. Рассмотрение представленных проектов в МГШ и МТК проходило с 12 марта по 6 июля 1909 г.

Результаты были весьма неутешительными — качество всех проектов было низким. Причиной этого являлось отсутствие необходимого опыта в проектировании быстроходных турбинных судов. Но можно назвать еще одну, не менее важную причину. Работа по проектированию не финансировалась Морским министерством, поэтому судостроительные заводы не знали, получают ли они заказ на строительство корабля или нет, и относились к ней небрежно. Спецификации изобиловали эпитетами в превосходной степени, за которыми едва просматривались цифры, подкрепленные расчетами.

Несколько в лучшую сторону отличался проект Металлического завода. В нем были учтены пожелания МГШ об усилении торпедного вооружения эсминца — на корабле предлагалось разместить шесть двойных аппаратов. По отзыву МГШ, «залп одного дивизиона эсминцев (9 кораблей), проектируемых Металлическим заводом, будет состоять из 108 торпед. Чтобы сравняться в силе залпа с дивизионом таких миноносцев, необходимо иметь 13,5 миноносца завода «Ланге и сын» и 18 миноносцев прочих заводов»<sup>1</sup>. При водоизмещении 1100 т и мощности турбин 22 тыс л. с. ожидаемая скорость миноносца составляла 35—37 уз. Но проект Металлического завода также не был лишен недостатков.

Главный недостаток этого проекта, так же как и проектов других заводов (Адмиралтейского, «Крейтон и К<sup>о</sup>» и «Ланге и сын»), — неудовлетворительная остойчивость корабля. Так как технические условия предписывали очень малую осадку (8 фут., или 2,4 м), проектировщики приняли чрезмерно большую метацентрическую высоту (свыше 5—8 фут., или 1,5—2,4 м). При такой высоте миноносцы воспринимали бы малейшую качку, которая могла оказаться столь стремительной, что использовать оружие вообще не удалось бы.

Николаевский завод принял начальную метацентрическую высоту, равную 0,6 м, обеспечивающую хорошие мореходные качества, но не подтвердил расчетами, что деление трюма на отсеки обеспечивает при затоплении двух смежных отделений метацентрическую высоту не менее 22 см. При столь малой осадке судно не могло развить скорость 35 уз. Для сохранения остойчивости требовалось увеличить ширину корпуса, следова-

---

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 421, оп. 1, д. 1759, л. 248—249.

тельно, уменьшалось отношение длины к ширине корабля и ухудшалась ходкость. Кроме того, для сохранения заданной осадки требовалось уменьшить диаметр гребных винтов и глубину их погружения в воду. Это влекло за собой увеличение количества и уменьшение эффективности винтов и было сопряжено с дроблением мощности, понижением коэффициента полезного действия турбин.

Металлическим заводом была предложена двухвальная установка с двумя турбинами типа Рато общей мощностью 22 тыс. л. с. В связи с относительно малым размером высокооборотных винтов их коэффициент полезного действия был невысок, и поэтому данный проект выделялся среди других повышенным расходом топлива, что также являлось большим недостатком.

В связи с заданной малой осадкой приходилось особенно тщательно разрабатывать конструкции корпуса для обеспечения продольной прочности. Наиболее удачными и рациональными в этом отношении были признаны проекты Металлического и Адмиралтейского заводов.

Значительные трудности представляло размещение жидкого топлива. В проектах Металлического и Адмиралтейского заводов предлагалось хранить нефть в бортовых отсеках, примыкающих к котельным отделениям. Такое решение было недопустимым, так как попадание снаряда или осколка в борт могло вызвать пожар и гибель эсминца.

К недостаткам проектов механический отдел относил чрезмерное форсирование котлов, снижающее надежность и долговечность котельной установки. Все проекты, где напряженность котлов превышала 4,5 кг сжигаемой нефти на 1 м<sup>2</sup> поверхности нагрева, были признаны неудовлетворительными<sup>1</sup>.

Замечания минного и артиллерийского отделов в основном касались расположения пушек и торпедных аппаратов, а также погребов с боеприпасами, граничащих с котельными отделениями<sup>2</sup>.

В докладе А. Н. Крылова от 16 июня 1909 г. морскому министру был дан исчерпывающий анализ результатов рассмотрения конкурсных проектов. «Требование мореходности и остойчивости,— указывалось в нем,— должно было заставить проектантов принять меры к согласованию этих важнейших условий. Так, требование остойчивости заставляет иметь метацентрическую высоту, не превышающую 2,5—3,0 фута, или же средства для уменьшения размахов качки в случае большей метацентрической высоты. Требование сохранения остойчивости при заполнении водой двух смежных отсеков указывает на необходимость возможно мелкого подразделения трюма или, по крайней мере,

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 421, оп. 1, д. 1759, л. 304—308.

<sup>2</sup> Там же, л. 269—270, 271—278.

чередования крупных и мелких отсеков»<sup>1</sup>, а это ни в одном проекте не было сделано.

Материалы рассмотрения конкурсных проектов были возвращены заводам-исполнителям на доработку до 1 августа 1909 г. Начался второй тур конкурса эскизных проектов, из которого выбыл завод «Крейтон и К<sup>о</sup>». Директор его Г. Лундстрем сообщал в Морское министерство: «Все затребованные МТК чертежи не были представлены ввиду краткости данного срока и больших денежных расходов, вызываемых их разработкой, притом только для предварительного проекта. К крайнему сожалению, представить новый переработанный проект считаем невозможным, так как при теперешнем уровне техники эта задача невыполнима»<sup>2</sup>. Однако остальные заводы продолжили разработку эскизного проекта с учетом замечаний МТК.

В период с 1 по 15 августа 1909 г. заводы представили переработанные эскизные проекты. После тщательного их изучения в кораблестроительном, механическом, артиллерийском и минном отделах Комитета в конце сентября 1909 г. состоялось совместное заседание МТК и МГШ, на котором эскизный проект эскадренного миноносца Металлического завода был признан наилучшим<sup>3</sup>. 30 сентября 1909 г. этот проект утвердил морской министр.

В связи с тем, что МГШ согласился на некоторое увеличение осадки миноносца, появилась возможность разработать проект эсминца с лучшими мореходными качествами и большей прочностью корпуса. Поэтому Металлическому заводу предложили еще раз переработать проект и представить два варианта с осадкой 9 и 10 фут. (2,7 и 3,0 м соответственно)<sup>4</sup>.

Казалось, переделкам не будет конца. Газета «Новая Русь» в те дни писала: «...начав эфемерную постройку грозных дредноутов, Морское министерство решило после них заняться постройкой громадных контрминоносцев и с этой целью усиленно в последнее время разрабатывало проекты этих будущих судов. Разработка проектов со стороны Морского технического комитета, как передают, заключалась в том, что он, рассмотрев представленные заводские проекты и выбрав из них наиболее выгодные элементы, составил новое задание для будущих проектов, которые будут снова разрабатывать без надежды на какой-либо успех многострадальные русские заводы. Когда кончится все это «проектирование новых судов» и начнется наконец самая постройка нового флота, никому в Министерстве и даже самому морскому министру совершенно неизвестно»<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 421, оп. 1, д. 1759, л. 256—268.

<sup>2</sup> Там же, л. 354—358.

<sup>3</sup> Там же, л. 402—409.

<sup>4</sup> Там же, д. 1859, л. 2—4.

<sup>5</sup> Там же, л. 1.

Между тем Металлический завод к концу января 1910 г. разработал и представил в Морское министерство два варианта эскизного проекта эскадренного миноносца со скоростью 35 уз. Стремясь быстро испытать модели, изготовленные заводом в соответствии с этими проектами, А. Н. Крылов писал И. Г. Бубнову: «В непродолжительном времени СПб Металлический завод доставит в Опытный бассейн модель 35-узлового миноносца проекта означенного завода. Модель эту я разрешаю испытать в бассейне в первую очередь по готовности ее, о чем Вас и уведомляю»<sup>1</sup>. Обе модели эсминца были испытаны в Опытном бассейне МТК под непосредственным наблюдением И. Г. Бубнова.

После испытаний моделей и рассмотрения вариантов проекта в МГШ и отделах МТК был выбран второй вариант эсминца, основные элементы которого были следующими: водоизмещение 1025 т, длина 96 м, ширина 9 м, осадка 2,76 м<sup>2</sup>. Наконец 2 апреля 1910 г. проект Металлического завода утвердил морской министр С. А. Воеводский, но сделал приписку: «Заказ нахожу возможным сделать не раньше, как будет утверждена финансовая программа судостроения законодательными учреждениями и, кроме того, придерживаясь указанных в программе сроков»<sup>3</sup>.

Таким образом, прогнозы газеты «Новая Русь» полностью подтвердились. Более того, после утверждения программы усиления Черноморского флота, предполагавшей строительство трех линейных кораблей и девяти эскадренных миноносцев, МГШ решил, что проект Металлического завода не вполне пригоден для Черного моря. Начальник МГШ адмирал А. А. Эбергард в письме председателю МТК вице-адмиралу В. А. Лилье 26 октября 1910 г. по этому поводу сообщал: «Ввиду отсутствия там легких крейсеров, предназначенных для оказания артиллерийской поддержки миноносцам, необходимо увеличить силу артиллерийского вооружения проектируемых эскадренных миноносцев, заменив один из двойных торпедных аппаратов третьей 4-х дюймовой пушкой, поставленной в диаметральной плоскости, дав ей угол обстрела на оба борта такой же, какие имеются у остальных двух пушек»<sup>4</sup>.

Фактически МГШ требовал изменения состава вооружения: установки на черноморских эсминцах трех 102-миллиметровых пушек и пяти двойных торпедных аппаратов. Изменение в вооружении влекло за собой увеличение водоизмещения на 40—50 т. Кроме того, механический отдел МТК предложил заменить турбины Рато, предусмотренные в проекте Металлического

---

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 421, оп. 1, д. 1759, л. 397, 405, 410, 415.

<sup>2</sup> Там же, д. 1859, л. 6, 10.

<sup>3</sup> Там же, л. 53.

<sup>4</sup> Там же, д. 1899, л. 3—4.

завода, на уже испытанные в судовых условиях турбины «Кертис-АЕГ-Вулкан» или турбины Парсонса<sup>1</sup>. В связи с увеличением водоизмещения и сохранением прежней мощности энергетической установки требование к скорости было снижено до 34 уз.

Все эти изменения должны были неизбежно привести к значительной переработке проекта Металлического завода, поэтому МТК объявил новый конкурс на проектирование эскадренного миноносца специально для Черного моря и потребовал, чтобы постройка и испытания его проводились там же. К новому конкурсу дополнительно привлекались Путиловский завод и иностранные заводы «Блом и Фосс», «Шихау», «Вулкан» (Германия), «Виккерс» (Англия), «Норман», «Форж и Шантье» (Франция)<sup>2</sup>.

Три лучших конкурсных проекта награждались премиями соответственно в 5000, 3000 и 2000 рублей и объявлялись собственностью Морского министерства. Срок представления проектов был назначен на 27 мая 1911 г. Процедура рассмотрения и оценки проектов оставалась прежней.

К 23 августа 1911 г. стали известны результаты конкурса. Лучшим был признан проект Путиловского завода, затем Металлического, Николаевского и Невского<sup>3</sup>.

В конце 1911 г. в отделах ГУКиС рассматривались материалы окончательных эскизных проектов эсминцев Путиловского и Николаевского заводов. Объем конструкторской документации, представленной заводами в соответствии с перечнем ГУКиС, был весьма значительным<sup>4</sup>. В кораблестроительной чертежной ГУКиС анализировались теоретические чертежи, проверялись расчеты водоизмещения, веса корпуса, прочности продольных и поперечных связей, нагрузки и остойчивости. В механическом отделе рассматривались чертежи общего расположения котлов и механизмов, трубопроводов, линий гребных валов и др. Артиллеристы и минеры давали оценку размещению орудий и торпедных аппаратов, погребов и элеваторов, способу подачи боеприпасов, системам вентиляции, орошения, затопления и осушения торпедных и артиллерийских погребов.

19 декабря 1911 г. в ГУКиС состоялся технический совет, на котором были рассмотрены и отобраны проекты эсминцев для Черного моря Николаевского и Путиловского заводов<sup>5</sup>.

Теперь предстояло выяснить, кто будет строить эскадренные миноносцы, и ждать ассигнований на их постройку.

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 421, оп. 1, д. 1899, л. 5—6; АЕГ — Allgemeine Elektrische Gesellschaft — Всеобщая электрическая компания.

<sup>2</sup> ЦГА ВМФ, ф. 421, оп. 1, д. 1899, л. 19—20.

<sup>3</sup> Там же, д. 1859, л. 152—158, 185—186.

<sup>4</sup> Там же, д. 1899, л. 97—116.

<sup>5</sup> Там же, ф. 401, оп. 1, д. 73, л. 2.

## **РОЖДЕНИЕ „НОВИКА“ —ЛУЧШЕГО ЭСМИНЦА МИРА**

### **2.1. Заказан на добровольные пожертвования**

В России незадолго до начала русско-японской войны 1904—1905 гг. был образован особый Комитет по усилению военного флота на добровольные пожертвования. Первоначально Комитет представлял собой группу энтузиастов, организовавших сбор средств на постройку флотилии подводных лодок. В начале 1904 г. он уже располагал суммой в 250 тыс. рублей. Неудачи русских войск в Маньчжурии обескуражили многих в стране. Поэтому опубликованный в газетах призыв жертвовать на усиление военного флота вызвал горячий отклик народа. Приток денежных средств был настолько велик, что потребовалось официально оформить Комитет. 6 февраля 1904 г. последовало «высочайшее соизволение» на образование Комитета, которому разрешалось организовать сбор добровольных пожертвований на всей территории России и предоставлялось юридическое право входить в соглашение с различными ведомствами и заключать договоры с русскими и заграничными предприятиями на постройку кораблей.

Структура Комитета предусматривала образование морского технического и финансового отделов, а также канцелярии. В состав морского технического отдела входили техническая комиссия, комиссия по выдаче заказов на сооружение кораблей и комиссия по рассмотрению изобретений и предложений. В этот же отдел включалась группа наблюдающих за постройкой кораблей на судостроительных заводах. Несколько позднее при канцелярии были организованы отделения печати и статистики. На морской отдел возлагалась разработка и рассмотрение проектов судов, которые могли быть приобретены или заказаны промышленности, состава их вооружения и снабжения, а также выработка технических условий, спецификаций и проектов договоров на строительство, организация наблюдения за сооружением кораблей и сдачи их в казну.

К ведению финансового отдела относилась организация сбора денежных пожертвований, их хранение, расходование и составление финансовых отчетов. Последние регулярно публиковались в газете «Новое время», которую издавал А. С. Суворин.

Высшим органом Комитета являлось общее собрание его членов, которое утверждало мероприятия, подготовленные отделами, решало вопросы о типе и количестве приобретаемых

или заказываемых кораблей, окончательно устанавливало порядок расходования денежных пожертвований, а также утверждало технические условия и договоры на постройку.

Николай II, желая полностью подчинить себе деятельность Комитета, назначил его председателем великого князя Александра Михайловича. Весьма примечательно, что последний был ярким противником развития флота и в период существования Комитета только тормозил его работу. Почетным членом был избран великий князь Михаил Александрович — брат Николая II. Должность заместителя председателя занимал вице-адмирал в отставке А. А. Вирениус. Деятельность Комитета определяли, конечно, не отставные адмиралы и отпрыски царской фамилии, а видные ученые и офицеры флота: заведующий опытовым бассейном МТК А. Н. Крылов, старший помощник судостроителя И. Г. Бубнов, профессор санкт-петербургского Политехнического института К. П. Боклевский, преподаватели Военно-морской академии Н. Л. Кладо и Е. Е. Шведе, корабельный инженер полковник Г. Ф. Шлезингер, будущий начальник МГШ капитан 1 ранга Л. А. Брусилов, флагманский инженер-механик штаба Балтийского флота полковник В. А. Винтер<sup>1</sup> и др.

С этого момента в России две организации могли строить военные корабли, или, вернее, заказывать их промышленно-сти, — Комитет и Морское министерство. Однако Комитет располагал наличными денежными средствами на постройку кораблей, а финансовые возможности Морского министерства зависели от результатов обсуждения судостроительных программ и кредитов на их реализацию, утверждаемых голосованием в Государственной думе.

В период 1905—1907 гг. Комитет заказал и построил на собранные народом средства 22 военных корабля, в том числе 18 угольных минных крейсеров водоизмещением 550—600 т со скоростью 25 уз, впоследствии зачисленных в класс эскадренных миноносцев: «Войсковой», «Доброволец», «Казанец», «Москвитянин», «Трухменец», «Украина», «Финн», «Эмир Бухарский», «Донской казак», «Стерегуший», «Страшный», «Генерал Кондратенко», «Амурец», «Забайкалец», «Уссуриец», «Охотник», «Пограничник», «Сибирский стрелок». Характерно, что большинство названий этих кораблей указывает, в какой части России собраны средства на их постройку. Они вооружались двумя-тремя однотрубными торпедными аппаратами и двумя 120-миллиметровыми пушками. Кроме того, Комитет построил четыре подводные лодки: «Кета» (бывш. «Граф Шереметев»), «Налим», «Касатка» и «Почтовый».

---

<sup>1</sup> Годовой отчет (6/II 1904 — 6/II 1905 гг.) высочайше учрежденного особого Комитета по усилению военного флота на добровольные пожертвования. СПб. 1905 г. — В кн. Бубнов И. Г. Избр. труды. Л., Судпромгиз, 1956, с. 412.

Постройка крупных судов, заказанных Морским ведомством в 1904 г., велась крайне медленно, а ассигнования на строительство новых кораблей еще не были выделены, поэтому вступление в строй 18 эсминцев имело очень важное значение. На протяжении долгого времени после разгрома 2-й Тихоокеанской эскадры этот отряд эсминцев являлся основным боевым ядром морских сил Балтийского моря.

К концу 1905 г. Комитет реализовал основную часть собранных народом средств, но в его распоряжении оставалось еще 2 млн. руб., которые предполагалось использовать на постройку эскадренного миноносца.

Для выяснения основных тактико-технических характеристик эскадренного миноносца Комитет обратился в МТК. 16 декабря 1905 г. в Морском министерстве состоялось заседание представителей всех отделов МТК.

В качестве представителя кораблестроительного отдела на заседании присутствовал И. Г. Бубнов, исполнявший тогда должность младшего судостроителя<sup>1</sup>. Именно на этом заседании была дана оценка технике и флоту XIX в. с его тихоходными броненосцами, которые остались лежать на дне Цусимского пролива, и угольными миноносцами с поршневыми машинами. Заседание отметило увеличение водоизмещения немецких минных крейсеров до 530 т, повышение их скорости до 30 уз, усиление артиллерии. Участники заседания высказали мнение, что в России также целесообразно перейти к строительству минных крейсеров водоизмещением до 1400 т с сильной артиллерией и высокой скоростью, которые были бы способны оторваться от преследования крейсеров противника.

При обсуждении типов двигателей и вида топлива все присутствовавшие инженеры-механики высказались за паровые турбины и котлы с нефтяным отоплением. На заседании также были сформулированы требования к непотопляемости и живучести новых миноносцев. Таким образом, заседание выработало основные направления в проектировании эскадренных миноносцев нового типа, но пока они носили слишком общий характер, требовали дальнейшей разработки и не могли быть использованы для составления технических условий на проектирование и заключения договора на постройку корабля.

Летом 1907 г. на общем собрании Комитета для разработки задания и заключения договора на постройку турбинного минного крейсера была выбрана техническая комиссия. Председатель комиссии полковник М. М. Египтеос 1 сентября 1907 г. обратился в Морское министерство с просьбой выдать необходимые данные для заказа нового корабля<sup>2</sup>. Поскольку технические условия находились еще в состоянии разработки,

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 421, оп. 1, д. 11, л. 12—14.

<sup>2</sup> Там же, л. 115—116.



Морское министерство ограничилось высылкой в Комитет только стратегического и тактического задания, уже подготовленного МГШ<sup>1</sup>. Тогда Комитет попытался сам обстоятельно определить основные технические характеристики эсминца нового типа, удовлетворяющие требованиям МГШ.

В феврале 1908 г. техническая комиссия запросила у некоторых русских и иностранных заводов основные характеристики турбинного эсминца 35-узловой скорости, сведения о сроках и стоимости постройки<sup>2</sup>. Но из этой затеи ничего не вышло — полученные данные были малообоснованными и носили противоречивый характер. Только к концу 1908 г. Г. Ф. Шлезингер выслал в Комитет один из промежуточных вариантов технических условий на проектирование турбинного эсминца 35-узловой скорости<sup>3</sup>. 12 февраля 1909 г. Комитет получил окончательно утвержденный вариант технических условий<sup>4</sup>.

После этого Комитет самостоятельно, независимо от Морского министерства, объявил конкурс на разработку эскизного проекта быстрого эсминца с турбинными двигателями. Заводы, изъявившие желание участвовать в конкурсе, должны были представить теоретический чертеж, чертежи верхней и жилой палуб, продольных и поперечных сечений корпуса, а также чертежи общего расположения главных механизмов и котлов с общей схемой главного паропровода. Кроме того, заводам предлагалось предъявить обоснованные расчеты веса корпуса и водоизмещения с указанием центра тяжести главных механизмов и котлов, расчет продольной прочности и остойчивости, а также спецификацию к проекту.

Из числа проектов, присланных на конкурс, к рассмотрению были допущены проекты Адмиралтейского, Путиловского и Невского заводов, а также завода «Крейтон и К<sup>о</sup>» в Або и Петербурге.

Рассмотрение проектов Комитетом совместно с кораблестроительным отделом МТК состоялось в начале января 1909 г. под руководством Г. Ф. Шлезингера<sup>5</sup>. В проекте Адмиралтейского завода сомнения вызвали малый вес корпуса и недостаточная мореходность корабля. Проекты заводов «Крейтон и К<sup>о</sup>» страдали существенными недостатками — в них не было удовлетворено требование сохранения остойчивости при затоплении двух смежных отсеков. Кроме того, напряжения продольных связей при расчетной нагрузке на волне, длина которой равнялась длине корабля, превышали допустимые. Проект Путиловского завода, в котором наиболее удачно сочетались основные кораблестроительные элементы, был

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 421, оп. 1, д. 45, л. 7.

<sup>2</sup> Там же, д. 1759, л. 1—4.

<sup>3</sup> Там же, д. 45, л. 9—12.

<sup>4</sup> Там же, д. 1759, л. 199.

<sup>5</sup> Там же, д. 45, л. 2—4.

признан наилучшим. Этот завод и получил право заключить с Комитетом договор на постройку корабля.

В то время судостроительный отдел Путиловского завода находился на Гутуевском острове. Он располагал 25 чертежниками и 9 инженерами, возглавляемыми инженерами Д. Д. Дубницким (по механической части) и Б. О. Василевским (по судостроительной части).

4 июля 1909 г. общее собрание членов Комитета окончательно постановило на оставшиеся от добровольных пожертвований средства заказать Путиловскому заводу турбинный эскадренный миноносец со скоростью 36 уз. Стоимость нового корабля была определена в сумму 2 млн. 190 тыс. руб., т. е. более чем в 2 раза превосходила цену миноносца старого типа.

29 июля 1909 г. состоялось подписание договора между уполномоченным Комитета и представителем Путиловского завода. Договор обязывал Путиловский завод до подписания контракта представить на рассмотрение Комитета общие чертежи, расчеты и спецификацию нового корабля. При одобрении Комитетом представленной конструкторской документации с заводом подписывался контракт на постройку и выплачивался аванс в размере 30% стоимости корабля. Детальные (рабочие) чертежи и спецификации по ходу разработки завод представлял для утверждения специально назначенному от Комитета наблюдающему за постройкой. Договором была предусмотрена возможность передачи изготовления турбин и котлов одному из зарубежных предприятий по усмотрению правления Путиловского завода, причем выбор зарубежной фирмы и техническая часть договора с ней подлежали одобрению Комитета.

Неотъемлемой частью договора была спецификация. Она устанавливала основные тактико-технические характеристики, главные размерения корабля, систему набора корпуса, материалы, из которых он должен быть изготовлен, тип главных и вспомогательных механизмов, вооружение, основные системы и устройства, а также примерное расположение всех помещений.

Договором также были предусмотрены порядок проведения приемных испытаний, сроки платежей, штрафы, неустойки и премии за выполнение требований, указанных в спецификации (скорость, осадка, метацентрическая высота и др.). Испытания полностью готового корабля назначались не позже 1 июня 1912 г., а окончательная приемка в казну — 1 августа 1912 г.<sup>1</sup>

Так Путиловский завод приступил к проектированию и постройке нового корабля, принесшего ему широкую известность и в области судостроения.

---

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, Договор и спецификация на постройку минного крейсера со скоростью 36 узлов.

Основание Путиловского завода (ныне объединение «Кировский завод») — старейшего в нашей стране предприятия, которое многое сделало для развития отечественного флота, относится к началу 1801 г. Тогда в целях безопасности небольшой завод, на котором отливали пушечные ядра для русского флота (с 1789 г.), из Кронштадта перевели в Петербург в устье р. Екатерингофки. День первой отливки снарядов на новом месте в апреле 1801 г. стал официальной датой рождения Путиловского завода.

С 1883 г. на заводе началась прокатка корабельной стали и балок, причем именно здесь впервые в России были изготовлены из литой стали форштевень и ахтерштевень одного из русских броненосцев. Спустя три года завод первым в России освоил выпуск гидравлических тормозов отката для корабельных орудий, установленных затем на крейсере «Адмирал Корнилов» и на канонерских лодках «Кореец» и «Манджур». Одновременно путиловцы начали поставлять флоту первые торпедные аппараты номерных миноносцев.

Опыт, накопленный в изготовлении сложных артиллерийских корабельных систем, позволил заводу разработать проект первой башенной установки с электрическим силовым приводом для броненосца береговой обороны «Генерал-адмирал Апраксин». За пять лет, с 1889 по 1894 г., путиловцы создали 28 таких установок, которыми были вооружены 5 броненосцев. Перед первой мировой войной они изготовляли орудийные башни для новейших русских dreadnoughts — линейных кораблей «Севастополь», «Гангут», «Полтава» и «Петропавловск».

Начало собственно судостроительного дела на Путиловском заводе можно отнести к 1887 г., когда в устье р. Екатерингофки соорудили первые стапели для строительства небольших судов. Тогда же выросли первые корпуса судостроительных мастерских, был углублен бассейн, где планировалось производство достроечных работ на спущенных судах. Развитию судостроения на верфях Путиловского завода во многом способствовало его выгодное географическое положение: юго-западный участок территории завода располагался вблизи Финского залива и Морского канала. Важное значение имели его близость к столичному морскому торговому порту и возможность в случае войны обеспечить надежную защиту со стороны моря.

В 1887 г. на Путиловском заводе были заложены первые военные корабли — миноносцы «Биорке» и «Роченсальм» — водоизмещением 81 т. В 1890 г.



Миноносец постройки 90-х годов XIX в. «Роченсальм».

спущены на воду миноносцы того же типа «Гапсаль» и «Моонзунд», а в 1894 г. — «Тосно» и «Домеснес». Скорость этих судов достигала 20 уз.

В 1905 г. завод начал строить более крупные корабли — эскадренные миноносцы «Москвитянин» и «Доброволец» водоизмещением 570 т со скоростью 25 уз.

Прославленный завод и сейчас поддерживает тесные связи с флотом. Турбостроители завода построили уникальную энергетическую установку для первого советского супертанкера «Крым», турбозубчатый агрегат атомного ледокола «Арктика».

## **2.2. Место рождения — Путиловский завод.**

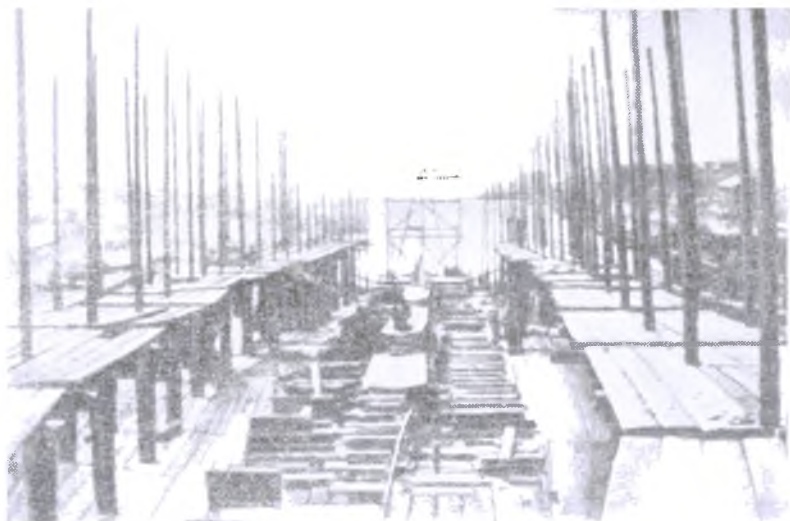
### ***Новый эсминец получает имя***

В марте 1910 г. по заданию Путиловского завода состоялись испытания модели эсминца, выполненной в масштабе 1:22,5, в бассейне завода «Вулкан» в Германии. В ходе этих испытаний предстояло определить сопротивление корпуса эсминца в воде для уточнения необходимой мощности энергетической установки при заданной проектной скорости корабля 36 уз. Испытания модели показали, что мощность механизмов должна была быть по тому времени огромной — около 35 тыс. л. с. Достаточно сказать, что мощность механизмов обычного эскадренного броненосца с поршневыми машинами тройного расширения не превышала 20 тыс. л. с. Однако завод «Вулкан» допустил ошибку в расчете проектной мощности по результатам испытания модели, из-за которой впоследствии задержалась сдача корабля почти на целый год.

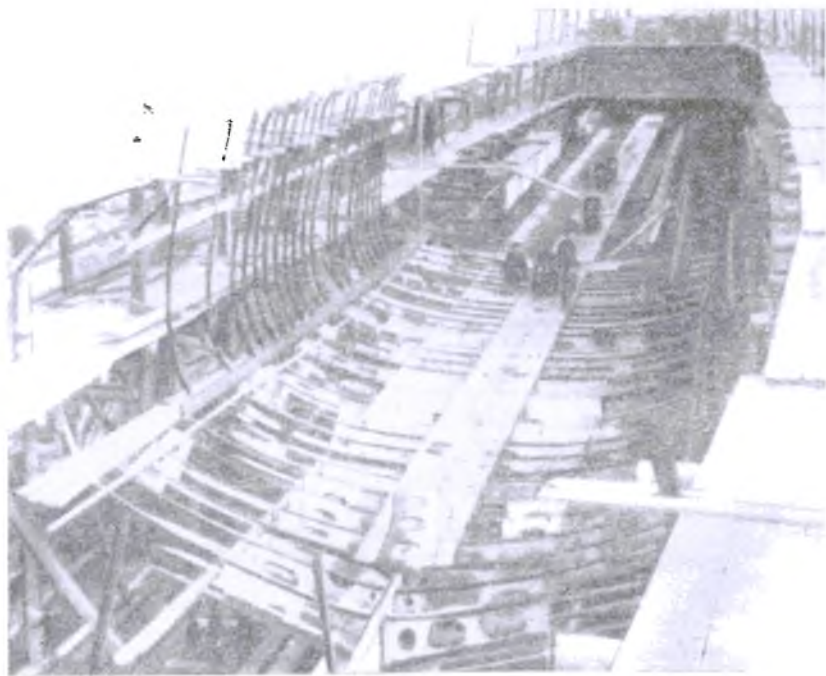
Сразу же после окончания испытаний модели Путиловский завод приступил к разработке заданий на проектирование турбин и котлов. Было признано целесообразным распределить требуемую мощность на три турбины. Для обеспечения турбин паром предполагалось установить шесть водотрубных котлов с нефтяным отоплением. Заказ на сооружение котлов и турбин был дан фирме «Вулкан» в Штеттине (ныне Щецин).

19 июля 1910 г. на стапеле Путиловского завода состоялась закладка эсминца. Главным строителем был назначен К. А. Теннисон<sup>1</sup>. Это был последний корабль, постройка которого велась на добровольные пожертвования, поэтому церемония его закладки проводилась чрезвычайно торжественно, при стечении большого числа зрителей. По традиции в киль корабля была вделана закладная доска. Установка первых килевых листов и сборка киля продолжались в течение августа 1910 г. В сентябре-октябре этого года на стапеле установили днищевые и бортовые шпангоуты, заготовленные в сборочной мастерской еще задолго до закладки судна. К концу года корпус был уже обшит стальными листами и сделан настил верхней

<sup>1</sup> Функции его как строителя корабля носили чисто административный характер, что подтверждается рядом подписанных им официальных документов, хранящихся в ЦГА ВМФ СССР.



Установка килевых листов на стапеле, 19 июля 1910 г.



Установка бортовой части шпангоутов, октябрь 1910 г.



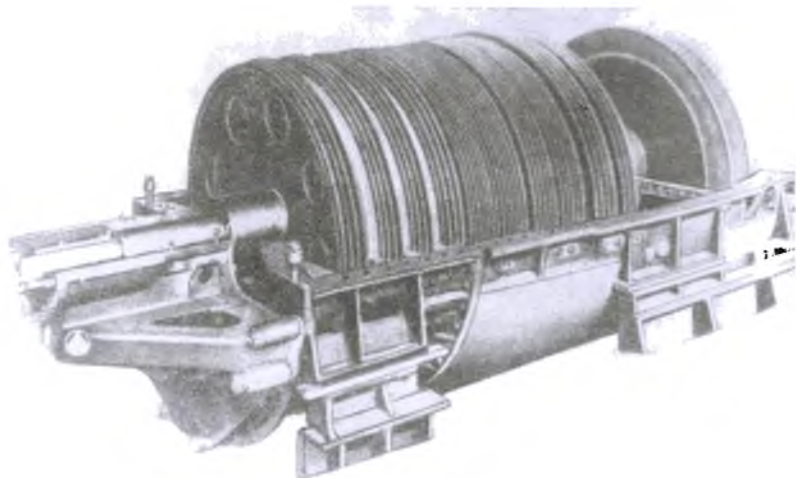
Проверка корпуса на водо- и нефтенепроницаемость, январь 1911 г.

палубы. Корпус корабля на водо- и нефтенепроницаемость проверили в январе 1911 г.

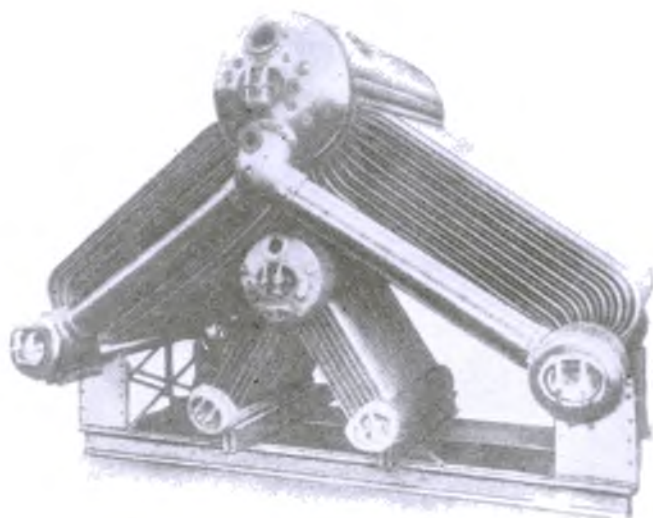
К этому времени завод «Вулкан» изготовил котлы и турбины и приступил к их стендовым испытаниям, которые закончились успешно. Турбины вместе с котлами были отправлены на Путиловский завод. Однако ошибка, допущенная при определении мощности силовой установки, сказалась на расчете паропроизводительности котлов. Даже при полной форсировке котлы не могли полностью обеспечить потребности турбин в паре для развития проектной скорости. Пришлось устанавливать новые котлы с большей производительностью, турбины же, имевшие большие возможности форсировки, заменять не пришлось. Завод «Вулкан» проявил недобросовестность и при изготовлении отдельных частей механизмов. Во многих деталях имелись раковины, хотя на отливках и стояло клеймо Германского Ллойда<sup>1</sup>.

Новому эскадренному миноносцу по предложению командующего морскими силами Балтийского моря вице-адмирала Н. О. Эссена решено было дать имя, которое ранее носил крейсер, входивший в состав Порт-Артурской эскадры и заслуживший славу непобедимого — «Новик». 8 марта 1911 г. морской министр вице-адмирал И. К. Григорович подал доклад об этом Николаю II, который лично утверждал названия кораблей. На докладе государь поставил закорючку в виде заглавной буквы

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 227, оп. 1, д. 302, л. 79.



Правая турбина эскадренного миноносца «Новик» в собранном виде без верхней части.



Котел эскадренного миноносца «Новик» со снятым кожухом. Внутри для сравнения установлен котел итальянского миноносца, строившегося одновременно с «Новиком».



«С», что означало «Согласен»<sup>1</sup>. Вскоре 4 апреля 1911 г. «Новик» был включен в список судов русского флота и зачислен в класс эскадренных миноносцев. Так новый эсминец унаследовал имя героического крейсера «Новик», который прославил себя в русско-японской войне и погиб в августе 1904 г. у о. Сахалин.

До этого название «Новик» в русском флоте носил еще один корабль. Это был корвет «Новик» водоизмещением 903 т с паровой машиной и парусной оснасткой одновременно. Корвет был построен в Петербурге на Охтинской верфи в 1856 г. В составе эскадры винтовых кораблей «Воевода», «Боярин» и клиперов «Пластун», «Джигит» принял участие в кругосветном плавании. В сентябре 1861 г. корвет «Новик» отправился в новое длительное плавание, оказавшееся для него последним. 14 сентября 1868 г., попав в туман у берегов Северной Америки в районе Сан-Франциско, корвет шел на камни и затонул.

Вообще же новиками в России XVI—XVII вв. называли молодых дворян и бояр, достигших пятнадцатилетнего возраста, но еще не записанных на военную службу. В этом «звании» — новичков в своем деле — они обычно пребывали до 18 лет, после чего зачислялись в полк и переходили в разряд служилых людей. Позже слово «новик» стали употреблять в более широком смысле, так называли нечто новое, сделанное впервые, чего ранее не существовало.

Наконец 21 июня 1911 г. состоялся спуск «Новика» на воду. Торжество не было. Дело в том, что окончание строительства «Новика» и линкора «Полтава» на Адмиралтейском заводе совпало по срокам, поэтому морской министр вице-адмирал И. К. Григорович просил «высочайшего соизволения» на спуск «Новика» без церемонии.

По случаю спуска на воду эскадренного миноносца «Новик» командующий морскими силами Балтийского моря вице-адмирал Н. О. Эссен как бывший командир крейсера «Новик» обратился с ходатайством к морскому министру о повышении в чине старшего берегового боцмана Сибирского флотского экипажа И. Челнова и минно-машинного кондуктора 1-го Балтийского флотского экипажа М. Васильева, участвовавших в последнем бою крейсера «Новик» в заливе Анива. Просьбу удовлетворили, и оба героя русско-японской войны, были произведены в подпоручики по Адмиралтейству<sup>2</sup>.

На второй день после спуска «Новика» на воду командиром нового корабля был назначен капитан 2 ранга Д. Н. Вердеревский<sup>3</sup>. Назначение командира было произведено вовремя.

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 421, оп. 1, д. 1759, л. 364—369.

<sup>2</sup> ЦГА ВМФ, ф. 227, оп. 1, д. 302, л. 225, 258.

<sup>3</sup> Д. Н. Вердеревский (1873—1946) командовал эскадренными миноносцами «Генерал Кондратенко» и «Новик», крейсерами «Адмирал Макаров» и «Богатырь», 1-й бригадой крейсеров, дивизией подводных лодок, 1-й бригадой линейных кораблей. За боевые заслуги в первой мировой войне награ-





Спуск на воду эскадренного миноносца «Новик» 21 июня 1911 г.

Сразу же после спуска на корабле началась установка механизмов, монтаж трубопроводов, устройств и отделка внутренних помещений, хозяйский глаз командира в этот период был крайне необходим.

Шла весна 1912 г. «Новик», стоявший на швартовах у стенки достроечного бассейна Путиловского завода, с каждым днем приобретал все более четкие контуры военного корабля. На приподнятом полубаке возвышались боевая рубка и ходовой мостик, уже были установлены механизмы и закрыта верхняя палуба, шел монтаж дымовых труб и вооружения.

Все вооружение поставляло Морское министерство. Взгляды МГШ на состав вооружения новых эсминцев непрерывно, вплоть до окончания постройки, менялись. Поэтому Комитет по

---

жден георгиевским оружием и несколькими орденами. В 1916 г. произведен в контр-адмиралы. После Февральской революции 1917 г. назначен начальником штаба командующего флотом Балтийского моря, а затем морским министром Временного правительства. После Великой Октябрьской социалистической революции эмигрировал во Францию и жил в Париже. В период Великой Отечественной войны участвовал в движении эмигрантских деятелей против фашистской Германии. После окончания войны подал заявление о своем желании получить советское гражданство и вернуться на родину, но выехать не успел — помешала смерть в 1946 г. — ЦГА ВМФ, ф. 405, оп. 9, д. 568, л. 25—27.

согласованию с Путиловским заводом решил усилить минно-артиллерийское вооружение «Новика» по сравнению с требованиями технических условий и первоначального проекта и довести его до четырех 102-миллиметровых пушек и четырех двойных торпедных аппаратов новейшей конструкции на поворотных основаниях.

Перед швартовными испытаниями 13 апреля 1912 г. на корабле произошел пожар из-за возгорания нефти в среднем котельном отделении. Температура была настолько значительной, что плавилась оболочка свинцовых кабелей. Путиловскому заводу понадобилось приложить немалые усилия, чтобы не сорвать сроков предъявления корабля<sup>1</sup>.

Наконец постройка эскадренного миноносца, в основу проекта которого были положены технические условия, разработанные МТК в период 1907—1909 гг. в соответствии с программами восстановления и развития флота, была завершена. Комитету удалось опередить Морское министерство, которое все еще ожидало решения Государственной думы, утверждавшей кредиты на строительство флота. Так «Новик» стал головным кораблем многочисленной серии быстроходных турбинных эскадренных миноносцев русского флота. Впереди были приемные испытания.

### *2.3. Как был устроен „Новик“*

При проектировании корпуса «Новика» была успешно решена основная задача технических условий, а именно уменьшен вес корпуса и увеличен вес механизмов. Другими словами, благодаря снижению веса корпуса появилась возможность установить тяжелые турбинные механизмы и котлы с большой нагревательной поверхностью при главных размерениях и водоизмещении, жестко ограниченных техническими условиями и спецификацией.

При этом, естественно, сразу же возник вопрос, как обеспечить достаточную прочность продольных и поперечных связей. Эта задача была решена за счет применения высокопрочных сталей. Во всех частях корпуса «Новика», подвергавшихся расчетному напряжению свыше  $7 \text{ кгс/мм}^2$ , использовалась только судостроительная сталь высокой прочности с временным сопротивлением на разрыв  $55\text{—}70 \text{ кгс/мм}^2$  и с пределом упругости не менее  $28 \text{ кгс/мм}^2$ .

Кроме того, при проектировании корпуса впервые была применена продольная система набора, предложенная И. Г. Бубновым. Внутренний вертикальный киль был выполнен высотой более метра и не прерывался на всем протяжении корабля. Он оканчивался форштевнем и ахтерштевнем, изготовленными из ковanej стали. Шпангоуты были установлены

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 3, д. 21, л. 24.

на расстоянии не более 560 мм друг от друга, продолжались непрерывно вплоть до верхней палубы и соединялись кницами с палубными бимсами, а с вертикальным килем — флорами. Бимсы верхней и жилой палуб крепились кницами к каждому шпангоуту. Продольный набор корпуса включал в себя также бортовые, днищевые и палубные стрингеры, идущие непрерывно на протяжении всего корпуса. В средней части корабля на протяжении  $\frac{2}{3}$  длины судна по каждую сторону от диаметральной плоскости размещались карлингсы.

Для обеспечения непотопляемости корпус делился на ряд отсеков продольными и поперечными водонепроницаемыми переборками. Продольные бортовые переборки проходили непрерывно через машинные и котельные отделения, поперечные водонепроницаемые переборки достигали верхней и жилой палуб, а также палубы полубака. Они устанавливались через 20—25 шпангоутов и подкреплялись вертикальными стойками.

Наружная обшивка борта состояла из восьми поясьев, включая килевой пояс и ширстрек. Листы обшивки соединялись тремя рядами заклепок. В местах выхода гребных валов и клюзов обшивка имела специальные подкрепления.

Хорошо продуманная жесткая конструкция продольного набора и применение судостроительной стали повышенного сопротивления надежно гарантировали прочность корпуса «Новика» при воздействии изгибающего момента на волнении.

Общее расположение помещений на «Новике» было выполнено весьма удачно и принято за образец на последующих кораблях этого типа. Всю среднюю часть корпуса (между 90-м и 190-м шп.) занимали машинно-котельные отделения. Три паровые турбины располагались в двух машинных отделениях, разделенных между собой поперечной водонепроницаемой переборкой.

В носовом турбинном отделении находились две турбины, работающие на бортовые винты, а в кормовом — одна турбина, работающая на средний винт. В каждом турбинном отделении имелись машинные телеграфы, переговорные трубы, счетчики частоты вращения, манометры и другое оборудование для управления турбинами.

Котлы размещались попарно в трех котельных отделениях, которые также отделялись друг от друга поперечными водонепроницаемыми переборками. Каждая из двух пар средних котлов имела по одной общей дымовой трубе, а носовой и кормовой котлы — свои самостоятельные трубы. «Новик» был четырехтрубным кораблем.

Перед носовым котельным и за кормовым турбинным отделениями устанавливались две цистерны питательной воды вместимостью по 13 т. Топливо хранилось в междудонных и бортовых цистернах. Междудонные цистерны были рассчитаны на

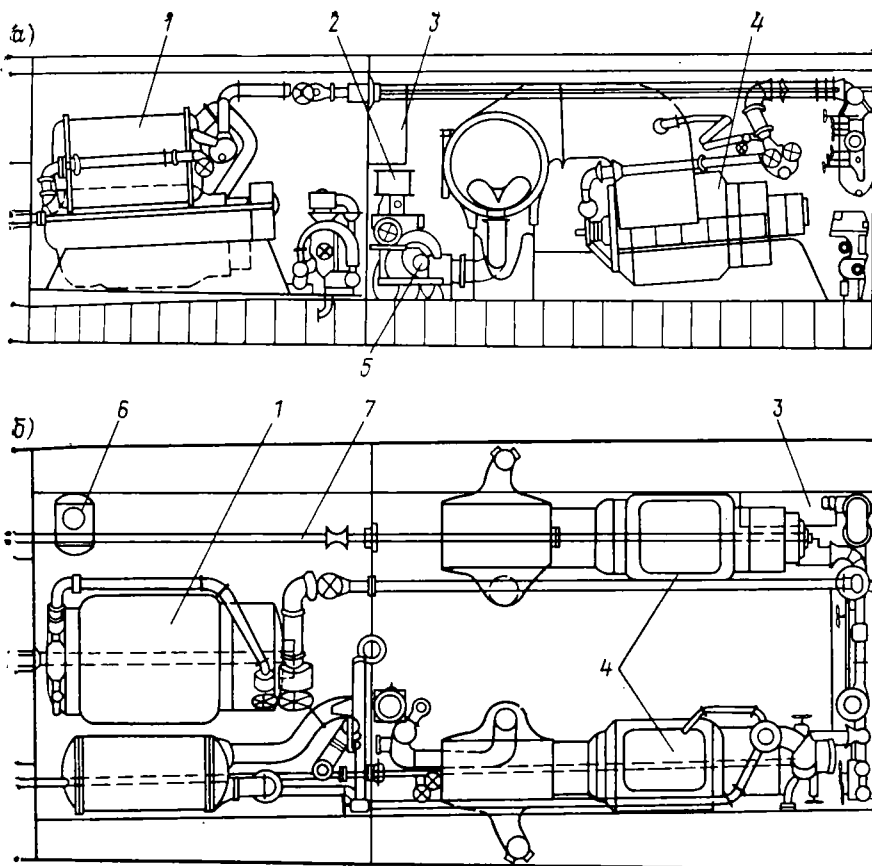


Схема размещения турбин в носовом и кормовом машинных отделениях: *а* — разрез по диаметральной плоскости; *б* — вид сверху.

1 — кормовая турбина; 2 — главный насос; 3 — теплый ящик; 4 — носовая турбина; 5 — циркуляционная помпа; 6 — помпа испарителя; 7 — гребной вал

312 т нефти, рассчитанной на 14 ч полного хода со скоростью 36 уз. Бортовые цистерны располагались с левого и правого бортов вдоль машинных и котельных отделений и вместе с междудонными предназначались для хранения полного запаса нефти на 86 ч 21-узлового хода. Цистерна пресной питьевой воды вместимостью 22 т помещалась в носовой части судна. Там же находилась кладовая сухой и мокрой провизии на 14 дней плавания.

Жилые офицерские помещения находились в районе полубака на верхней палубе и состояли из семи кают, кают-компаний, буфета и санузла. Кондукторское помещение на шесть человек было устроено на жилой палубе в корме. Кубрики команды на 80 человек находились на жилой палубе в носу и в корме

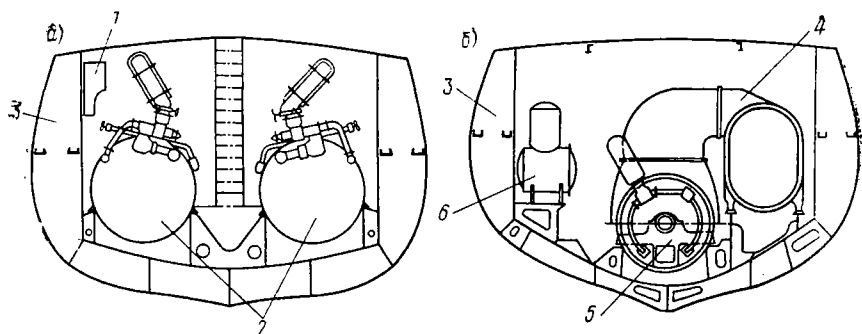


Схема размещения турбин: а — в носовом машинном отделении, б — в кормовом машинном отделении (разрез в плоскости шпангоута).

1 — тепловой ящик; 2 — левая и правая турбины; 3 — цистерны для хранения нефти; 4 — паропровод; 5 — средняя турбина; 6 — испаритель.

рядом с помещениями офицеров и кондукторов. Для отдыха команды были предназначены рундуки, подвесные сеточные койки и гамаки. Все жилые помещения имели иллюминаторы, каюты и кубрики отапливались паровыми грелками.

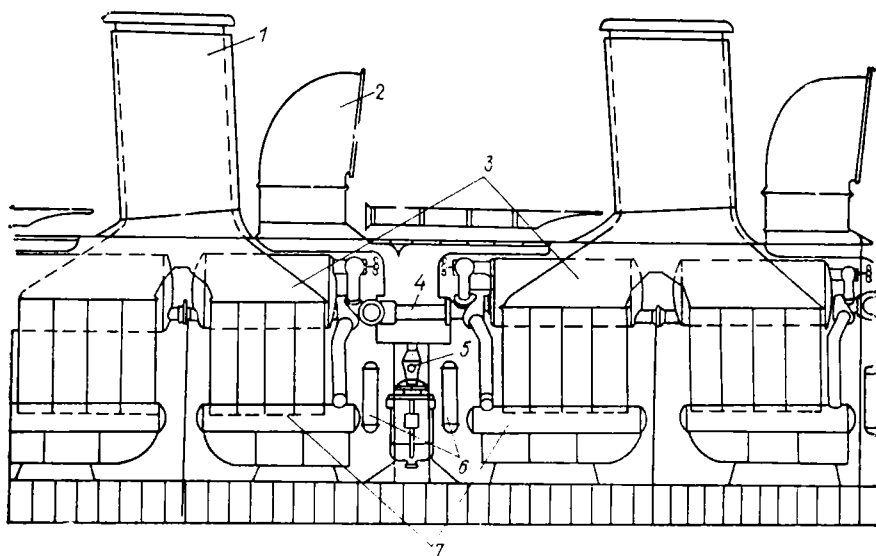
В кормовой и носовой частях корабля располагались минные и артиллерийские погреба.

На верхней палубе корабля размещались носовой и кормовой мостики. Носовой мостик на всю ширину палубы от борта до борта обшит стальными листами. Под мостиком была боевая рубка, выполненная из листов хромоникелевой стали. Позади нее располагалась ходовая рубка, оборудованная столом для навигационных карт и шкафами. Кормовой мостик по своей конструкции был аналогичен носовому и играл роль резервного командного пункта. Мостики и боевая рубка были оборудованы компасами, машинными телеграфами и штурвалами рулевого управления.

В состав торпедного вооружения корабля входили четыре двойных торпедных аппарата диаметром 450 мм на вращающихся основаниях с восемью торпедами, которые хранили непосредственно в аппаратах. Для питания торпед сжатым воздухом устанавливались два воздухонагнетательных или минных насоса<sup>1</sup>. От каждого насоса к торпедным аппаратам был подведен постоянный воздухопровод. Наведение аппаратов при стрельбе осуществлялось вручную с помощью специального оптического прицела. Аппараты размещались в диаметральной плоскости корабля между дымовыми трубами и непосредственно за кормовой трубой и имели секторы обстрела по 120° на каждый борт. Для погрузки и подъема торпед из воды после учебных стрельб по каждому борту имелась переносная

<sup>1</sup> Воздушный компрессор высокого давления.

а)



б)

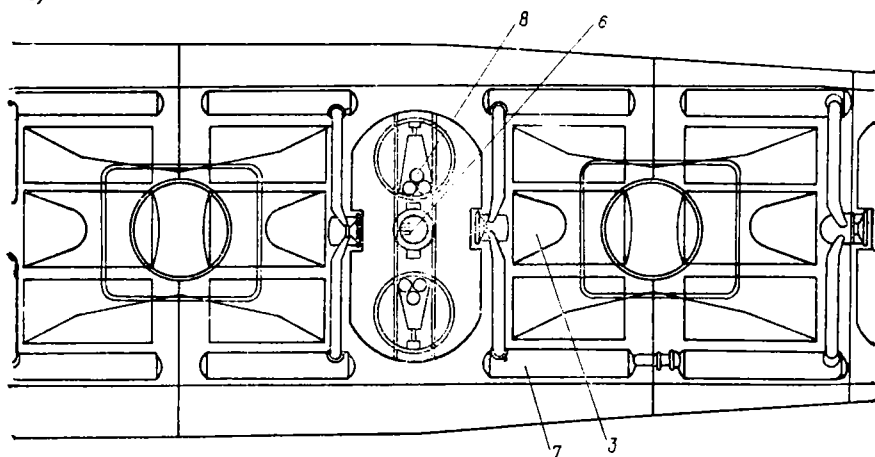
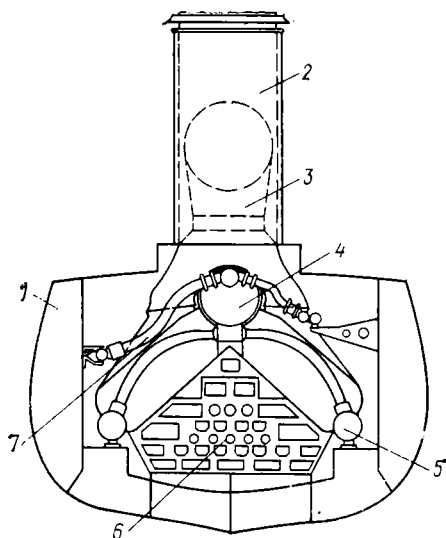


Схема размещения котлов в среднем котельном отделении: а — разрез по диаметральной плоскости; б — вид сверху.

1 — дымовая труба с кожухом, 2 — воздухозаборники, 3 — паровой коллектор котла; 4 — паропровод; 5 — вентиляционные машинки; 6 — подогреватели нефти; 7 — водяной коллектор котла; 8 — главные и вспомогательные пилотные лампы.



Размещение котла в среднем котельном отделении (разрез в плоскости шпангоута).

1—бортовые цистерны для хранения нефти; 2—дымовая труба с кожухом; 3—воздухозаборник; 4—паровой коллектор котла; 5—водяные коллекторы котла; 6—распылители топлива; 7—паропровод.

минбалка с ручной лебедкой. Боевые зарядные отделения торпед хранились в погребе. Корабль мог принимать также на борт 60 гальваноударных якорных мин образца 1908 г. Транспортировка их по палубе осуществляется по специальным минным рельсам. В походном положении мины крепились к рельсам на талрепах.

Не менее мощным на «Новике» было и артиллерийское вооружение. На корабле устанавливалось четыре 102-миллиметровые пушки<sup>1</sup> с унитарными патронами и два переносных пулемета системы «Максим». Пушки имели дальность стрельбы до 120 кабельтовых и хорошую кучность боя за счет большой длины ствола, равной 50 ка-

либрам. Пушки располагались в диаметральной плоскости: одна — на полубаке и три — в корме на специальных барбетах. Пулеметы могли устанавливаться на специальных тумбах побортно в районе носового и кормового мостиков.

Для хранения боеприпасов из расчета 100 выстрелов на каждое орудие и 8100 патронов для пулеметов и личного оружия имелось два артиллерийских погреба в носу и корме. Из погребов снаряды подавались с помощью ручных элеваторов системы Лесснера. В случае пожара погреба могли быть затоплены водой в течение 15 мин через кингстоны. Штоки от кранов затопления находились на верхней палубе.

Штурманское вооружение «Новика» состояло из трех магнитных компасов с пеленгаторными устройствами, прокладочного инструмента, секстана и хронометров. Штурвалы рулевого управления устанавливались на мостиках, в боевой рубке и в помещении рулевой машины для ручного управления рулем.

<sup>1</sup> Первоначально в спецификации на постройку в качестве вооружения указывались 105-миллиметровые орудия, но на «Новике» они никогда не устанавливались. По-видимому, это потребовалось лишь для резервирования веса и габаритов, поскольку технические данные новых 102-миллиметровых орудий Обуховского завода еще не были окончательно определены.

На «Новике» имелась радиотелеграфная станция, изготовленная в мастерских Кронштадтского порта. Она состояла из отправительной (передающей) и приемной радиостанций. Отправительная радиостанция могла передавать 100 знаков Морзе в минуту. Ее мощность составляла 4 кВт. Станция могла работать на двух волнах. Приемная радиостанция принимала одновременно две радиogramмы. В ее комплект входило два приемника с телефонами.

Радиорубка располагалась на верхней палубе в средней части корабля, а антенна радиостанции — на стенах и реях носовой и кормовой сигнальных мачт. Радиостанция «Новика» могла обеспечить дальность связи до 300 миль.

Для связи боевой рубки и мостиков со всеми орудиями и торпедными аппаратами, машинными и котельными отделениями служили переговорные трубы.

Машинно-котельная установка «Новика» состояла из трех турбин системы «Кертис-АЕГ-Вулкан» и шести котлов. Первоначальная расчетная мощность, развиваемая каждой турбиной на полном ходу 36 уз, достигла 11,59 тыс. л. с. при 650 оборотах винта в минуту. При этом мощность каждой турбины, развиваемая на валу, составляла 10,7 тыс. л. с. Суммарная мощность турбинной установки составляла около 35 тыс. л. с. Для развития скорости 21 уз пар пускали только в часть сопл первой ступени, а для развития скорости 36 уз открывали все сопла по окружности ступени высокого давления. В одном корпусе с турбиной переднего хода размещалась турбина заднего хода, мощность которой составляла 35% мощности турбины переднего хода. Турбина снабжалась ручным валоповоротным устройством с зубчатой передачей. Отработанный пар с выхода турбины поступал в главные холодильники с поверхностным охлаждением пара. Для подачи забортной воды у каждого холодильника была установлена циркуляционная помпа центробежного типа, приводимая в движение двухцилиндровой поршневой машиной. В турбинных отделениях устанавливались подогреватели питательной воды и теплые ящики.

Питательная вода нагревалась с помощью отработанного пара вспомогательных механизмов. Для пополнения убыли питательной воды в кормовом машинном отделении было установлено два испарителя забортной воды. Пять котлов системы «Вулкан» паропроизводительностью 50 т/ч каждый и один котел паропроизводительностью 40 т/ч, занимавшие всю ширину котельных отделений, составляли котельную установку «Новика», помещавшуюся в четырех отсеках. Общая нагревательная поверхность котлов по первоначальным расчетам достигала 45,8 тыс. фут<sup>2</sup>., а давление пара — 17 атм.

Для создания искусственной тяги котлы были оборудованы вентиляторами. Отопление их осуществлялось с помощью форсунок, к которым нефтяными насосами под давлением 12 атм





Эскадренный миноносец «Новик» в достроечном бассейне Путиловского завода.

подавалась предварительно подогретая нефть. Расход нефти при скорости 21 уз составлял 5,3 т/ч, а при скорости 36 уз — 22 т/ч.

Во всех котельных отделениях было установлено по два нефтяных насоса. Каждый из них мог питаться из любой цистерны. От приемной трубы насоса на верхнюю палубу выводился специальный отросток для приемки нефти и подачи ее в цистерны, поэтому скорость заправки топливом составляла 40 т/ч.

От трех носовых и трех кормовых котлов пар поступал в две магистрали главного паропровода.

При проектировании корабля Путиловский завод особое внимание обратил на то, чтобы при частичном повреждении главного паропровода не выходила полностью из строя вся машинно-котельная установка. Для этого был проложен дублирующий паропровод от трех кормовых котлов в машинные отделения и было предусмотрено питание вспомогательных механизмов от отдельного паропровода.

На «Новике» был применен балансирный руль с рамой из кованой стали, обшитой стальными листами. Для вращения руля использовалась паровая рулевая машина в румпельном помещении на жилой палубе.

Корабль также был оборудован двумя якорями Холла и кормовым верпом. На баке размещался паровой шпиль.

Спасательные средства — катер с керосиновым мотором и вельбот — находились на шлюпочной палубе. В районе второй трубы на шлюпбалках имелись две шлюпки.

## 2.4. Приемные испытания

В связи с окончанием работ и предстоящим переходом «Новика» в Кронштадт морские силы Балтийского моря вице-адмирала Н. О. Эссена разрешил с 22 апреля 1912 г. «Новику» вступить в вооруженный резерв, а с 1 мая 1912 г. начать кампанию<sup>1</sup>. В конце апреля 1912 г., когда Невская губа уже полностью освободилась от льда, «Новик» перевели из достроечного бассейна Путиловского завода в Кронштадт.

Программа испытаний предусматривала три этапа: испытание отдельных механизмов и устройств по мере их установки и монтажа на корабле, швартовные испытания и, наконец, ходовые испытания.

На первом этапе опробовались в действии такие устройства и механизмы, как элеваторы подачи патронов, система затопления и орошения артиллерийских и торпедных погребов, вентиляция, электроосвещение, турбогенераторы, торпедные насосы, шпиглы; проверялась плотность задрания дверей и горловин и др. Все подъемные устройства испытывались под полуторной нагрузкой. Испытания проводились по правилам, разработанным и утвержденным соответствующим отделом ГУК<sup>2</sup>.

На швартовных испытаниях проверялись все вспомогательные механизмы (нефтяные насосы, циркуляционные помпы, насосы питательной воды, турбовентиляторы и др.),

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 417, оп. 1, д. 4223, л. 2, 3, 5.

<sup>2</sup> В 1911 г. МТК был ликвидирован, его отделы вошли в состав реорганизованного Главного управления кораблестроения (ГУК).



Эскадренный миноносец «Новик» на ходовых испытаниях.

обеспечивающие работу котлов и турбин, определялась их мощность, расход пара и топлива.

Главные механизмы и вооружение подвергались испытанию на ходу. На этом этапе проверялась возможность достижения кораблем обусловленной договором средней скорости 36 уз в течение 6- или 14-часового пробега, с достаточным для этого времени запасом топлива, смазочных материалов и полным запасом питательной воды. В процессе испытаний расход питательной воды должен был непрерывно пополняться от действующих опреснителей. Корабль имел полную загрузку (команда с багажом, боеприпасы, провизия, пресная вода и др.).

Затем договор предписывал проведение так называемых прогрессивных испытаний на мерной миле, цель которых — опре-

Таблица 1

**Результаты замеров скорости и частоты вращения гребных винтов при пробегах на мерной миле во время испытаний эскадренного миноносца «Новик» в августе 1913 г.**

| № пробега | Частота вращения в минуту |               |                 | Скорость, уз |
|-----------|---------------------------|---------------|-----------------|--------------|
|           | Правая турбина            | Левая турбина | Средняя турбина |              |
| I         | 646,7                     | 650,8         | 626,9           | 37,10        |
| II        | 653,1                     | 651,8         | 629,7           | 36,64        |
| III       | 646,5                     | 656,2         | 635,0           | 37,30        |
| В среднем | 648,7                     | 652,9         | 630,5           | 37,01        |

деление зависимости скорости корабля от частоты вращения турбин в пределах 0,3—0,9 максимальной. Число пробегов при каждой заданной частоте вращения должно было быть не менее трех. На каждом пробеге измерялась мощность, развиваемая на гребных валах. Испытания корабля проводили с полным грузом.

Последнее испытание механизмов состояло в том, чтобы вычислить объем запаса топлива на 86 ч 21-узлового хода. Методика его проведения была такова: корабль в течение 10 ч следовал со скоростью 21 уз, после чего рассчитывали расход топлива и производили перерасчет на 86 ч непрерывного плавания. Одновременно по согласованию с заводом-строителем определяли маневренные характеристики корабля: поворотливость, радиус циркуляции при различных скоростях и положениях руля, угол крена на циркуляции и др. Особое внимание обращалось на замер выбега — расстояние, которое проходит корабль после отдачи приказа о переходе с переднего хода на задний.

В завершение испытаний рекомендовалось практически определить некоторые главные кораблестроительные элементы: начальную остойчивость, период и скорость затухания свободных качаний судна на тихой воде, расположение центра тяжести при различных нагрузках и др. В качестве стимула к выполнению важнейших требований договора (водоизмещение, осадка, скорость, метацентрическая высота и др.) и соблюдению сроков исполнения заказа спецификация предусматривала систему штрафов и премий. Например, за недобор скорости в 1 уз завод выплачивал неустойку в размере 150 тыс. руб., а за превышение углубления на 1 дюйм сверх установленного — 10 тыс. руб.

Комитет был не в состоянии самостоятельно обеспечить проведение всесторонних испытаний нового корабля по столь обширной программе, поэтому 6 марта 1912 г. великий князь Александр Михайлович обратился к начальнику механического отдела ГУК В. П. Ведерникову с просьбой, равносильной приказу, назначить в состав приемной комиссии офицеров инженеров-механиков.

Для приобретения практического опыта эксплуатации и ухода за турбинными механизмами к испытаниям «Новика» были допущены главный инженер-механик Балтийского завода П. Е. Старницкий, конструктор С. К. Вернандер и мастера В. К. Скорчелетти и М. В. Папа-Федоров, которым предстояло вскоре испытывать турбины линкоров типа «Севастополь».

Поскольку все вооружение корабля поставляло Морское министерство, приемная комиссия по испытанию торпедного и артиллерийского оружия назначалась приказом командующего морскими силами Балтийского моря и включала в нее командира «Новика» (председатель), офицеров — специалистов корабля и флаг-офицеров штаба, а также представителей заводов — поставщиков вооружения.

Вскоре после перехода в Кронштадт «Новик» встал в Николаевский док для осмотра подводной части<sup>1</sup>. 8 мая 1912 г. по окончании работ в доке «Новик» вышел в Ревель для опробования механизмов на ходу. Первый переход протяженностью 180 миль корабль совершил за 8 ч 15 мин со средней скоростью 22 уз. Наибольшая достигнутая скорость составляла 32,9 уз. Мощность механизмов, развитая при этом, равнялась 32,5 тыс. л. с. Испытание показало, что собраны механизмы удовлетворительно и нормально функционируют. Корабль стал готовить к испытаниям на мерной миле.

17 мая в 11 ч «Новик» вышел из Купеческой гавани Ревеля на мерную милю у о. Вульф (Аэгна). Было сделано три пробега с различными скоростями. Два пробега при полностью форсированных механизмах не дали нужных результатов.

---

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 417, оп. 1, д. 4013, л. 264, 293, 294.

Максимальная скорость, достигнутая при этом, равнялась всего лишь 35,8 уз, а мощность механизмов не превысила 39,5 тыс. л. с. Комиссия решила прекратить испытания и вернуться в Ревель.

Представители Путиловского завода предложили изменить некоторые элементы винтов и затем приступить к дальнейшим испытаниям. На другой день эсминец вышел из Ревеля в Кронштадт.

В ожидании доставки винтов из Штеттина и постановки в док прошел май 1912 г. Наконец винты заменили, и корабль снова был готов к испытаниям.

Около полудня 12 июня с комиссией на борту «Новик» снялся с якоря и вышел в Гельсингфорс. На переходе определили часовой расход топлива при скорости 21 уз (он составил 4,3 т), а также при скорости 15 уз (2,0 т). Проведение последующих испытаний планировалось вновь в Ревеле на мерной миле у о. Вульф. Около 11 ч 16 июня «Новик» вышел в Ревель. Во всех трех пробегах на мерной миле корабль снова не смог развить скорость 36 уз, несмотря на полную форсировку котлов<sup>1</sup>. Анализ результатов испытаний показал, что их паропроизводительность недостаточна и турбины не могут развить необходимой частоты вращения для достижения заданной скорости. Испытания, назначенные на 20 июня 1912 г., пришлось отложить. «Новик» возвратился в Гельсингфорс<sup>2</sup>.

1 июля 1912 г. вновь была сделана попытка развить среднюю скорость 36 уз, но достичь ее опять не удалось<sup>3</sup>. Член комиссии от механического отдела ГУК капитан И. К. Брунс телеграфировал в Петербург 2 июля 1912 г.: «Средняя 35,97 при 40 000 л. с. ... Горение нефти много лучше. Собираются менять винты»<sup>4</sup>. Завод «Вулкан», который определял мощность энергетической установки в соответствии с заданными Путиловским заводом обводами корпуса, во второй раз решил заменить винты. Однако одно непредвиденное обстоятельство задержало вторичную замену винтов почти на месяц.

3 июля 1912 г. «Новик» срочно вышел в Петербург. Ожидался высочайший смотр нового корабля<sup>5</sup>. Николай II пожелал осмотреть «Новик», по образу и подобию которого предполагалось строить новые эсминцы для Черного и Балтийского морей.

Морской министр И. К. Григорович решил лично ознакомить Николая II с новым кораблем. Однако «Новик» еще не был принят в казну и находился в распоряжении Комитета. Пришлось просить разрешения у великого князя Александра Михайловича, который находился в то время в Англии. Нако-

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 2, д. 104, л. 77, 78.

<sup>2</sup> Там же, оп. 4, д. 43, л. 89—93.

<sup>3</sup> Там же, ф. 417, оп. 1, д. 4223, л. 10, 11.

<sup>4</sup> Там же, ф. 401, оп. 4, д. 43, л. 79.

<sup>5</sup> Там же, ф. 417, оп. 1, д. 4223, л. 9.

нец 8 июля 1912 г. была получена телеграмма из Англии: «Морскому министру. Высочайшая. Согласен с Вашими предложениями, но желаю, чтобы при представлении «Новика» государю присутствовал представитель Комитета вице-адмирал Вигениус. Александр»<sup>1</sup>.

Смотр состоялся 16 июля 1912 г. в Кронштадте. В послужной список командира «Новика» капитана 2 ранга Д. Н. Вердеревского была внесена запись: «Государь-император произвел 26 июля 1912 г. смотр эскадренного миноносца «Новик» и, оставшись вполне довольным блестящим состоянием миноносца, изъявил именное монаршее благоволение»<sup>2</sup>. За отличие по службе Д. Н. Вердеревскому было присвоено звание капитана 1 ранга.

Сразу же после смотра на «Новике» произвели вторую замену гребных винтов, которые отличались шагом и размерами от ранее установленных. Председатель приемной комиссии М. М. Египтеос сообщил ее членам, что 29 июля 1912 г. в 10 ч утра на мерной миле в Ревеле испытания «Новика» будут продолжены<sup>3</sup>. Однако корабль так и не смог развить среднюю скорость более 35,85 уз при мощности главных турбин 39,9 тыс. л. с. и частоте вращения винта 633 об/мин<sup>4</sup>.

Сопоставив данные всех испытаний, комиссия пришла к окончательному выводу, что «Новик» с новыми винтами для достижения заданной скорости 36 уз должен развивать 650 об/мин, для чего мощность на валу должна быть не менее 42 тыс. л. с. Стало очевидно, что завод «Вулкан» допустил ошибку в расчете паропроизводительности котельной установки по результатам испытаний модели в бассейне — развить такую мощность она не могла. Тогда завод «Вулкан» предложил за свой счет заменить котлы новыми с большей поверхностью нагрева. Это было достигнуто за счет удлинения водогрейных трубок на 325 мм, отчего длина малого котла (носового) увеличилась на 213 мм, а остальных пяти — на 294 мм. Одновременно завод принял на себя обязательство выполнить все работы по корпусу, связанные с этой заменой. Член комиссии капитан И. К. Брунс 31 июля 1912 г. телеграфировал из Ревеля в Петербург: «Испытания «Новика» отложены на неопределенный срок»<sup>5</sup>. Дело в том, что котлы требовалось еще изготовить.

Существует и другая версия, объясняющая неудачу первых ходовых испытаний «Новика» летом 1912 г.

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 417, оп. 1, д. 4013, л. 13.

<sup>2</sup> Там же, ф. 406, оп. 9, д. 508, л. 25—37.

<sup>3</sup> Там же, ф. 401, оп. 4, д. 48, л. 105.

<sup>4</sup> Указанную скорость и соответствующую ей мощность механизмов эсминцев развил в течение непродолжительного времени, комиссия опасалась выхода из строя котельной установки при ее предельной форсировке.

<sup>5</sup> ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 4, д. 43, л. 106.

В процессе строительства Путиловский завод допустил перегрузку корабля, в результате чего водоизмещение «Новика» увеличилось примерно на 100 т по сравнению с водоизмещением 1260 т, указанным в договорной спецификации. Основными причинами перегрузки явились изменения в составе вооружения — дополнительная установка двух 102-миллиметровых пушек, элеваторов для подачи снарядов к ним, увеличение количества боеприпасов на 200 выстрелов, расширение объема артиллерийских погребов, установка подкреплений в корпусе, включение в экипаж корабля прислуги для двух орудий, а также дополнительное оборудование радиорубки. Это было сделано по требованию Комитета, поэтому полностью возложить вину за перегрузку корабля на Путиловский завод было бы неправильным.

Для сокрытия факта перегрузки, которая, по-видимому, могла бы повлечь за собой отсрочку очередных платежей и удержание штрафа, марки углубления на штевнях «Новика» были нанесены точно в соответствии с проектным водоизмещением 1260 т, т. е. несколько выше фактической осадки корабля. Это обнаружилось во время ремонта «Новика» в 1926 г. на Северной судостроительной верфи, когда для осмотра и окраски подводной части корабль установили в один из сухих доков Кронштадта. Сотрудник этой верфи А. В. Никитин, принимавший непосредственное участие в ремонте «Новика», вспоминает: «...Можно себе представить наше изумление, когда в доке мы обнаружили, что накрашенные марки углубления были расположены примерно на 300 мм выше марок, накерненных на штевнях».

После замены котлов водоизмещение «Новика» увеличилось еще на 36 т. Таким образом, следует считать, что эскадренный миноносец «Новик» имел нормальное водоизмещение около 1400 т и осадку 3,3 м. Естественно, что мощность механизмов, рассчитанная по результатам испытаний модели в бассейне из условия водоизмещения 1260 т, оказалась недостаточной для развития скорости 36 уз.

Следуя этой версии, неизбежно возникает вопрос, почему со стороны германской фирмы «Вулкан» не последовало никаких возражений и она без дополнительной оплаты согласилась заменить котлы, хотя при проверке превышение заданного водоизмещения могло быть легко установлено. По-видимому, военноморское командование кайзеровской Германии и немецкие инженеры-судостроители хотели более детально ознакомиться с тактико-техническими элементами нового корабля, а это удобнее всего было сделать непосредственно на заводе «Вулкан» в Германии.

Чтобы не терять времени, оставшегося до окончания испытаний, руководство Комитета приняло решение отложить ходо-

вые испытания и приступить к испытаниям артиллерийского и торпедного оружия.

Испытания артиллерии стрельбой на «Новике» проводились дважды. Первое испытание, которое состоялось 27 июля 1912 г. вблизи Кронштадта, преследовало цель проверить качество сборки и установки артиллерийских станков для орудий, устройств наводки и прицельных приспособлений. К участию в испытаниях, которые прошли успешно, кроме офицеров артиллерийского отдела ГУК привлекались инженеры и мастера Обуховского сталелитейного завода<sup>1</sup>.

Второе испытание проводилось 6 сентября 1912 г. в соответствии с программой, изложенной в договорной спецификации на постройку корабля. Цель его — выявить остаточные деформации в корпусе, фундаментах и подкреплениях орудий, которые могли появиться после стрельбы, а также практически определить реально возможные секторы обстрела.

В 8 ч утра 6 сентября «Новик» с комиссией на борту отошел от набережной Нового Адмиралтейства и, миновав Морской канал, направился в район испытаний. На этот раз от кораблестроительного отдела ГУК на испытаниях присутствовал полковник А. Л. Коссов.

После 15 выстрелов из носового орудия остаточных деформаций в корпусе не наблюдалось, а упругие — не превышали нормы. При стрельбе на курсовых углах, близких к 140°, лопнули стекла иллюминаторов в строевой канцелярии и офицерской кают-компании, оборвались парусиновые обвесы и прогнулись леерные стойки ходового мостика. После пятого выстрела из второго орудия по курсовому углу 90° левого борта вышел из строя электрический машинный телеграф системы Федорицкого. После пяти выстрелов из третьего и четвертого орудий никаких поломок не произошло<sup>2</sup>.

Таким образом, несмотря на предельную легкость конструкции, корпус, фундаменты и подкрепления были достаточно прочными. Материалы испытаний были направлены в кораблестроительный отдел ГУК, которые впоследствии широко использовались при проектировании эсминцев типа «Новик».

В договоре на постройку «Новика» об испытаниях минно-торпедного оружия говорилось кратко: торпедные аппараты испытываются стрельбой, а приспособления для сбрасывания якорных мин — практической их постановкой. В связи с этим минный отдел ГУК 21 августа 1912 г. выслал в Комитет подробную программу, которая предусматривала всесторонние испытания оружия «Новика» на якоре и на ходу<sup>3</sup>. При стрельбе на якоре (или на «стопе»), предусматривалось произвести

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 2, д. 104, л. 1, 4.

<sup>2</sup> Там же, оп. 1, д. 700, л. 19—20.

<sup>3</sup> Там же, оп. 3, д. 21, л. 31, 32.



из носового и кормового торпедных аппаратов не менее 16 выстрелов по траверзу и на предельных углах поворота. На ходу определялась возможность залповой стрельбы из группы аппаратов. При этом залп производился двумя торпедами через каждые три узла, начиная со скорости 21 уз и заканчивая полной скоростью. На это испытание выделялось 12 торпед.

Кроме этого, комиссии надлежало проверить удобство подачи торпед из погребов и зарядку аппаратов с помощью специальных тележек для транспортировки торпед по рельсам верхней палубы, работу минбалок, торпед, а также действие насосов с воздухопроводами. Перед началом испытаний рекомендовалось согласовать оси торпедных аппаратов с прицепами по отдаленному предмету.

В состав комиссии входили командир корабля, старший офицер, минный офицер лейтенант К. Петров и старший механик капитан Г. Кравченко, флагманский минный офицер штаба старший лейтенант Н. Руднев и офицер минного отдела ГУК лейтенант А. Светлик.

Испытания начались в 8 ч утра 28 августа 1912 г. в Финском заливе на полигоне близ о. Бьерке. Шел небольшой дождь, над морем клубился легкий туман, волнение не превышало 3—4 баллов. «Новик» лежал в дрейфе с застопоренными машинами, а затем при усилении ветра стал на якорь. Вначале опробовали насосы и воздухопроводы подачей воздуха одновременно во все торпеды, находившиеся на верхней палубе. Затем перешли к стрельбе на якорь. Но волнение и ветер настолько затруднили вылавливание торпед, что пришлось ограничиться лишь тремя выстрелами. Тем не менее удалось установить, что при крайних положениях аппаратов на нос и на корму энергия вылета оказалась вполне достаточной, чтобы торпеды, вылетая из аппаратов, не задевали борта.

Выловив выстреленные торпеды, «Новик» снялся с якоря. Из-за усиления волнения моря комиссия приняла решение провести стрельбы при пониженной скорости, в пределах от 18 до 21 уз. Стрельба производилась из всех труб по очереди, при различных положениях аппаратов относительно траверза. При этом каждый раз контролировалась высота пролета торпед над бортом. Всего было сделано 12 выстрелов, по одному из каждой трубы. Абсолютное давление в аппаратах не превышало 60 фунт (24 атм), причем реакция выстрела, как говорилось в акте испытаний, не приводила в расстройство ни саму систему парного аппарата, застопоренного передним стопором, ни установку его в данном направлении.

Наблюдая за стрельбой, комиссия сделала вывод, что торпеды, выпущенные на носовых курсовых углах, быстрее и точнее достигали заданной глубины, чем торпеды, выстреленные на кормовых курсовых углах. На них оказывала влияние мощная кильватерная струя скоростного эсминца, что наблюдалось

впервые. Все торпеды шли по установленному направлению на дистанциях до 1000 м. Никаких поломок при выстреле из аппаратов и ударе о воду торпеды не получали. Тележки для транспортировки торпеды по рельсам верхней палубы оказались настолько удобными и устойчивыми, что комиссия высказала желание в дальнейшем применять их на будущих эсминцах этого типа.

Заряжание аппаратов с этих тележек не представляло никаких трудностей.

Однако были сделаны и замечания. В частности, Путиловский завод не выполнил ряд требований технических условий и договора. Так, первый носовой аппарат можно было заряжать только с правого борта. Заряжанию с противоположного борта мешал раструб переднего вентилятора. Устранить указанный недостаток не представлялось возможным. Третий аппарат имел угол обстрела в корму не более  $32^\circ$  от траверза. Повороту на больший угол мешал пиллерс кормового мостика. Кроме того, положение нуля на дуге погона первого, третьего и четвертого аппаратов не соответствовало траверзу миноносца.

Испытания на скоростях от 26 до 34 уз были продолжены 29 августа 1912 г. Последнюю, пятую, торпеду выстрелили из кормового аппарата при положении  $35^\circ$  в корму от траверза при скорости судна 34 уз. Стрельба также показала хорошие результаты. Все торпеды пролетали над планширем на высоте не менее 550 мм. Повреждений у выловленных торпед обнаружено не было.

30 августа 1912 г. на «Новик» прибыл командующий морскими силами Балтийского моря вице-адмирал Н. О. Эссен, живо интересовавшийся постройкой и испытаниями нового эсминца. В его присутствии на скорости 34 уз залпом из трех труб торпедных аппаратов закончились испытания минно-торпедного оружия «Новика». Аппараты были развернуты веером на один борт с углами наводки  $35^\circ$  в нос и в корму от траверза. Все три торпеды точно по направлению достигли заданной глубины, а затем были выловлены неповрежденными. Н. О. Эссен поблагодарил экипаж «Новика» за отличную службу и после испытаний отбыл в Гельсингфорс.

Однако управление торпедными аппаратами оставляло желать лучшего. Шум вентиляторов, свист ветра на больших скоростях затрудняли управление стрельбой. Сигналы и команды с мостика, даже судовым свистком, не были слышны у средних и кормовых аппаратов. Приходилось использовать сирену либо посылать матросов с распоряжением. Передвигаться же по верхней палубе при больших скоростях судна, да еще в свежую погоду было опасно. В этих условиях установка звонковой сигнализации и громкоговорящих телефонов являлась крайне необходимой. Знакомая с актом приемных испытаний, начальник минного отдела ГУК капитан 1 ранга А. А. Реммерт 7 сентября

1912 г. заметил: «Этим доказывается необходимость установки управляющих приборов»<sup>1</sup>.

Таким образом, впервые при испытаниях «Новика» встал вопрос о разработке и установке на кораблях приборов управления торпедной стрельбой, к решению которого приступили лишь в начале войны с Германией. Кроме того, наблюдение цели в трубу прицела, как отмечал акт испытаний, на больших скоростях из-за сильного ветра становилось крайне затруднительным, требовалась установка специального щита, защищающего наводчика и прицел.

На этом закончились испытания вооружения «Новика», а испытания механизмов были отложены на неопределенный срок.

## **2.5. В составе бригады крейсеров.**

*Есть мировой рекорд скорости!*

Эскадренный миноносец «Новик» по основным тактико-техническим характеристикам значительно отличался от миноносцев того времени, имевших меньшую скорость и слабое минно-артиллерийское вооружение. Корабль приближался к классу безбронных крейсеров, известных в русском флоте как крейсера 2 ранга. Недаром до зачисления в ранг эскадренных миноносцев он назывался минным крейсером. Именно поэтому, еще до перерыва в описанных выше испытаниях, встал вопрос о том, в какое соединение кораблей Балтийского флота должен быть зачислен «Новик».

В июле 1912 г. вице-адмирал Н. О. Эссен обратился в МГШ за разрешением включить эскадренный миноносец «Новик» в состав бригады крейсеров. В эту бригаду входили старый броненосный крейсер «Громобой», крейсера «Адмирал Макаров», «Паллада» и «Баян». Командовал бригадой контр-адмирал Ферзен<sup>2</sup>. МГШ поддержал ходатайство Н. О. Эссена, указав в докладе морскому министру, что это полностью соответствует оперативным планам Балтийского флота.

И. К. Григорович, получив согласие Комитета, разрешил включить новый корабль в состав бригады крейсеров. Циркуляром командующего морскими силами Балтийского моря от 4 сентября 1912 г. эскадренный миноносец «Новик» был прикомандирован к действующей эскадре<sup>3</sup>. Оставшееся до окончания кампании время было решено использовать для тактических занятий офицеров и обучения команды управлению новыми на флоте котлами и турбинами.

---

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 3, д. 21, л. 51—53.

<sup>2</sup> Там же, ф. 417, оп. 1, д. 423, л. 19.

<sup>3</sup> Там же, л. 21—23.

В полночь с 5 на 6 декабря 1912 г. «Новик» закончил кампанию и вступил в вооруженный резерв, присоединившись к бригаде крейсеров, стоявшей в ревельской гавани<sup>1</sup>.

Командир «Новика» капитан 1 ранга Д. Н. Вердеревский с окончанием кампании ушел в отпуск. К исполнению обязанностей командира корабля приступил старший офицер эсминца старший лейтенант князь Д. Голицын<sup>2</sup>. Экипаж «Новика», оставшийся на зимовку в Ревеле, насчитывал 6 офицеров (минный офицер лейтенант Петров, штурманский офицер мичман Кемарский, ревизор мичман Максимович, ротный командир мичман Федотов, старший механик Кравченко, трюмный механик поручик Грибовский), 5 кондукторов и 100 нижних чинов — унтер-офицеров и матросов.

С 13 февраля 1913 г. Д. Н. Вердеревский отбыл в Гамбург для работы в комиссии под председательством А. Н. Крылова, исследовавшей эффективность жидкостных успокоителей качки, на зафрахтованном специально для этого германском пароходе «Метеор»<sup>3</sup>.

Разработка наиболее рационального способа умерения качки представляла большой интерес. Дело в том, что после первого же выхода «Новика» в море в штормовую погоду экипаж испытал неприятную резкую и стремительную качку.

Командир «Новика» Д. Н. Вердеревский и бывший наблюдающий за постройкой корабля от Морского министерства корабельный инженер-полковник Н. В. Лесников еще летом 1912 г. в ревельской гавани провели испытания по определению периода свободных колебаний корабля на тихой воде, который составил лишь 6,5—7,0 с. Никакие попытки рационально перераспределить нефть по кораблю не дали существенного увеличения периода свободных колебаний. Испытания позволили произвести проверочный расчет метацентрической высоты, величина которой совпала с результатами расчетов инженера кораблестроительного отдела ГУК Янько и Путиловской верфи.

Таким образом было окончательно установлено, что «Новик» имел начальную метацентрическую высоту в пределах 0,8—1,13 м в зависимости от количества и расположения нефти на судне. Это характеризовало «Новик» как чрезмерно остойчивое судно. Стремительная качка на волнении, к которой приводила такая остойчивость корабля, прежде всего сказывалась на состоянии экипажа и возможности эффективно использовать артиллерийское и торпедное оружие. Скорости качки при значительных ее амплитудах начинали превышать возможную скорость ручной наводки торпедных аппаратов и артиллерийских

---

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 417, оп. 1, д. 423, л. 41.

<sup>2</sup> Там же, д. 4286, л. 5.

<sup>3</sup> Крылов А. Н. Воспоминания и очерки. М., Изд-во АН СССР, 1956, с. 213—214.

орудий. Кроме того, период свободных колебаний корабля совпадал с периодом волны при состоянии моря 7—8 баллов на Балтике, что могло привести к возникновению резонанса. Безопасность плавания в этих условиях полностью не гарантировалась.

Предвидя это, Путиловский завод еще на этапе разработки детального проекта настоятельно просил Морское министерство разрешить ему несколько увеличить слишком малую осадку «Новика», отрицательно влияющую на его мореходные качества. Однако просьбы завода не были удовлетворены, так как от заданной осадки зависело обеспечение ряда важных тактических требований. Единственным выходом из создавшегося положения оставалось применение успокоителей качки. Арсенал средств для успокоения качки корабля был в то время невелик: боковые килы, образование отверстий в вертикальном киле для свободного переливания жидкого топлива и, наконец, успокоительные цистерны Фрама.

Путиловская верфь 15 декабря 1912 г., сообщая о результатах расчета остойчивости «Новика», предупредила ГУК, что при использовании боковых килей скорость миноносца снизится на 1,5 уз, а устройство больших отверстий в вертикальном киле приведет к ослаблению продольной прочности и увеличению времени затухания свободных колебаний на тихой воде, которое во многом зависело также от площади свободной поверхности нефти в цистернах.

В связи с этим кораблестроительный отдел Путиловской верфи предлагал установить на «Новике» цистерны Фрама. Успокоители качки этой системы широко рекламировала немецкая фирма «Блом и Фосс», директором которой был сам изобретатель этих успокоителей. Однако инженерное обоснование эффективности их действия нигде не приводилось. Специально созданная по приказанию И. К. Григоровича комиссия под председательством А. Н. Крылова на пароходе «Метеор», оборудованном цистернами Фрама, в феврале-марте 1913 г. проводила испытания этих успокоителей качки<sup>1</sup>. Комиссия установила, что размахи качки на любом курсе относительно волны и при скорости, не превышающей 10 уз, уменьшаются при включении цистерн Фрама в 2 раза.

Путиловская верфь предложила установить такие цистерны на «Новике» побортно на верхней палубе под средним мостиком и представила соответствующий проект. Установить успокоители качки первоначально предполагали одновременно с заменой котлов в Штеттине, но завод «Вулкан» потребовал за работу непомерно высокую плату — 83 тыс. марок — и выдвинул совершенно неприемлемый срок исполнения заказа — шесть недель.

---

<sup>1</sup> Крылов А. Н. Воспоминания и очерки, с. 214.

Комитет уже израсходовал все денежные средства на постройку корабля, а Морское министерство не могло подыскать подходящую статью в смете на 1913 г., на которую можно было бы отнести расходы по установке успокоителей качки на «Новике». В результате 8 августа 1913 г. Д. Н. Вердеревский доложил из Штеттина в ГУК, что «цистерны Фрама на «Новике» устанавливаться не будут»<sup>1</sup>.

В учениях и строевой муштре экипажа эскадренного миноносца «Новик» прошла зима 1913 г. С наступлением весны началась подготовка к переходу в Штеттин на завод «Вулкан» для замены котлов. Выход «Новика», предварительно намеченный на конец февраля 1913 г., был отложен из-за сложной ледовой обстановки на Балтике. Администрация завода «Вулкан» воспользовалась этим и 9 марта 1913 г. сообщила, что в связи с задержкой «Новика» намечавшиеся ранее испытания на немецком жидком топливе перед постановкой эсминца к пирсу завода проводиться не будут, а дальнейшие проволочки с отправкой эсминца могут привести к задержке замены котлов до следующего года вследствие большой загруженности завода в летний период<sup>2</sup>.

30 апреля 1913 г. начальник ГМШ вице-адмирал Н. П. Князев обратился в Министерство иностранных дел с просьбой получить разрешение германского правительства на заход «Новика» в Штеттин для замены котлов сроком на 2—2,5 месяца<sup>3</sup>.

7 мая разрешение было получено. На столь быстрый ответ германского правительства повлиял, по-видимому, намечавшийся визит Николая II в Германию, который состоялся летом 1913 г. и совпал с пребыванием «Новика» в Штеттине. Эсминец, накануне сдавший боезапас и стоявший в четырехчасовой готовности к выходу, незамедлительно снялся с якоря. Морской министр приказал с этого момента числить его в заграничном плавании<sup>4</sup>.

На время пребывания «Новика» за границей ГМШ разработал специальную инструкцию, которая предписывала «флага, гюйса и вымпела в Штеттине не поднимать». На корабле не должны были оставаться секретные документы, карты, сигнальные книги. По прибытии в порт командиру предписывали связаться с русским морским агентом (военным атташе) в

---

<sup>1</sup> Вопрос об установке цистерн Фрама на других эсминцах типа «Новик» отпал в результате некоторого изменения главных размерений этих кораблей, и в частности увеличения осадки, что позволило уменьшить метацентрическую высоту до 0,6—0,7 м и сделать качку более умеренной. Тем не менее установка цистерн Фрама на балтийских эсминцах в связи с более критичными параметрами волны на Балтийском море обсуждалась в ГУКе, но не была принята из-за резкого удорожания строительства кораблей.

<sup>2</sup> ЦГА ВМФ, ф. 417, оп. 1, д. 4286, л. 30, 32.

<sup>3</sup> Там же, л. 14.

<sup>4</sup> Там же, л. 16, 38, 85—87.

Берлине, через которого следовало направлять всю секретную корреспонденцию в русское посольство. Особое внимание в инструкции обращалось на соблюдение местных правил, установленных германскими властями, и достойное поведение всего личного состава миноносца. Нижних чинов «неодобрительного поведения» предлагалось списывать с миноносца и безотлагательно отправлять в Россию. Командиру корабля вменялось в обязанность принять все меры к скорейшему окончанию работ, оказывая всяческое содействие заводу<sup>1</sup>.

Чувствовалось приближение войны, и Морское министерство хотело закончить работы на «Новике» как можно быстрее. О ходе работ командир обязан был доносить лично морскому министру не реже одного раза в месяц, включая рапорты, сведения о состоянии и размещении личного состава. В случае изменения политической обстановки морскому агенту и русскому посольству было дано указание сразу же информировать об этом командира «Новика»<sup>2</sup>.

9 мая 1913 г. у входного буя Свинемюнде эсmineц был встречен пароходом «Дельфин», на борту которого находились лоц-капитан и офицер, посланный комендантом города с поздравлением по случаю благополучного прибытия.

В Свинемюнде представители завода «Вулкан» заявили, что им необходимо провести на мерной миле у Ерингсдорфа несколько пробных пробегов для проверки некоторых расчетов по паропроизводительности новых котлов. Пробеги на мерной миле намечалось провести утром 11 мая, поэтому в оставшееся время командир «Новика» решил лично нанести визит коменданту города и датскому консулу К. Штурму, выполнявшему обязанности русского вице-консула в Свинемюнде. На другой день на корабль прибыл комендант города полковник Ф. Дюваль и после официального обмена приветствиями пригласил офицеров «Новика» на обед в военное собрание гарнизона.

К 17 ч 11 мая, закончив пробеги на мерной миле, «Новик» прибыл в Штеттин, расположенный в 39 милях от Свинемюнде.

На время выполнения работ по вскрытию верхней палубы и замене котлов команду «Новика» перевели на берег. Помещение, отведенное для команды, находилось в пяти минутах ходьбы от корабля и представляло собой концертный зал, который владелец сдавал внаем. Зал был арендован заводом «Вулкан» и оборудован под жилье.

План работ, предложенный заводом «Вулкан», был рассчитан на период с 14 мая по 15 августа и включал в себя проверку остойчивости, докование и установку новых винтов, разборку палубы, демонтаж и замену котлов, переделку фун-

---

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 417, оп. 1, д. 4286, л. 20.

<sup>2</sup> Там же, л. 36.

даментов, опробование механизмов и окраску подводной части корабля. Выход на мерную милю у Ерингсдорфа намечался на 16 августа 1913 г. Во время работ офицерам приказано было находиться на корабле, наблюдать за их ходом и вести журнал учета выполнения плана и степени готовности корпуса и механизмов.

На корабле соблюдался строгий порядок. Вахтенный унтер-офицер на юте безотлучно находился у трапа и наблюдал за швартовыми, порядком на верхней палубе и сходом на берег. После окончания работ ежедневно дежурный машинный унтер-офицер проверял все помещения, печатывал их и сдавал ключи дежурному кондуктору<sup>1</sup>.

Распорядок дня для экипажа сохранялся корабельный: первую половину дня занимали учения, вторую — работа на корабле и помощь заводским рабочим. В праздничные дни команда во главе с офицером отправлялась на экскурсию в ближайшие окрестности города, на специально отведенной площадке проводились спортивные игры: футбол, лапта, городки.

К 6 июля 1913 г. установка новых котлов и фундаментов была закончена, и команда, покинув казармы, перешла на корабль<sup>2</sup>. Однако дальнейшие работы чуть было не приостановились из-за широкой волны забастовок, которая прокатилась летом 1913 г. по промышленным предприятиям кайзеровской Германии. 8 июля забастовка вспыхнула на заводах и верфях Штеттина<sup>3</sup>.

Администрация завода, не желая платить неустойку за очередной срыв сроков сдачи корабля, привлекла к работам на «Новике» штрейкбрехеров — рабочих-пенсионеров, мастеров, получавших от хозяев подачки сверх зарплаты, а также учеников-подростков, не состоявших в профсоюзе. Кроме этого, на сборку механизмов было поставлено 34 матроса, которым было строгойше запрещено устанавливать любые контакты с бастующими рабочими.

Благодаря принятым мерам завод смог предъявить «Новик» к испытаниям в намеченный срок. 17 августа 1913 г. командир корабля телеграфировал в Петербург: «Пришел в Свинемюнде, завтра начинаю испытания»<sup>4</sup>. Паропроизводительность вновь установленных котлов была повышена примерно на 15% по сравнению с паропроизводительностью старых за счет увеличения нагревательной поверхности. В третий раз были изменены элементы гребных винтов. Так закончился этот своеобразный широкий натурный эксперимент по отработке главной энергетической установки нового типа для современного быстроходного

---

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 417, оп. 1, д. 4286, л. 52—55.

<sup>2</sup> Там же, д. 235, л. 4—5.

<sup>3</sup> Там же, оп. 4, л. 219, л. 8; оп. 1, д. 4286, л. 4—5.

<sup>4</sup> Там же, оп. 1, д. 4286, л. 80.



эскадренного миноносца, послужившего образцом при проектировании судов немецкого минного флота. Этим, собственно, и объяснялась та готовность завода «Вулкан» заменить котлы и выполнить за свой счет все кораблестроительные работы. Но немецким специалистам так и не удалось полностью скопировать «Новик». Ни один германский миноносец к началу войны с Россией не мог с ним соперничать.

После замены котлов предполагалось провести ходовые испытания с полным грузом, т. е. при заполненных цистернах топливом и водой, принятых на борт боеприпасах, запасных частях для всех механизмов и смазочных материалах, провизией и запасом пресной воды на десять дней, а также с командой в полном составе<sup>1</sup>. Последнее испытание должно было заключаться в удержании средней скорости 36 уз в течение 6 ч. Испытания со скоростью 21 уз в течение 10 ч для определения расхода топлива на 86 ч засчитывались по результатам испытаний прошлого года. Программа испытаний представлялась весьма сложной, если учесть, что новые котлы были тяжелее старых, и водоизмещение корабля в связи с этим с полным грузом увеличилось до 1400 т, а средняя осадка — до 9 футов 6 дюймов (около 2,9 м).

21 августа 1913 г. «Новик» закончил ходовые испытания на мерной миле у Ерингсдорфа. На втором галсе при движении на полном ходу при 645 оборотах турбин корабль развил скорость 37,3 уз. Это был мировой рекорд скорости. Средняя скорость за три пробеге составляла 36,92 уз. По словам очевидца, члена приемной комиссии флагманского инженера-механика Балтийского флота полковника В. А. Винтера «вся машинно-котельная установка работала безукоризненно и без напряжения, пар держался легко и с избытком, горение нефти было совершенно бездымным»<sup>2</sup>.

25 августа «Новик» сделал пробный трехчасовой пробег, который прошел успешно.

Наконец настал последний, решающий день испытаний.

27 августа 1912 г. в 8 ч утра на борт корабля прибыла в полном составе приемная комиссия под председательством члена Комитета отставного вице-адмирала А. А. Вирениуса. «Новик» снялся со швартовов у набережной Свинемюнде и вышел в море. При выходе водоизмещение миноносца с полным грузом за исключением боезапаса составляло 1437 т, осадка штевнями 9 футов 6 дюймов. В 8 ч 50 мин частота вращения правой и левой турбин были доведены до 643, а средней — до 626. С этого момента комиссия приступила к испытанию механизмов кораб-

---

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, Договор и спецификация на постройку минного крейсера со скоростью 36 узлов.

<sup>2</sup> Винтер В. А. Описание механизмов эскадренного миноносца «Новик». Кронштадт, 1914, с. 102.

ля. «Новик» без труда удерживал скорость, легко разрезая форштевнем воду. После 3 ч полного хода, учитывая, что механизмы работали безотказно, а средняя частота вращения турбины превысила результаты, полученные 21 августа на мерной миле, комиссия сочла возможным прекратить проверку. Оказалось, миноносец «Новик» развил за это время среднюю скорость 36,86 уз, максимальная равнялась 37,15 уз.

При вычислении средней скорости в течение 6 ч, как это требовала программа испытания, комиссия учла результаты трехчасового пробега, сделанного «Новиком» 25 августа. Результаты были достигнуты небывалые, средняя скорость на полном ходу составила 36,3 уз, расход нефти — 168 т (28 т/ч); главные турбины развивали среднюю мощность 41 910 л. с., а вспомогательные механизмы — 3170 л. с. Таким образом, суммарная мощность всех механизмов корабля равнялась 45 080 л. с. Количество сжигаемого топлива на один квадратный метр нагревательной поверхности котлов составило 5,68 кг/ч. Принимая во внимание, что котлы работали на немецкой нефти, которая по калорийности ниже русской примерно на 14%, комиссия выполнила перерасчет: количество сгораемой нефти на один квадратный метр нагревательной поверхности котлов составило 4,89 кг/ч.

После окончания испытаний комиссия осмотрела главные турбины, котлы и вспомогательные механизмы, они оказались в абсолютно исправном состоянии. Были проверены рулевая машина и шпиль, по работе которых были сделаны замечания при испытаниях в прошлом году. На этот раз они действовали исправно. Первоначально установленный машинный телеграф после испытания артиллерии был заменен более надежным.

В заключительном акте от 29 августа 1913 г.<sup>1</sup> приемные испытания эскадренного миноносца «Новик» были признаны законченными, а сам миноносец пригодным для приема в казну.

Сведения об успешном завершении испытаний «Новика» быстро проникли в немецкую прессу. 28 августа 1913 г. газета «Фремден Блат» сообщала: «Эскадренный миноносец „Новик“, который, как известно, на прошлой неделе, развил скорость 37,3 уз, превзошел все достигнутые судами до сих пор скорости, окончил теперь также и предписанное русским Морским ведомством 6-часовое испытание. Скорость, предписанная для этого испытания, составляла 36 уз и была судном не только достигнута, но значительно превышена в продолжение последних 3 ч до 36,8 уз. Такой успех высоко оценивается в кругах специалистов, тем более что на миноносных судах, как известно, весьма трудно соединить с чрезвычайно легкой конструкцией одновременно большую прочность и надежность в действии. Проверка всех установок после 6-часового испытания выяснила

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 1, д. 377, л. 9—10.

их превосходное состояние, и судно выйдет в субботу на этой неделе в отечественные воды».

2 сентября 1913 г. «Новик» вышел из Свинемюнде в Либаву, а 5 сентября новый корабль Балтийского флота ошвартовался у стенки Кронштадского порта и приступил к погрузке боеприпасов и снабжения, положенного по штату кораблю II ранга<sup>1</sup>.

В октябре 1913 г. «Новик» вошел в Неву и стал на якорь между Николаевским и Дворцовым мостами. В этот день на гранитных набережных столицы можно было наблюдать непривычное скопление жителей, с неподдельным интересом разглядывавших необычный, как бы изготовившийся к стремительному бегу корабль.

По тому времени скорость 36 уз была поистине фантастической. Нужна ли была такая скорость эскадренному миноносцу? На этот вопрос очень образно и не без гордости за отечественное судостроение ответила читателям газета «Русский инвалид». 13 сентября 1913 г. она писала: «...немецкие эскадренные миноносцы завода «Шихау» спроектированы на 35 уз, а наши русские «Новики» уже прямо проектируются на 36 уз. Это 63 версты в час! Вы представляете себе судно, идущее с такой скоростью? Это чудовишно, но не думайте, что такая скорость хода есть роскошь, фокус или результат технического спорта. Нет! Она необходима, если крейсера, возвращаясь с испытаний, доносят портовому начальству, что они достигли 30 уз.

При таком условии миноносцу нужны его 36 уз или самый миноносец перестает быть нужным».

Так вступил в строй эскадренный миноносец «Новик», создание которого явилось одной из самых ярких страниц в истории отечественного военного судостроения.

## **2.6. Экипаж совершенствует корабль**

В составе русского флота с этого момента находился корабль нового типа, и это создало много затруднительных ситуаций, из которых нужно было найти выход.

Эскадренный миноносец «Новик» имел, как уже известно, нефтяное отопление. Это было прогрессивным решением. Но в Гельсингфорсе, где должен был базироваться корабль, не существовало приспособлений для приемки жидкого топлива с берега. Они имелись только в Кронштадте. Д. Н. Вердеревский доложил в МГШ, что наличие собственных приспособлений на корабле позволило бы принимать топливо в необорудованных портах непосредственно с нефтеналивных барж или железнодорожных вагонов-цистерн. В противном случае «Новик» оказы-

---

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 417, оп. 1, д. 4286, л. 81, 91.

вался накрепко привязанным к Кронштадту, что могло мешать выполнять возложенные на него боевые задачи. При составлении договорной спецификации Комитет считал, что приспособления для приемки нефти должны быть отнесены к номенклатуре органов снабжения военных портов. В результате нефть заливали ведрами через выведенные на верхнюю палубу трубы цистерн.

Решить неожиданно возникшую проблему помог старший механик «Новика» Г. Кравченко. В рапорте еще от 23 февраля 1912 г. он изложил свои соображения об усовершенствовании приемки нефти на «Новик». Для того чтобы обеспечить требуемую спецификацией скорость приемки (40 т/ч), он предложил использовать два нефтяных насоса корабля и изготовить три резиновых шланга. Предстояло заказать девять разъемных шлангов длиной по 15 фут (4,5 м) с резьбой и накидными гайками. Внутренний диаметр шлангов должен составлять 3 дюйма (7,5 см) на тот случай, если топливо в зимних условиях загустеет.

Предложения Г. Кравченко были приняты, и Путиловский завод изготовил все необходимые приспособления для приемки нефти. К началу приемных испытаний уже летом 1912 г. «Новик» мог принимать топливо непосредственно из нефтяных барж и железнодорожных цистерн любой конструкции через сливной распределительный бак, к которому подсоединялись резиновые шланги<sup>1</sup>.

В дальнейшем при поступлении на флот новых миноносцев с нефтяным отоплением вновь встал вопрос об их снабжении топливом. 15 марта 1915 г. старший механик «Новика» Г. Кравченко срочно сообщил в механический отдел ГУК подробные сведения о приспособлениях для приемки нефти на «Новике», которые и были использованы для выдачи заказа промышленности. Тот же Г. Кравченко предложил применить для банения паровых котлов сжатый воздух под давлением 3 атм. Питание пневматических приспособлений предполагалось осуществить от компрессоров для зарядки торпед. Сложность питания от компрессоров заключалась в необходимости понижения давлений 150 атм в рабочее давление 3 атм.

Старший механик многое сделал для совершенствования корабля: составил перечень приборов, необходимых в корабельном хозяйстве (пневматические сверлильные машинки, устройства для клепки и др.)<sup>2</sup>, в соответствии с которым в октябре 1913 г. заводу пневматических машин был выдан заказ на изготовление такого комплекта приборов.

Большую помощь механическому отделу ГУК в исследовании свойств котлотурбинных установок нового типа оказал эки-

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 4, д. 43, л. 44, 45, 47, 49, 61.

<sup>2</sup> Там же, оп. 2, д. 104, л. 115—118.

паж «Новика». По своей инициативе старший инженер-механик корабля на основании испытаний в Свинемюнде и последующих собственных наблюдений вывел зависимость скорости корабля от частоты вращения турбин на различных скоростях и при различных нагрузках (нормальное и полное водоизмещение, перегрузка). Оказалось, что значительная весовая перегрузка корабля (по сравнению с осадкой в Свинемюнде) не оказывает значительного влияния на зависимость между частотой вращения турбин и скоростью при изменении последней от 34 до 36 уз. Аналогичные графики были построены и для случая, когда на среднюю турбину пар не подавался.

Командир «Новика» Д. Н. Вердеревский обещал, что исследования экипаж продолжит в 1914 г. Но этому помешала война с Германией. Анализ полученных материалов повлиял на решение механического отдела ГУК отказаться в дальнейшем от трехвальной турбинной установки и согласиться с увеличением водоизмещения почти до 1500 т, снизив требование к скорости до 34—35 уз<sup>1</sup>.

Перед началом первой мировой войны в связи с ростом военных ассигнований в России и особенно в Петербурге быстро плодились различные акционерные общества, товарищества и компании, охотно принимавшие заказы Морского министерства. Но в связи с недостаточной квалификацией рабочих заказы выполнялись с низким качеством. Новомеханический завод в Петербурге изготовил электрический машинный телеграф системы Федорицкого для «Новика» и монтировал приборы на нем, которые с самого начала вызывали нарекания. Особенно плохо была выполнена изоляция, поэтому в сырую погоду часты были электрические пробои. Во время испытаний телеграф дважды выходил из строя, корабль едва избежал аварии. Командир корабля и старший механик неоднократно обращались в Морское министерство с просьбой поставить более надежный механический машинный телеграф. И лишь после того, как он окончательно вышел из строя, был установлен новый механический телеграф<sup>2</sup>.

Вообще связь и управление боевыми постами на «Новике» оставляли желать лучшего. Сказались представления о старых эсминцах, механически перенесенные на корабль совершенно нового типа. Вследствие значительной протяженности трасс и повышенной шумности турбинных механизмов, как уже было сказано, эффективность использования переговорных труб была низкой. При первом же выходе в море командир корабля в первую очередь обратил внимание на плохую связь между ходовым мостиком и машинными отделениями. Еще хуже обстояло дело со связью с румпельным отделением, откуда приходилось

---

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 2, д. 104, л. 103—104.

<sup>2</sup> Там же, л. 84.

управлять кораблем в случае выхода из строя рулевого управления на носовом мостике. Начальник минного отдела ГУК капитан 1 ранга А. А. Реммерт<sup>1</sup> потребовал также установить телефоны для связи носового мостика с радиотелеграфной рубкой для доклада принятых радиogramм командиру на большой скорости корабля<sup>2</sup>. Впервые остро встал вопрос об оборудовании внутрикорабельной телефонной связи. Но Морское министерство опять не смогло подыскать подходящую статью в смете для установки трех пар телефонных аппаратов. 19 января 1913 г. товарищ морского министра приказал телефонов не устанавливать, а расходы в смете на достройку «Новика» запланировать на следующий год.

Так стремление экипажа усовершенствовать свой корабль постоянно наталкивалось на косность и рутину, царившие в Морском министерстве. Лишь в результате огромных усилий со стороны экипажа и многочисленных напоминаний Морскому министерству телефонная внутрикорабельная связь на «Новике» к началу первой мировой войны все же была установлена.

Вторую половину лета 1915 г. «Новик» провел в море. Перед выходом в море миноносец принял торпеды образца 1912 г., изготовленные на заводе Уайтхеда в Фиуме (Италия). Организация их производства на заводе Лесснера в Петербурге только начиналась. Как показало двухмесячное нахождение «Новика» на боевой позиции, новые торпеды требовали очень сложного ухода и подготовки к стрельбе. Несмотря на старания минного офицера, минных машинистов и гальванеров, уверенности в их исправной работе никогда не было.

Минный офицер «Новика» срочно требовал принять меры по обеспечению возможности контроля исправности торпед, находящихся в аппаратах, непосредственно перед торпедной атакой<sup>3</sup>. Предлагалось в корпусе торпеды сделать специальные горловины для проверки механизмов, вывести наружу патрубки масленок и клапанов воздушной магистрали. Проверка торпед, хранящихся длительное время в аппаратах, требовала модернизации самих аппаратов, которая заключалась в устройстве отверстий для подкачки и выпуска воздуха, установки ударника и открывания клапанов резервуара торпеды.

Таким образом, членами экипажа впервые был поставлен очень важный вопрос о подготовке и проверке функционирования механизмов торпеды непосредственно перед ее боевым использованием. Таково было требование времени. Ведь эсминцы типа «Новик» могли длительное время нести боевую службу

---

<sup>1</sup> 3 марта 1900 г. А. А. Реммерт, тогда лейтенант, находился на о. Аспе, в 30 милях от о. Гогланд, и принял первую радиogramму по беспроволочному телеграфу с аппаратами А. С. Попова при снятии с камней броненосца «Герал-адмирал Апраксин».

<sup>2</sup> ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 4, д. 43, л. 9, 11, 16.

<sup>3</sup> Там же, оп. 3, д. 168, л. 59—62.

вдали от баз, и правила этой службы, пригодные для старых миноносцев, сразу оказались устаревшими.

Следует также сказать, что в процессе ведения боевых действий выявились демаскирующие свойства торпедных аппаратов с пороховыми зарядами при проведении ночных атак. Впоследствии двойные торпедные аппараты с пороховым зарядом были заменены тройными с пневматической стрельбой. Этому тоже в немалой степени содействовал экипаж «Новика».

В марте 1916 г. по настоянию экипажа артиллерийский отдел ГУК принял решение установить на «Новике» 102-миллиметровые орудия длиной 60 калибров, обладающие более настильной траекторией и меньшим рассеиванием снарядов.

Русские 102-миллиметровые орудия Обуховского завода имели дальность прицельной стрельбы до 72 кабельтовых при весе снаряда 14,1 кг и начальной скорости 914 м/с. Скорострельность пушек при патронном зарядании достигала 19—20 выстрелов в минуту.

Одновременно с новой артиллерией на «Новике» устанавливались и новые приборы центрального управления стрельбой системы Гейслера, которые уже применялись на линкорах типа «Севастополь»<sup>1</sup>. Такие приборы частично автоматизировали процесс выработки и передачи данных стрельбы и наводки орудий по сравнению с существовавшим тогда так называемым табличным способом стрельбы.

26 марта 1916 г. специальная комиссия провела на «Новике» приемные испытания приборов управления стрельбой, изготовленных на петербургском заводе «Гейслер и К°», и признала их пригодными для приемки в казну. Два задающих прибора угла прицеливания и целика размещались в боевой рубке и были связаны линией синхронной передачи с соответствующими принимающими приборами, установленными на каждом орудии. Такая же связь существовала между задающим и принимающим приборами команд, которые передавали из боевой рубки на орудия (стрельба — одиночная, залповая, очередями, тип снаряда — фугасный, осколочный и др.).

Кроме этого, на каждом орудии были установлены звонки и ревуны для сигнализации о моменте производства выстрела или залпа. Задающий прибор прицела представлял собой автомат, выполнявший простейшие математические операции для выработки данных стрельбы. При поступлении данных стрельбы из боевой рубки на принимающих приборах подвижная стрелка отклонялась от неподвижного индекса, скрепленного с орудием, на определенную величину. Наводчику оставалось только, вращая штурвалы горизонтального и вертикального наведения, совместить подвижную стрелку с неподвижным индексом, в результате чего орудие приобретало нужный угол возвы-

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 6, д. 1389, л. 7, 21.

шения и целик. Когда корабль при качке оказывался на ровном киле (не имел крена), цепь стрельбы автоматически замыкалась и оба плутонга одновременно производили залп.

Как видим, многое на корабле пришлось уточнять, даже такой, казалось бы, незначительный вопрос, как нормы снабжения кораблей различным имуществом. В русском флоте существовало «Положение о снабжении минных крейсеров», на основании которого миноносцы и эсминцы старого типа получали различные расходные материалы и имущество (топливо, боезапас, шкиперское снабжение, смазочные материалы и др.). Командир «Новика» еще в начале января 1912 г. до предъявления корабля на швартовные испытания обратил внимание Главного хозяйственного управления, что это положение не отвечает фактическим потребностям «Новика», так как его водоизмещение вдвое превышает водоизмещение многих крейсеров и эсминцев старого типа. Начальник ГУК контр-адмирал А. П. Муравьев приказал по истечении года службы «Новика» в действующем флоте представить на утверждение проект штатного положения расхода всех необходимых материалов, составленный на основании практики. Оно было доложено морскому министру и принято к руководству для снабжения «Новика», а позднее всех эсминцев нового типа<sup>1</sup>.

Можно с уверенностью сказать, что опыт эксплуатации техники и боевого использования «Новика» оказались полезными при разработке проектов и постройке последующих серий эскадренных миноносцев нового типа.

Как отмечалось выше, «Новик» был последним, двадцать третьим по счету, военным судном и девятнадцатым эсминцем, построенным Комитетом. По образному выражению инженера-механика В. А. Винтера, эскадренный миноносец «Новик» должен быть признан «...достойным венцом того дела, которое было начато в годину наших тяжких испытаний...»

---

## Глава 3

### СОБРАТЬЯ „НОВИКА“

#### 3.1. Первые „новики“ сходят со стапелей

Для одновременной постройки большого количества судов, предусмотренной Малой и Большой программами восстановления и развития русского флота, требовалась мощная производственная база. Ведь обязательным условием реализации этих

---

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 4, д. 43, л. 6, 15, 23.



программ было строительство кораблей на русских заводах русскими рабочими и из русских материалов, что исключало размещение заказов за границей. Могла ли судостроительная промышленность России сразу приступить к выполнению программ? Ответ на этот вопрос мог быть только отрицательный.

На развитии русской судостроительной промышленности начала XX в. сказалась общая технико-экономическая отсталость страны. Но существовали и чисто специфические причины, которые тормозили этот процесс.

Все заказы Морского министерства на военные суда размещались или на казенных заводах или за границей. Например, из 10 эскадренных броненосцев, вступивших в строй перед русско-японской войной по программам 1895 и 1898 гг., 8 кораблей было построено на казенных заводах Морского ведомства (Балтийском, Ново-Адмиралтейском и о. Галерном) и 2 — на заграничных («Форж и Шантье» и заводе Крампа). Так же обстояло дело и с крейсерами 1 ранга: из 11 кораблей, вступивших в строй по тем же программам, 6 было построено на казенных заводах и 5 — на иностранных. Строительством эскадренных миноносцев для русского флота занимались заводы «Норман» (Франция), «Торникрофт» (Англия) и «Шихау» (Германия). Эта политика царского правительства в области военного судостроения отрицательно сказалась на развитии частных судостроительных заводов.

В конце XIX в. Россия начала массовый экспорт сельскохозяйственной продукции. Для вывоза ее потребовался большой торговый флот. В связи с этим в 1898 г. были отменены существовавшие ранее высокие ввозные пошлины на импортные торговые суда, что явилось тяжелым ударом по частным судостроительным предприятиям страны. Русские судопромышленники были не в состоянии конкурировать с иностранными, и частное судостроение в России в конце XIX — начале XX в. не только не развивалось, но приходило в упадок. Судостроительные заводы превратились в заводы общего машиностроения, где лишь небольшие цехи выполняли случайные заказы на строительство и ремонт кораблей. Наиболее наглядным примером в этом отношении может служить Невский судостроительный завод, который с 1876 г. приступил к массовому производству паровозов и железнодорожного оборудования. Завод был полностью реконструирован и оборудован новыми станками, но эта модернизация совершенно не коснулась судостроительного отдела.

Об обновлении оборудования на заводах, приобретении современных станков и машин в таких условиях не могло быть и речи. Технический персонал постепенно дисквалифицировался, рабочие увольнялись. При размещении судостроительных зака-

зов после русско-японской войны царское правительство в первую очередь позаботилось о казенных заводах Морского министерства, которые долгое время бездействовали и находились на грани разорения. Им была поручена постройка линейных кораблей и крейсеров. Лишь на одном частном заводе «Наваль — Руссуд» в Николаеве строили четыре линейных корабля и шесть легких крейсеров.

Поэтому первая Малая программа восстановления флота не вызвала никакого оживления в частном судостроении. Под давлением крупного капитала русское правительство приняло в мае 1912 г. «Закон о поощрении отечественного судостроения», но и он не дал желаемого результата.

Строительство эскадренных миноносцев не требовало столь огромных эллингов и стапелей, кранов большой грузоподъемности, броневых плит и значительных капиталовложений на обновление оборудования заводов, как строительство линейных кораблей дредноутного типа. К тому же сроки постройки эскадренного миноносца на русских заводах были в 2,5 раза меньше сроков постройки линейного корабля. Поэтому строительство эсминцев было выгодно — оборот затраченных средств приходил быстрее. Неудивительно, что владельцы частных заводов видели в заказах на эсминцы средство для быстрой наживы. Стоимость постройки линейного корабля на русских заводах определялась фантастической суммой — 30 млн. руб. золотом, а эскадренного миноносца типа «Новик» — около 2 млн. руб. золотом. Даже непосвященному ясно, что, заложив поочередно две серии эсминцев по семь-восемь кораблей, можно было за тот же срок получить выручку, равную стоимости линейного корабля, причем при гораздо меньших затратах<sup>1</sup>.

Этим и объясняется тот интерес, который судостроительные заводы проявили к распределению заказов на постройку эсминцев нового типа.

Стремясь нажиться на военно-морских заказах, русские промышленники начиная с 1913 г. стали создавать в невиданно короткие сроки новые судостроительные заводы, отделы на заводах общего машиностроения, реконструировали старые предприятия. Но техника мирового судостроения за время застоя в русской судостроительной промышленности ушла далеко вперед. На новых эсминцах требовалось установить турбинные двигатели, котлы с нефтяным отоплением и многое другое. Естественно, что сделать все это без помощи иностранного капитала и зарубежных специалистов русские заводчики не могли. Поэтому им поневоле пришлось поделиться барышами с такими известными в области строительства легких боевых кораб-

---

<sup>1</sup> Шацилло К. Ф. Русский империализм и развитие флота накануне первой мировой войны (1906—1914 гг.), с. 243.

лей иностранными фирмами, как «Шихау», «Вулкан», «Норман». Однако помощь в строительстве эскадренных миноносцев типа «Новик» иностранных фирм касалась только технологии производства и не затрагивала принципиальных технических решений, положенных в основу создания этих кораблей.

Лишь завод «Наваль» в Николаеве, который был построен сравнительно недавно с помощью известной английской фирмы «Торникрофт», мог сразу же приступить к постройке эсминцев нового типа. На громадной территории завода все цехи и мастерские были размещены по так называемому веерному типу, т. е. в один ряд, их связывали общие рельсовые пути, доступные со стороны берега р. Южный Буг. Судостроительный отдел занимал обширную прибрежную полосу, на которой располагались семь открытых стапелей для строительства судов среднего и малого водоизмещения и огромный двойной крытый эллинг, в котором можно было одновременно строить два судна любого водоизмещения.

В 1911 г. завод «Наваль», принадлежавший бельгийской фирме, перешел в собственность французского анонимного Общества николаевских заводов и верфей (ОНЗ и В). В апреле 1912 г. по соглашению, принятому в Петербурге, значительная часть акций ОНЗиВ перешла в руки Санкт-Петербургского международного коммерческого банка. Следствием этого стало преобразование в 1913 г. французского ОНЗиВ в русское акционерное общество под тем же названием. Таким образом, требование Морского министерства строить корабли по новым судостроительным программам только на русских заводах было соблюдено.

После обследования казенных заводов председатель МТК доложил морскому министру, что построить корабли, предусмотренные Малой судостроительной программой для Черноморского флота, на них невозможно. Были изучены предложения частных фирм, после чего в феврале 1912 г. Морское министерство заключило контракты<sup>1</sup> с четырьмя частными заводами: Николаевским («Наваль»), Металлическим, Путиловским и Невским на постройку первой серии кораблей типа «Новик». В соответствии с контрактами эсминцы подлежали окончательной сдаче в казну весной 1914 г. Морское министерство выплачивало за каждый корабль по 2 млн. руб. Для контроля за постройкой кораблей на Черном море от Морского министерства назначалась наблюдательная комиссия под председательством контр-адмирала А. А. Данилевского.<sup>2</sup> В контрактах оговаривались основные тактико-технические характеристики будущих кораблей и состав вооружения.

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 1, д. 71, л. 145—150; д. 74, л. 30—40; д. 75, л. 21—25.

<sup>2</sup> Там же, ф. 425, оп. 1, д. 1, л. 52.

В связи со сжатыми сроками постройки каждому заводу разрешалось заказать турбинные механизмы для одного миноносца за границей. Поскольку миноносцы Путиловского и Невского заводов предполагалось свести в один дивизион, на них рекомендовалось устанавливать только однотипные турбины «Кертис-АЕГ-Вулкан», а на всех кораблях Николаевского завода — турбины Парсонса. Артиллерийское вооружение в отличие от «Новика» включало 3 102-миллиметровых орудия с длиной стволов 60 калибров. Боеприпасы размещались в трех артиллерийских погребах вместимостью по 150 патронов. Для подачи патронов погреба снабжались элеваторами с электрическим приводом. Торпедное вооружение по сравнению с «Новиком» было усилено: 5 двойных торпедных аппаратов и 13 торпед. Кроме того, миноносец мог принимать на борт не менее 80 мин заграждения, не теряя своих мореходных качеств.

Турбины должны были размещаться в бортовых машинных отделениях, разделенных водонепроницаемой переборкой. Котельная установка включала пять котлов (вместо шести на «Новике») в трех котельных отделениях, которые также отделялись друг от друга водонепроницаемыми переборками. Спецификация предусматривала применение конструкций и узлов, хорошо зарекомендовавших себя на «Новике»<sup>1</sup>.

16 мая 1912 г. ГУК сообщило ОНЗиВ, что все чертежи, предусмотренные контрактом, одобряются к постройке четырех эскадренных миноносцев<sup>2</sup>. Непосредственным наблюдателем за постройкой эсминцев на Николаевском заводе был назначен полковник Н. И. Егоров, который одновременно осуществлял наблюдение за строительством линкора «Императрица Екатерина II» на том же заводе. Наряду с наблюдением за постройкой и проведением испытаний новых кораблей ему в соответствии с «Положением о наблюдательных комиссиях» предписывалось раз в месяц представлять в ГУК рапорты о ходе работ на заводах и степени готовности судов. С назначением наблюдающего все вопросы, связанные с разработкой детальных чертежей, устранением замечаний ГУК и строительством эсминцев, правление ОНЗиВ стало решать с ним<sup>3</sup>.

Заводом была значительно улучшена подача снарядов на кормовую пушку, в спецификацию внесен кормовой шпиль, установлены переговорные трубы между ходовым и кормовым мостиками, размещение дополнительных компасов было выполнено аналогично проекту эскадренного миноносца «Новик». По замечаниям кораблестроительного отдела ГУК завод несколько улучшил приспособления для подъема боевых зарядных отделений торпед из кормового погреба на верхнюю

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 1, д. 73, л. 35.

<sup>2</sup> Там же, л. 26.

<sup>3</sup> Там же, д. 73, л. 26; д. 332, л. 121—122.

палубу. Конструкторы сумели убрать некоторые люки с проходов по коридорам. Была доработана также подача патронов непосредственно на кормовой мостик к средней пушке, улучшено размещение приемных частей элеваторов в погребах, расширена зона обслуживания носовой пушки при зарядании, увеличена высота кормовых артиллерийских погребов до роста человека.

Нерешенным оставался вопрос о конструкции спусковых устройств для сбрасывания мин заграждения и мест их установки на верхней палубе, так как минный отдел ожидал результатов практической постановки мин заграждения «Новиком». Пока Николаевскому заводу было предложено переработать кормовые скаты для сбрасывания мин так, как это сделано на «Новике».<sup>1</sup>

Одновременно с докладом об устранении замечаний полковник Н. И. Егоров предложил приподнять боевую рубку (как на эсминцах Путиловского завода) для возможности наблюдения за кормовой частью корабля и потребовал от завода представить подробный расчет продольной прочности для различных сечений корпуса, переборок и подкреплений под артиллерийские орудия.

Как уже говорилось, усиление артиллерийского вооружения эсминцев по требованию МГШ, а также доработки, сделанные в процессе проектирования, повлекли за собой некоторое увеличение водоизмещения. В результате этого ГУК пришлось пойти на уступки и согласиться с требованием заводов понизить проектную скорость эсминцев с 35 до 34 уз.

С 5 июня 1912 г. на Николаевском заводе приступили к постройке бетонных ступеней в двойном крытом эллинге. Заводу удалось разместить на металлургических предприятиях страны заказы почти на всю сталь для основных частей четырех миноносцев (всего около 1200 т). На заводском плазе заканчивалась разбивка теоретического чертежа.

Это было единственное предприятие, которое в соответствии с контрактом обязалось полностью построить корпуса и все механизмы для четырех миноносцев у себя на заводе<sup>2</sup>. Тесная связь с английским и французским капиталом определила выбор типа котлов и механизмов. Завод сумел в кратчайший срок освоить производство котлов системы «Торникрофт» и турбин «Браун-Бовери-Парсонс» с нефтяным отоплением и самостоятельно приступить к их выпуску. Однако отдельные части турбинных механизмов все же пришлось заказать за границей.

В августе 1912 г. ГУК утвердил схему испытаний корпусов кораблей на нефте- и водонепроницаемость, чертежи котельных и турбинных фундаментов, второго дна в районе котельных и

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 1, д. 73, л. 35.

<sup>2</sup> Там же, д. 71, л. 145—150.

турбинных отделений, руля и креплений для его подвески<sup>1</sup>. Завод согласился заменить штуртросы рулевого устройства валиковой передачей, по затягивал решение вопроса об увеличении площади руля. Так, по расчету диаметр циркуляции эсминцев типа «Беспокойный» составлял шесть длин судна, а эсминцев типа «Счастливый» в одинаковых условиях — всего лишь три длины. Лишь после вторичного требования об изменении площади руля от 10 декабря 1912 г. завод изменил конструкцию и увеличил площадь руля<sup>2</sup>.

При утверждении чертежей продольного набора судна ГУК для большей уверенности в достаточной прочности продольных связей потребовало представить дополнительные расчеты напряжений, возбуждаемых в продольных частях миноносца при качке<sup>3</sup>.

К концу 1912 г. разработка заводом чертежей и утверждение их в ГУК были закончены. В январе 1913 г. Николаевский завод первым из всех заводов, принимавших участие в строительстве черноморской серии эсминцев, заложил на новых бетонных стапелях эскадренные миноносцы «Беспокойный» и «Гневный».

В 1913 г. в его мастерских и цехах продолжалось изготовление частей корпуса для четырех эсминцев, а на стапелях собирались корпуса «Беспокойного» и «Гневного». В октябре 1913 г. состоялись спуск этих кораблей и закладка на освободившихся стапелях еще двух эсминцев — «Дерзкий» и «Пронзительный».

Благодаря рациональному размещению судостроительных мастерских, новейшему станочному парку и отличному крановому оборудованию Николаевскому заводу удалось достичь небывалых для русского судостроения сроков постройки кораблей, особенно при строительстве последующих эсминцев «Дерзкого» и «Пронзительного». Стапельный период строительства этих кораблей составил лишь шесть месяцев, а достроечный, включая сдаточные испытания, — семь месяцев. В общей сложности эсминцы «Дерзкий» и «Пронзительный» строили чуть больше года. Это срок, которому мог позавидовать любой заграничный судостроительный завод. Николаевский завод не только сдал свои корабли флоту с незначительным опозданием по сравнению с контрактными сроками, но впоследствии достроил в 1914 г. эсминцы Путиловского и Невского заводов.

6 июня 1914 г. правление ОНЗиВ уведомило председателя наблюдательной комиссии о готовности эсминцев «Беспокойный» и «Гневный» к предъявлению на испытания. После настоятельных просьб завода контр-адмиралу А. А. Данилевско-

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 401, д. 73, л. 50.

<sup>2</sup> Там же, л. 72.

<sup>3</sup> Там же, оп. 1, д. 73, л. 60, 72.

му пришлось согласиться с отходом кораблей в Севастополь на испытания при условии, что на «Гневном» будут закончены все работы, связанные с безопасностью плавания, а на «Беспокойном» ликвидированы последствия пожара, возникшего незадолго до окончания достройки<sup>1</sup>.

У стенки достроечного бассейна Николаевского завода остались эсминцы «Дерзкий» и «Пронзительный». На «Дерзком», который был спущен на воду 2 марта 1914 г., закрывались кожухами котельные и турбинные отделения. Готовность корабля по корпусу с устройствами была стопроцентной. Котлы, главные турбины и вспомогательные механизмы были уже опробованы паром. Миноносец готовился выйти на мерную милю р. Южный Буг для предварительного опробования механизмов на ходу<sup>2</sup>.

13 августа 1914 г. «Дерзкий» отошел от стенки Николаевского завода и направился на испытания в Севастополь<sup>3</sup>.

Последние испытания «Беспокойного», «Гневного» и «Дерзкого» закончились в сентябре 1914 г. Контр-адмирал А. А. Белоголовый телеграфировал в Петербург 6 сентября: «Испытания торпедных насосов, аппаратов и артиллерии «Беспокойного», «Гневного», «Дерзкого» закончены удовлетворительно»<sup>4</sup>. Степень готовности корпуса и устройства «Пронзительного» также была высокой (93,7%). На палубе велись работы по установке шлюпбалок, леерных и тентовых стоек, дверей, сходных трапов и люков. 15 сентября 1914 г. «Пронзительный» вышел из Николаева в Севастополь на испытания и сдан флоту в октябре 1914 г.<sup>5</sup>

Из этих кораблей Николаевского завода на Черном море был сформирован первый дивизион эсминцев-«новиков». Непродолжительная эксплуатация новых кораблей в боевых условиях сразу же обнаружила ряд недостатков, явившихся следствием спешки и пренебрежения замечаниями наблюдающей комиссии. В конце декабря 1914 г. штаб Черноморского флота выслал в Морское министерство рапорты офицеров эсминца «Беспокойный» лейтенанта Суровцева и инженера-механика капитана 2 ранга Б. Б. Марковича с перечислением выявленных дефектов<sup>6</sup>.

Интересно, что все замечания офицеров-специалистов сводились главным образом к повышению эффективности внутрикорабельных средств связи и управления, а также удобства обслуживания и эксплуатации, живучести и ремонтпригодности техники в боевых условиях. Например, требовалось заменить

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 1, д. 73, л. 114.

<sup>2</sup> Там же, д. 332, л. 97—108.

<sup>3</sup> Там же, л. 97—108, 121—122.

<sup>4</sup> Там же, оп. 1, д. 73, л. 125.

<sup>5</sup> Там же, ф. 479, оп. 1, д. 332, л. 121—122.

<sup>6</sup> Там же, д. 253, л. 151—162.

все переговорные трубы телефонами, обеспечить связь всех машинных и котельных отделений между собой. В машинном отделении, где находился инженер-механик корабля, предлагалось сосредоточить приборы контроля и управления всеми котлами и турбинами, на мостике установить счетчик частоты вращения турбин и указатель положения руля, сделать звонковую сигнализацию различных тонов.

По мнению инженера-механика «Беспокойного», живучесть корабля могла бы быть значительно повышена за счет введения автономного трубопровода свежего пара для вспомогательных механизмов, выведения штоков всех разобшительных клапанов на верхнюю палубу, проводки автономных электросетей правого и левого бортов с возможностью переключений потребителей, свободного доступа ко всем механизмам и устройствам.

Одновременно были сделаны предложения по улучшению конструкции носового мостика, повышению мощности шпиля, ликвидации волнореза на баке, введению боевого освещения синего цвета на верхней палубе и автоматических выключателей на дверях наружных помещений<sup>1</sup>. Ряд этих предложений был внедрен непосредственно в ходе войны совместными усилиями экипажей кораблей, рабочих мастерских Севастопольского порта и Николаевского завода. Предложения, требовавшие больших переделок, послужили основанием для формулирования технических условий на постройку последующих серий эскадренных миноносцев типа «Новик».

Гораздо сложнее обстояло дело со строительством черноморских кораблей петербургскими заводами.

### **3.2. Черноморские „новинки“ петербургских заводов**

#### ***вступают в строй***

Сразу же после получения заказа на строительство двух эскадренных миноносцев для Черного моря Металлический завод срочно приступил к расширению турбинной и котельной мастерских. В августе 1912 г. реконструкция была закончена. Мастерские пополнились станками новейших конструкций и современными подъемными средствами.

Трудно себе представить, что на этом заводе, расположенном почти в центре современного Ленинграда, когда-то строились эскадренные миноносцы.

До революции рабочие часто называли Металлический завод «растеряевским». Это название сохранилось еще с тех пор, когда он принадлежал купцу Растеряеву. Завод, основанный им в 1857 г., строил вначале небольшие котлы, приборы отопления, выполнял различные металлические работы. Но вскоре эта кустарная мастерская превратилась в акционерное предприятие, на котором появились квалифицированные инженеры, приглашенные из Германии. «Растеряевский» завод стал официально именоваться «Компания Санкт-Петербургского Металлического завода». Все руководящие посты на новом

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 1, д. 72, л. 15.



предприятия заняли немецкие специалисты. В начале 90-х годов на заводе появился первый русский инженер Н. В. Лесенко. Он быстро завоевал прочный авторитет как конструктор. По требованию министра финансов С. Ю. Витте, в ведении которого также состоял департамент торговли и промышленности, Н. В. Лесенко был назначен заместителем директора, который взял курс на обрусение завода.

В 1907 г. Металлический завод приступил к выпуску паровых турбин и турбогенераторов, заключив договор о технической помощи с французской фирмой, строившей турбины системы Рато. Были приобретены чертежи этих турбин. Инженеры Металлического завода решили переделать турбину Рато, изменив наиболее ответственные узлы (лопатки, диски, цилиндр). Так появилась новая русская турбина «М-3». Котельный цех Металлического завода выпускал паровые котлы различных систем.

Кроме турбинного и котельного производства завод имел крупный артиллерийский отдел, который занимался проектированием и изготовлением корабельных и береговых башенных артиллерийских установок и торпедных аппаратов.

В сентябре 1912 г. на завод прибыли директор немецкой Всеобщей электрической компании (АЕГ) доктор Лаше и директор гамбургского завода «Вулкан» доктор Бауэр. С первым велись переговоры о соглашении на право постройки турбин системы «Кертис-АЭГ», а со вторым — на право производства судовых турбин системы «Вулкан».

Вступление в контакт с иностранными фирмами было вызвано требованием Морского министерства применить на заказанных заводу эскадренных миноносцах одну из систем турбин, уже испытанных в иностранных флотах.

Турбинная и котельная мастерские приступили к выпуску судовых турбин системы «Вулкан» и котлов типа «Вулкан-Ярроу» для эсминцев<sup>1</sup>.

Судостроительные мастерские и стапеля верфи Металлического завода у впадения р. Ижоры в Неву находились в состоянии строительства, поэтому пришлось сборку корпусов поручить Путиловскому заводу. Кроме того, последний взялся поставить для двух эсминцев Металлического завода такелаж, шлюпочные устройства и дельные вещи. Вспомогательные механизмы и некоторые детали турбин, производство которых еще не освоил Металлический завод, правление заказало на заводе «Вулкан».

29 февраля 1912 г. администрация Металлического завода сообщила Морскому министерству, что механизмы и котлы для эсминцев «Быстрый» и «Пылкий» изготавливаются, а постройку корпусов осуществляет Путиловский завод. Затем они будут отправлены в Херсон<sup>2</sup> па перевалочный пункт. Окончательную сборку кораблей и спуск на воду планировалось осуществить на верфи Вадона, которая находилась вблизи Херсона на берегу р. Кошевая.

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 1, д. 72, л. 15.

<sup>2</sup> Там же.

На Путиловский завод возлагалась также постройка корпуса эсминца «Счастливый», его сборка, полная достройка на той же верфи Вадона и разработка рабочих чертежей для кораблей постройки Невского и Металлического заводов. В это же время Путиловский завод еще достраивал эскадренный миноносец «Новик» и развернул сооружение новой Путиловской верфи и временных стапелей для предварительной сборки черноморских эсминцев. Объем всех этих работ был настолько велик, что правлению Путиловского завода пришлось заказать механизмы для эсминца «Счастливый» на германском заводе «Вулкан», с которым существовали давние связи, а котлы — на Невском заводе<sup>1</sup>.

В феврале 1912 г. Путиловский завод продолжал разрабатывать детальные чертежи, обеспечивая ими свои судостроительные мастерские, и по мере готовности копий высылал их на Невский завод. К середине лета 1912 г. были разработаны чертежи горизонтального и вертикального килей, внутреннего дна, форштевня и ахтерштевня, переборок, поперечного набора, настила верхней палубы, руля, гребного вала, скулового стрингера и др.<sup>2</sup> По расчетам на каждый миноносец требовалось более 400 т судостроительной стали.

В очень невыгодном положении оказался Невский завод, который, получая с опозданием корпусные чертежи от Путиловского завода, вынужден был все время отставать по срокам готовности своих эсминцев — «Поспешного» и «Громкого»<sup>3</sup>.

Невский завод, основанный в 1857 г. в Петербурге англичанином Томсоном как металлургическое предприятие, на протяжении своей истории несколько раз изменял специализацию. Менялись и владельцы завода. Акции его переходили из рук в руки. На развитие предприятия, безусловно, наложило отпечаток и неудачное расположение завода. Бывшее 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 — строительство миноносцев, легких крейсеров и вспомогательных судов.

Перед русско-японской войной завод сдал флоту крейсера II ранга «Жемчуг» и «Изумруд», значительное число небольших миноносцев, в том числе эсминцев «Стережущий». В период промышленного кризиса 1904—1908 гг. завод переживал тяжелые дни. В эти годы судостроительный отдел завода принес около 2 млн. руб. убытка. Стоимость акций завода непрерывно понижалась. Чтобы спасти предприятие от финансового краха, Государственный банк начал скупать акции Невского завода. К 1910 г. предприятие из частного фактически превратилось в казенное. Отсутствие какой-либо заинтересованности администрации казенных предприятий в получении выгодных заказов и переоборудовании производства привело к тому, что Невский завод оказался неподготовленным к выпуску современных турбинных эскадренных миноносцев с нефтяным отоплением.

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 1, д. 72, л. 2—4.

<sup>2</sup> Там же, д. 76, л. 1—3.

<sup>3</sup> Там же, л. 14—15.

Все части турбинных механизмов для двух эсминцев Невский завод, так же как и Путиловский, заказал заводу «Вулкан», а котлы для своих кораблей и эсминца «Счастливый» изготовлял в собственных мастерских. Для сборки частей корпусов «Поспешного» и «Громкого» Невскому заводу по распоряжению Морского министерства отвели место в северной части Николаевского Адмиралтейства<sup>1</sup>.

К концу июля 1912 г. Путиловский завод получил от поставщиков для трех корпусов 42% всей потребной стали, установив на место лишь 8,4%. Невский же завод получил 33% заказанной стали для двух корпусов, но к изготовлению деталей кораблей еще не приступал<sup>2</sup>.

В августе 1912 г. были полностью изготовлены турбины и части турбин для первых эсминцев этих заводов — «Быстрого» и «Громкого». Готовность турбин для эсминца «Счастливый» составляла в среднем немногим более 30%<sup>3</sup>. Задержка в изготовлении турбин для «Счастливого» объяснялась тем, что на заводах «Вулкан» в Гамбурге и Штеттине 21 июля 1913 г. вспыхнула массовая забастовка рабочих, выполнявших военные заказы<sup>4</sup>.

Работы по предварительной сборке миноносцев на Путиловском заводе начались в августе 1912 г., а к 1 сентября рабочие уже установили на каждом из трех кораблей детали в объеме 20,6% проектного веса корпусов. В литейном цехе были изготовлены рулевые рамы, ахтерштевни, кронштейны и мортиры гребных валов, поступили в обработку форштевни для всех трех кораблей. Полным ходом шли работы в судостроительных мастерских. Кораблестроительный отдел завода выпустил 33 чертежа по набору корпуса.

На Невском заводе к этому времени успели лишь отлить два форштевня, сделать деревянные шаблоны стрингеров, вертикального и горизонтального килей, изготовить модель ахтерштевня для отливки и закончить разбивку на плазе<sup>5</sup>.

Путиловский завод достиг максимальных темпов по изготовлению и установке частей корпусов. Дальнейшее наращивание темпов строительства кораблей сдерживалось недостаточной производительностью прокатных цехов. Наблюдающий за постройкой капитан А. Э. Влашимский считал, что при сохранении той же производительности для окончательного изготовления корпусов потребуется еще от пяти до шести месяцев. С учетом того, что разборка, отправка и доставка займут еще

---

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 1, д. 72, л. 41.

<sup>2</sup> Там же, д. 76, л. 1—3.

<sup>3</sup> Там же, л. 5—6.

<sup>4</sup> Там же, д. 227, л. 167—168.

<sup>5</sup> Там же, д. 76, л. 14—15.

четыре-пять месяцев, сроки начала сборки кораблей в Херсоне отодвигались на май 1913 г. При условии полной готовности стапелей и всего необходимого оборудования на верфи Вадона, а также при успешном завершении испытаний корпуса на нефте- и водонепроницаемость спуск миноносцев мог быть осуществлен не ранее октября 1913 г.

В ноябре 1912 г. по приказанию председателя наблюдательной комиссии за постройкой кораблей на Черном море на верфь Вадона был командирован полковник Н. И. Егоров с заданием осмотреть стапеля и мастерские, где будут собираться миноносцы «Счастливый», «Быстрый» и «Пылкий»<sup>1</sup>. Перед ним открылась унылая картина — безлюдный песчаный берег с тремя стапелями, небольшое деревянное двухэтажное здание конторы и каменное сооружение с навесом, служившее судостроительной мастерской. Рядом под открытым небом стояли дыропробивные прессы и сверлильные станки. В том же состоянии застали верфь Вадона и прибывшие из Петербурга для строительства миноносцев помощник главного инженера Металлического завода В. Смыслов, инженер В. Корнилович и старший мастер завода И. Поссель.

17 ноября 1912 г. Путиловский завод, учитывая состояние и темпы работ, а также опыт строительства эскадренного миноносца «Новик», представил в Морское министерство развернутый план строительства миноносцев «Счастливый», «Быстрый» и «Пылкий». Двумя днями раньше Невским заводом также был представлен аналогичный план строительства «Громкого» и «Поспешного»<sup>2</sup>. Приемка корпусов, котлов, механизмов и систем, изготавливаемых в Петербурге для черноморских эсминцев, возлагалась на наблюдательную комиссию за постройкой кораблей на Балтийском море.

Таким образом, уже осенью 1912 г. наметилось отставание по срокам строительства кораблей Путиловского завода примерно на один год. Еще хуже обстояли дела на Невском заводе, и только передача эсминцев этого завода для достройки ОНЗиВ несколько исправила положение.

Работы по изготовлению частей корпуса и их сборке на временных стапелях Путиловского завода продолжались в течение всей первой половины 1913 г. Одновременно шла отправка оборудования на юг. К 15 мая 1913 г. в Херсон было отгружено все оборудование для строительства эсминца «Счастливый» и более 57 т частей корпуса для эсминца «Быстрый»<sup>3</sup>. В октябре 1913 г. здесь состоялась закладка трех кораблей Путиловского и Металлического заводов — «Счастливого», «Быстрого», «Пылкого».

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 1, д. 75, л. 108.

<sup>2</sup> Там же, д. 74, л. 45—47.

<sup>3</sup> Там же, д. 227, л. 108.

5 ноября 1913 г. представители Металлического завода снова приехали в Херсон. Инженер В. Н. Корнилович был назначен главным строителем по установке и монтажу механизмов и внутреннего оборудования на всех трех эсминцах, а мастеру И. Посселю поручалось руководство прокладкой корабельных трубопроводов и систем, а также заведование хозяйственными делами отделения Металлического завода на верфи Вадона. Первая партия грузов для кораблей Металлического завода — котлы, внутреннее оборудование и инструменты — прибыла в Херсон морским путем вокруг Европы. Для сборки котлов рабочие Металлического завода соорудили специальный навес. Утром 15 ноября пришел пароход с котлами и бросил якорь на рейде. Тут же на рейде котлы поднимались из трюмов парохода плавучим краном, который затем вместе с застропленным котлом отбуксировывался к верфи. Выгрузка всего оборудования завершилась успешно и заняла три дня.

В конце 1913 г. на верфь Вадона приехали и представители германского завода «Вулкан» — инженер Дюринг и три мастера по судовым механизмам, паровым котлам, трубопроводам и медницким работам. По воспоминаниям В. Н. Корниловича, Дюринг имел вид бравого солдата; его некомпетентность в вопросах судостроения с лихвой компенсировалась беспредельным апломбом. Прибывшие на верфь немецкие специалисты не только не принесли никакой пользы, но, наоборот, тормозили строительство эсминцев.

Администрация же Металлического завода стремилась как можно быстрее подготовить корабли к спуску. Но, хотя срок спуска первого эсминца — «Быстрого» — приближался, кроме деталей корпуса почти ничего не было установлено. Петербург задерживал поставку оборудования и механизмов.

16 марта 1914 г. состоялся спуск эсминца Путиловского завода «Счастливый». С начала апреля 1914 г. начался монтаж основного оборудования на «Быстром». В это же время на верфи Вадона появился полномочный представитель завода «Вулкан» инженер Фронерт. Он был человеком несколько иного склада, чем Дюринг, но серьезных технических решений принимать также не мог. Фронерт заявил представителям Металлического завода, что, принимая во внимание низкую квалификацию рабочих и неопытность инженеров, потребуется еще не менее восьми месяцев для достройки кораблей. Мрачные прогнозы немецкого инженера не оправдались. Уже к исходу весны 1914 г. стапельные работы на эсминцах закончились. 25 мая состоялся спуск «Быстрого», а 15 июля со стапелей благополучно сошел «Пылкий».

С началом войны в августе 1914 г. представители наблюдательной комиссии потребовали ускорить достройку кораблей. По указанию из Петербурга рабочий день на верфи был увеличен, работы ежедневно велись до девяти часов вечера. Инже-

неры Фронерт и Дюринг мгновенно исчезли, а немецкие мастера уехали еще раньше, сразу же после убийства эрцгерцога Франца Фердинанда в Сараеве.

Положение осложнилось. Стали невозможны перевозки оборудования из Петербурга в Николаев и Херсон морским путем вокруг Европы из-за действий германских подводных лодок. Железнодорожный транспорт задышался, не справлялся с возросшим объемом перевозок войск и военной техники для нужд фронта. Часть рабочих была мобилизована в армию. В стране не хватало металла, поэтому сразу же возникли трудности с размещением заказов на судостроительную сталь. Все это еще более отдалило сроки постройки кораблей.

В первых числах августа 1914 г. из Петербурга для эсминцев Металлического завода были отправлены по железной дороге главные турбины и холодильники. Их предстояло выгружать в Николаеве, так как в Херсоне отсутствовала железнодорожная ветка в порт.

В. Н. Корнилович решил снять главные турбины и холодильники с железнодорожных платформ плавучим краном в Николаеве, погрузить их на баржу и отбуксировать вместе с краном по Южному Бугу, Днепровскому лиману и Днепру в Херсон.

Вскоре на верфь Вадона прибыли председатель наблюдательной комиссии контр-адмирал А. А. Данилевский и председатель правления ОНЗиВ инженер Н. И. Дмитриев. Председатель комиссии объявил, что Н. И. Дмитриев является консультантом Морского министерства и попросил разрешить ему осмотреть корабли Путиловского и Металлического заводов. После осмотра эсминцев Н. И. Дмитриев стал доказывать, что необходимо все пять петербургских миноносцев передать на достройку заводу ОНЗиВ, так как там можно скорее получить нужное оборудование, трубы, арматуру и др. На самом деле все обстояло значительно проще. ОНЗиВ закончило строительство четырех эсминцев типа «Беспокойный», а когда появятся следующие заказы Морского министерства, было неизвестно. Вот Н. И. Дмитриев и решил пока достроить корабли других заводов. Через некоторое время стало известно, что Николаевский завод прибрал к рукам два эсминца Невского завода — «Громкий» и «Поспешный» и эсминец Путиловского завода «Счастливый», но отобрать корабли Металлического завода «Быстрый» и «Пылкий» Н. И. Дмитриеву не удалось.

Начавшаяся война и притязания ОНЗиВ заставили Металлический завод ускорить отправку оборудования для «Быстрого» и «Пылкого». В середине августа 1914 г. из Петербурга в Херсон приехали 20 квалифицированных слесарей с монтажным мастером, и дела пошли быстрее. «Быстрый» и «Пылкий» стали приобретать вид военных кораблей.

На эсминце «Быстрый» за июль и август 1914 г. были установлены главные турбины и холодильники, дымовые трубы с

кожухами, масляные цистерны, кольцевой и нагнетательный нефтепроводы с форсунками. Зашивалась верхняя палуба, разобранная для погрузки главных механизмов. К 1 августа 1914 г. на «Быстром» была установлена 361 т различного оборудования — 69% полного веса с устройствами. Металлический завод задерживал поставку трубопроводов, рулевой машины и шпилевого устройства.

Эсминец «Пылкий» находился в меньшей степени готовности. Обе его турбины только еще готовились к испытаниям в Петербурге. К тому же сроку на «Быстром» были установлены все котлы, вентиляторные механизмы, масляные, нефтяные, трюмно-пожарные и минные насосы, дейдвудные трубы, втулки кронштейнов, гребные валы и винты. С начала строительства на верфи Вадона на эсминец была установлена 351 т оборудования, что составило 67,7% полного веса корпуса с устройствами<sup>1</sup>. Что же касается эсминца «Счастливый» Путиловского завода, то к 1 августа 1914 г. на нем было установлено 393 т оборудования, что соответствовало 76%-ной готовности корабля по весу корпуса с устройствами. Были установлены котлы и механизмы, смонтировано около 25% различной арматуры и трубопроводов, в том числе весь главный паропровод, выполнены наклепыши внутреннего дна для труб нефтяных цистерн. Окончание работ задерживалось из-за отсутствия клапанов главного паропровода и арматуры трубопроводов судовых систем, что не позволяло окончательно закрыть верхнюю палубу. Путиловский завод тормозил также поставку шлюпбалок, мачт и такелажа.

Учитывая состояние работ на эсминцах Путиловского и Металлического заводов, председатель наблюдательной комиссии доложил в Петербург предполагаемые сроки окончания работ: на «Быстром» и «Пылком» — ноябрь 1914 г., на «Счастливым» — октябрь 1914 г. при условии, что последний будет достраиваться Николаевским заводом<sup>2</sup>.

1 октября 1914 г. новый начальник ГУК вице-адмирал П. П. Муравьев с целой свитой офицеров прибыл на верфь Вадона и потребовал ускорить достройку кораблей. Количество рабочих к концу строительства было доведено до 400 человек, не считая прибывших 250 рабочих-корпусников Путиловского завода.

Работы уже подходили к завершению, когда пожар, возникший на верфи Вадона 26 октября 1914 г., чуть не привел к срыву намеченных сроков сдачи кораблей. В результате пожара сгорело единственное двухэтажное здание верфи, на верхнем этаже которого помещалась столярная и такелажная мастерские Путиловского завода и склад мебели для эсминца «Быстрый». Нижний этаж занимала корабельная мастерская,

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 1, д. 332, л. 97—108.

<sup>2</sup> Там же, л. 121—122.

где хранились два прожектора для эсминца «Быстрый», бочки с турбинным и минеральным маслами, такелаж, дельные вещи, иллюминаторы и деревянные трапы. Находившийся в Херсоне инженер-технолог Металлического завода В. Смыслов предложил установить на «Быстром» мебель, заготовленную для эсминца Невского завода «Поспешный», на котором еще не начался монтаж турбин<sup>1</sup>.

Иллюминаторы и прожекторы, присланные из Петрограда для «Пылкого», сразу же были установлены на «Быстром». В результате принятых мер вторично намеченный срок сдачи кораблей Металлического завода был выдержан.

К концу ноября 1914 г. на «Быстром» и «Пылком» были опробованы все вспомогательные механизмы и главные турбины. Морской министр приказал при усилении морозов и образовании ледового покрова в Херсонском лимане перевести эсминцы в Николаев или Одессу, чтобы закончить их достройку на Николаевском заводе или в мастерских Русского общества пароходства и торговли (РОПТ)<sup>2</sup>. Однако председатель наблюдательной комиссии, обсудив этот вопрос с представителями заводов, пришел к выводу, что перевод кораблей задержит их готовность примерно на месяц, и настоял, чтобы достройка заканчивалась в Херсоне.

В декабре 1914 г. эсминцы «Быстрый» и «Пылкий» перешли в Севастополь, где начались их сдаточные испытания. 23 декабря 1914 г. на Николаевском заводе закончились также швартовные испытания на эсминце «Счастливый», проводить ходовые испытания было уже нельзя из-за установившегося льда в устье Южного Буга и в лимане<sup>3</sup>.

Таким образом, к исходу 1914 г.—первого года войны—в состав Черноморского флота вступили только четыре эсминца Николаевского завода — «Беспокойный», «Гневный», «Дерзкий» и «Пронзительный».

Предварительная сборка корпусов эсминцев Невского завода «Громкий» и «Поспешный» началась в Петербурге поздней осенью 1912 г., и к концу его было выставлено всего лишь 3,5—4,5% деталей (по весу корпуса). Тем не менее Невский завод сумел начать стапельные работы на своей площадке в Николаеве раньше, чем Путиловский и Металлический заводы в Херсоне. Это объяснялось тем, что выделенный Невскому заводу участок Николаевского Адмиралтейства был более приспособлен для сборки эсминцев, чем верфь Вадона. Наличие железнодорожных веток от станции Николаев к заводам в значительной степени облегчало транспортировку к месту сборки громоздких частей корпусов кораблей и их оборудования.

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 1, д. 332, л. 156, 158.

<sup>2</sup> Там же, л. 159, 170.

<sup>3</sup> Там же, л. 197.



Сборка эсминцев Невского завода на стапелях Николаевского Адмиралтейства началась еще в мае 1913 г. Однако хроническое отставание по изготовлению частей корпуса на Невском заводе не позволило выдержать предварительно намеченные сроки стапельных работ<sup>1</sup>. Вместо сентября 1913 г. по плану эсминец «Громкий» был спущен 5 декабря 1913 г. без испытаний корпуса на нефтенепроницаемость, а эсминец «Поспешный» — только в апреле 1914 г.<sup>2</sup>

К началу войны с Германией готовность эсминца «Громкий» по весу корпуса с устройствами составляла 80,3%. К этому времени закончились работы по установке и креплению турбин, кирпичной кладке топочного пространства котлов, монтажу котельной арматуры и нефтепровода, сборке и клепке части верхней палубы над турбинным отделением, разобранный при погрузке механизмов. В процессе сборки и клепки находились фундаменты всех вспомогательных механизмов. В жилых помещениях производилась изоляция подволока и бортов, устанавливалась мебель, двери, крышки горловин. На верхней палубе крепились леерные стойки, флаг- и гюйсштоки, кормовой мостик. В артиллерийских погребах закончился монтаж элеваторов для подачи снарядов; началась клепка подкреплений под носовую и кормовые артиллерийские установки.

В мастерских Невского завода в работе находились трубопроводы отработавшего пара, вентиляции, циркуляционных pomp и главных холодильников, стеллажи для артиллерийских и минных погребов, провизионных кладовых, матчи, стены и др. Работы задерживались из-за отсутствия вентиляторов котельных отделений, что не позволяло закрыть котельные кожухи на верхней палубе и установить минные аппараты. Невский завод еще не отправил рулевое и якорное устройства, арматуру водоотливной и пожарной систем, шлюпки, грузовые выстрелы и другое оборудование.

В еще меньшей степени готовности (76,2% по весу корпуса) находился эсминец «Поспешный». Турбина левого борта только готовилась к испытанию паром на Невском заводе в Петербурге, а турбина правого борта находилась в сборке. На корабле закончилась погрузка и установка котлов, был собран кожух над котельными отделениями и поставлены дымовые трубы. Продолжалась кладка топочного пространства котлов, одновременно устанавливались форсунки и монтировался нефтепровод. На верхней палубе рабочие трудились над сборкой кожухов дымовых труб и мачт. Шла отделка жилых помещений. Невский завод кроме турбин задерживал отгрузку и рулевой машины<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 1, д. 74, л. 45—47.

<sup>2</sup> Там же, д. 332, л. 1, 7, 49.

<sup>3</sup> Там же, л. 97—108.

В рапорте от 14 августа 1914 г. контр-адмирал А. А. Данилевский доложил в Петербург о мерах, принятых им для ускорения работ по достройке миноносцев. На Николаевском заводе были введены двухсменная работа днем и одна ночная смена. В отделении Невского завода двухсменную работу организовать не удалось из-за малочисленности персонала. Благодаря передаче эсминцев Невского завода ОНЗиВ удалось закончить испытания «Громкого» в мае 1915 г., а сдача флоту «Поспешного» затянулась до осени 1915 г.

Весной 1915 г. приемная комиссия под председательством контр-адмирала А. А. Белоголового приступила к испытаниям эскадренных миноносцев «Быстрый», «Пылкий» и «Счастливый». Эсминец «Быстрый» испытывался на Лукулльской мерной миле, где глубина едва достигала 20 м. Корабль так и не смог достичь скорости более 29 уз, хотя его механизмы развили мощность более 30 тыс. л. с., соответствующую расчетной 34-узловой скорости. Лишь за кормой эсминца бежала огромная волна<sup>1</sup>. Комиссия перенесла испытания корабля в район с глубинами 200 м близ мыса Сарыч, где он свободно развил скорость 30 уз при мощности турбин, несколько большей 20 тыс. л. с.

А. Н. Крылов, исследовавший это интересное явление, составил подробную записку для Морского министерства, которая затем была опубликована под названием «Об испытаниях миноносца «Быстрый» и о влиянии глубины воды на ходкость судов»<sup>2</sup>.

С вступлением в строй летом 1915 г. кораблей, построенных петроградскими заводами, на Черноморском флоте был сформирован второй дивизион эсминцев-«новиков». Первый и второй дивизионы штаб Черноморского флота объединил в минную бригаду.

Так вступила в состав Черноморского флота России первая серия эскадренных миноносцев типа «Новик» в составе: «Беспокойного», «Гневного», «Дерзкого», «Пронзительного», «Быстрого», «Пылкого», «Поспешного», «Громкого» и «Счастливого».

### **3.3. Проектирование и постройка балтийских „новиков“**

Параллельно со строительством черноморской серии эсминцев в МТК шла разработка новых технических условий на проектирование эсминцев для Балтийского моря в соответствии

---

<sup>1</sup> Эта скорость была критической для глубины 20 м; для преодоления ее эсминцу потребовалось бы развить мощность 33 тыс. л. с., т. е. больше контрактной

<sup>2</sup> Крылов А. Н. Воспоминания и очерки, с. 618—620.

с Большой судостроительной программой. В основу этих технических условий были положены требования к эсминцам для Черного моря с несколько измененным составом вооружения. В состав торпедного вооружения включалось шесть двойных торпедных аппаратов и три запасные торпеды, хранящиеся в специальном приспособлении на верхней палубе, уточнялась конструкция устройства для приема, хранения и сбрасывания мин заграждения. Артиллерийское вооружение состояло из двух 102-миллиметровых пушек длиной 60 калибров со 150 унитарными патронами на каждое орудие.

Поскольку предполагалось построить 36 эскадренных миноносцев для Балтийского моря, в технических условиях впервые обращалось внимание на взаимозаменяемость главных механизмов миноносцев, строящихся на одном и том же заводе. Например, каждая турбина с ротором в собранном виде, валы и гребные винты, главные и вспомогательные холодильники, главные клапаны в собранном виде, фланцы труб и вспомогательные механизмы должны быть изготовлены по шаблонам и калибрам. Проведение испытаний ограничивалось сроком не более двух месяцев. 23 сентября 1911 г. технические условия для проектирования эсминцев Балтийского моря были утверждены морским министром и разосланы заводам.

На этот раз в конкурсе приняли участие Невский, Путиловский, Металлический, Николаевский заводы, Охтинская верфь завода «Крейтон и К<sup>о</sup>», заводы «Русского общества по изготовлению снарядов и военных припасов», завод «Ланге и сын», а также иностранные фирмы «Шихау» (Германия) и «Норман» (Франция)<sup>1</sup>. Из девяти новых проектов миноносца со скоростью 35 уз для Балтийского моря, представленных этими заводами, технический совет ГУК 31 мая 1912 г. признал наиболее удовлетворяющим техническим условиям вновь проект Путиловского завода<sup>2</sup>. Вместе с тем заводу было предложено заменить шесть двойных торпедных аппаратов на четыре трехтрубных, так как кормовой аппарат оказывался в сфере действия газов 102-миллиметровой пушки. Признавалось необходимым увеличить также число главных поперечных переборок.

30 июля 1913 г. Путиловский завод представил переработанный проект. Полное водоизмещение в результате внесенных изменений составило 1322 т<sup>3</sup>. 3 августа 1912 г. одобренный Морским министерством проект был разослан заводам, принимавшим участие в конкурсе, с просьбой сообщить стоимость и сроки постройки. Заказ на постройку второй серии эскадренных миноносцев нового типа получили следующие заводы<sup>4</sup>: Металлический (8 кораблей), Путиловский (8), «Русское об-

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 421, оп. 1, д. 1950, л. 9—12, 10—17.

<sup>2</sup> Там же, ф. 401, оп. 1, д. 229, л. 2—3.

<sup>3</sup> Там же, д. 71, л. 10—17.

<sup>4</sup> Там же, л. 114—115.

шество для изготовления снарядов и военных припасов» (6), «Бекер и К°» (5), Мюльграбенская верфь (9).

17 августа 1912 г. в 12 часов дня в Морском министерстве вскрыли присланные заводами Невским, Путиловским, Николаевским, Металлическим, «Ланге и сын», «Крейтон и К°» и «Шихау» запечатанные конверты, в которых находились сведения о цене и сроках постройки миноносцев для Балтийского моря. Цена за миноносец указывалась при условии установки турбин систем «Кертис-АЕГ-Вулкан», «Браун-Бовери», «Мельс-Пфенигер» или «Парсонс», разрешенных для применения Морским министерством. Турбины принципиально не отличались от турбин «Кертис-АЕГ-Вулкан», имели примерно одинаковые параметры, каждая из них работала на один гребной вал. Различия заключались лишь в технологии производства и материалах, из которых они изготовлялись.

При вскрытии конвертов оказалось, что заводчики запросили по 2,4—2,5 млн. руб. за один миноносец. Повторялась картина прошлогоднего заключения контрактов на постройку эсминцев для Черного моря<sup>1</sup>. После рассмотрения доклада Морского министерства по этому вопросу было отмечено, что и на этот раз налицо, «вне всякого сомнения, соглашение русских судостроительных заводов, заявивших по взаимному уговору на постройку судов непомерно высокие цены»<sup>2</sup>. Владельцы заводов называли заведомо неприемлемые суммы, чтобы затем, постепенно понижая их, выторговать себе право на ухудшение наиболее трудновыполнимых тактико-технических элементов корабля (скорость, дальность плавания, мореходность, непотопляемость и др.), а также на установку типов котлов, турбин и вспомогательных механизмов по своему выбору, не придерживаясь рекомендаций Морского министерства<sup>3</sup>. Несмотря на это, министерство продолжало добиваться обеспечения однотипности эскадренных миноносцев и выполнения требований технических условий на проектирование.

На совещании по судостроению 3 октября 1912 г. обсуждался вопрос об организации разработки окончательных общих и детальных чертежей заводами, получившими заказ на строительство эсминцев<sup>4</sup>. Совещание пришло к соглашению, что Путиловский и Металлический заводы построят по одному дивизиону эсминцев без флагманских кораблей, а заводы «Русского общества для изготовления снарядов и военных припасов» и «Ланге и сын» — по половине дивизиона с одним флагманским кораблем и дополнительно оборудуют еще два своих эсминца

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 1, д. 71, л. 143—144, 240—241.

<sup>2</sup> Шацилло К. Ф. Русский империализм и развитие флота накануне первой мировой войны (1906—1914 гг.), с. 238—239.

<sup>3</sup> ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 1, д. 71, л. 240—241.

<sup>4</sup> Там же, л. 205—206.

под флагманские корабли для дивизионов Путиловского и Металлического заводов. Участники совещания решили также, что идентичность эсминцев должна обеспечиваться одинаковыми теоретическими чертежами, чертежами наружного вида и внутреннего расположения. В известных пределах допускались различия в деталировочных чертежах различных заводов, но и они должны были выполняться одинаковыми для эсминцев одного дивизиона.

Представители заводов, которые присутствовали на совещании, высказались за совместную разработку чертежей, тем более что Металлический завод предлагал предоставить для этого помещение и технический персонал. Совещание наметило предварительные сроки сдачи всех кораблей флоту не позже октября 1915 г., за исключением девяти эсминцев, которые должна была построить Мюльграбенская верфь.

На очередном совещании дополнительно обсуждались требования ГУК к машинно-котельной установке. Представители Путиловского и Металлического заводов и «Русского общества для изготовления снарядов и военных припасов» согласились установить на своих эсминцах котлы одинаковых систем и размеров и турбины «Кертис-АЕГ-Вулкан» или Парсонса, а также все устройства, обслуживающие машинно-котельную установку. Было признано целесообразным на всех эсминцах установить по четыре котла с двусторонним отоплением<sup>1</sup>.

Контракты со всеми заводами, за исключением завода «Шихау», на строительство балтийской серии эскадренных миноносцев были заключены в конце 1912 г.<sup>2</sup>

До осени 1913 г. велась разработка теоретических чертежей эсминцев. Наконец 4 октября 1913 г. Металлический завод, Путиловская верфь и Русско-Балтийский завод, который выделился из «Русского общества для изготовления снарядов и военных припасов», разработали общий теоретический чертеж эсминцев. В нем были учтены изменения, внесенные по результатам испытаний модели в бассейне<sup>3</sup>. К концу 1913 г. Морское министерство утвердило отчетные чертежи Металлического завода. В этот же период администрация завода размещала заказы на металл для корпусов и оборудование на Коломенском и Обуховском заводах.

После этого на Металлическом заводе развернулось строительство эскадренных миноносцев для Балтийского моря. Это было единственное предприятие, которое полностью выполнило договорные обязательства и впоследствии показало самые высокие темпы строительства кораблей, так как оно меньше других предприятий зависело от поставок зарубежных фирм. Строительство кораблей на нем началось в конце 1913 г., ког-

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 1, д. 71, л. 207—208, 288—289.

<sup>2</sup> Там же, оп. 6, л. 69—72, 74—75.

<sup>3</sup> Там же, оп. 1, д. 236, л. 67.

да на стапелях только что созданной Ижорской верфи были заложены первые четыре эскадренных миноносца: «Победитель», «Забияка», «Гром» и «Орфей». Главным строителем был назначен инженер В. Смыслов.

Принятие Большой судостроительной программы вызвало небывалый бум в русской частной судостроительной промышленности, который сопровождался глубокими изменениями в объеме и структуре производства. В судостроительной промышленности, хотя и с большими опозданиями по сравнению с западными странами, начался бурный процесс монополизации и милитаризации экономики. Ведущую роль в этом сыграли русские и иностранные банки. Правление Металлического завода в предвкушении больших заказов завода приобрело территорию и здание бывшей бумажной фабрики, расположенной у впадины реки Ижоры в Неву, в 22 км от Петербурга. По этой территории проходила дорога, что было удобно для подвоза материалов и оборудования. Здесь с начала 1912 г. развернулись работы по постройке верфи<sup>1</sup>.

В проектировании и строительстве Ижорской верфи принимал активное участие А. Н. Крылов, который в это время занял еще и должность постоянного консультанта Металлического завода. «В первый же день моей консультационной работы, — вспоминает Алексей Николаевич, — я указал, что следует совершенно изменить составленный заводом проект стапелей...»<sup>2</sup> Благодаря предложению А. Н. Крылова были сооружены стапели, пригодные для постройки эсминцев и легких крейсеров водоизмещением до 2500—3000 т.

К концу 1913 г. на берегу Невы высились четыре стапеля. Новая верфь стала называться Ижорской.

Все корпусные детали заказанных кораблей полностью изготовлялись в судостроительных мастерских Ижорской верфи, а котлы, турбины, трубопроводы и другое оборудование доставлялись с Металлического завода.

Два головных эсминца «Победитель» и «Забияка», спущенные на воду в ноябре 1914 г., пришлось для достройки сразу же отбуксировать к пирсу Металлического завода, так как строительство машинной и котельной мастерских Ижорской верфи еще не закончилось.

Металлический завод не испытывал особых затруднений при строительстве кораблей, но с началом войны были сорваны сроки поставок оборудования иностранными предприятиями и начались задержки в выполнении договорных обязательств заводами внутри страны. Например, в связи с загруженностью Обуховского завода военными заказами маломагнитная хромистая сталь для боевых рубок эсминцев могла быть поставлена только в октябре 1915 г. Морское министерство разрешило отступить от спецификации и изготовить рубки из нецементированной противопульной стали, которую в течение месяца поставил Ижорский завод. Вызывало опасение несвоевременное изготовление стальных отливок и поковок, заказанных Коломенскому, Сормовскому и Невскому заводам, а также отсутствие турбогенераторов, перезаказанных немецкой фирмой АЕГ заводу,

<sup>1</sup> Записка о принятых Компанией Санкт-Петербургского Металлического завода мерах к постановке дела судостроения. СПб., 1912 (Фонды ЦВМБ).

<sup>2</sup> Крылов А. Н. Воспоминания и очерки, с. 250.



Эскадренный миноносец «Победитель» на ходовых испытаниях.

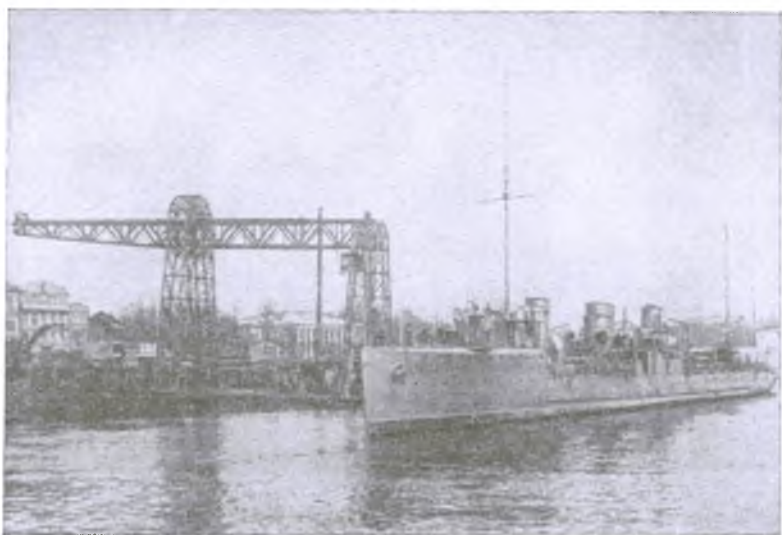
Лавалья в Швеции. Металлический завод еще не разместил заказ на гребные валы, хотя изготовление роторов турбин уже заканчивалось. Если на первые четыре эсминца отдельные части механизмов можно было заказать за границей, то для последующих четырех кораблей («Летун», «Десна», «Азард» и «Самсон»), заложенных в конце 1914 и 1915 гг., приходилось все изготавливать только на русских заводах. К началу 1915 г. были полностью готовы все главные механизмы и котлы для шести кораблей, оставалось изготовить лишь коллекторы котлов для последних двух эсминцев — «Азарда» и «Самсона».

Осенью 1915 г. завод освоил выпуск новых трехтрубных торпедных аппаратов.

На совещании в ГУК 5 января 1915 г., учитывая текущее состояние работ, Металлический завод наметил ориентировочные сроки сдачи кораблей флоту: первые четыре корабля («Победитель», «Забияка», «Гром», «Орфей») весной и вторые четыре корабля («Летун», «Десна», «Азард», «Самсон») осенью 1915 г.

В конце августа 1915 г. «Победитель» был полностью готов и с главным строителем на борту вышел на испытания в Кронштадт, а затем в Гельсингфорс.

Спуск «Грома» и «Орфея» состоялся лишь 23 мая 1915 г., после окончания ледохода на Неве, когда «Победитель» и «Забияка» покинули Ижору. Эти два корабля достраивались непосредственно на Ижорской верфи под руководством инженера В. Н. Корниловича, который сразу же по возвращении из Херсона был назначен помощником заведующего Ижорской верфью по механической части и достройке судов.



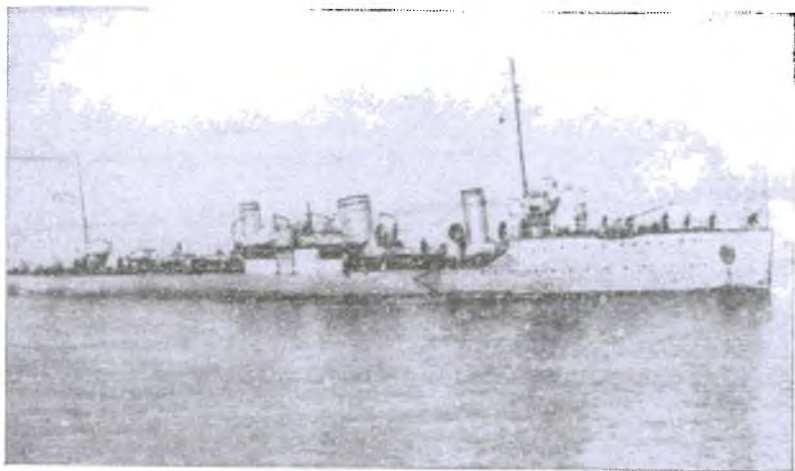
Эскадренный миноносец «Летун» у причала Металлического завода.

Зима в 1915 г. наступила рано. Морское министерство потребовало срочно перевести эти корабли для завершения достройки и проведения ходовых испытаний в Гельсингфорс. На них погрузили необходимые материалы и инструменты, и утром 25 октября 1915 г., когда Нева уже была покрыта сплошным льдом, корабли на буксире ледокола отошли от причала Ижорской верфи и направились в Кронштадт, где их сразу же поставили в док, из которого накануне вышел «Забияка». В это время «Победитель» уже закончил ходовые испытания и поднял военно-морской флаг. «Забияка» вступил в строй в конце 1915 г.

После осмотра и покраски подводной части в кронштадтском доке «Гром» и «Орфей» были готовы к переводу в Гельсингфорс, но Финский залив был прочно скован льдом. Опять пришлось прибегнуть к помощи ледокола. Прибывшие в Гельсингфорс на «Орфее» рабочие Металлического завода продолжали достройку кораблей. Эскадренный миноносец «Гром» в начале декабря был полностью готов к предъявлению на ходовые испытания, но сильные штормы и небывалые для Балтики морозы не позволили сдать корабль в 1915 г. Эсминец «Орфей» был готов к предъявлению на испытания 20 февраля 1916 г.<sup>1</sup>, но испытания пришлось отложить до весны будущего года. Зимой 1915/16 г. «Гром» и «Орфей» простояли в Гельсингфорсе замерзшими в лед Северной гавани.

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 479, оп. 1, д. 253, л. 53—57.





Эскадренный миноносец «Орфей» на ходовых испытаниях.

Эскадренные миноносцы «Летун» и «Десна» были спущены на воду в конце 1915 г. На стапелях Ижорской верфи оставались два корабля — «Азард» и «Самсон».

Весной 1916 г. «Гром» и «Орфей» успешно закончили ходовые испытания и вступили в строй<sup>1</sup>. Таким образом, к началу кампании 1916 г. на Балтике было в строю пять эсминцев нового типа, включая «Новик».

На миноносцах «Летун» и «Десна» той же весной начались швартовные испытания механизмов. 26 мая «Летун» вышел в Кронштадт на ходовые испытания<sup>2</sup>. Незадолго перед этим на эсминцах «Азард» и «Самсон» закончились стапельные работы. 23 мая с дымом из-под полозьев со стапеля первым сошел эскадренный миноносец «Азард», что считалось хорошей приметой, через час за ним последовал «Самсон».

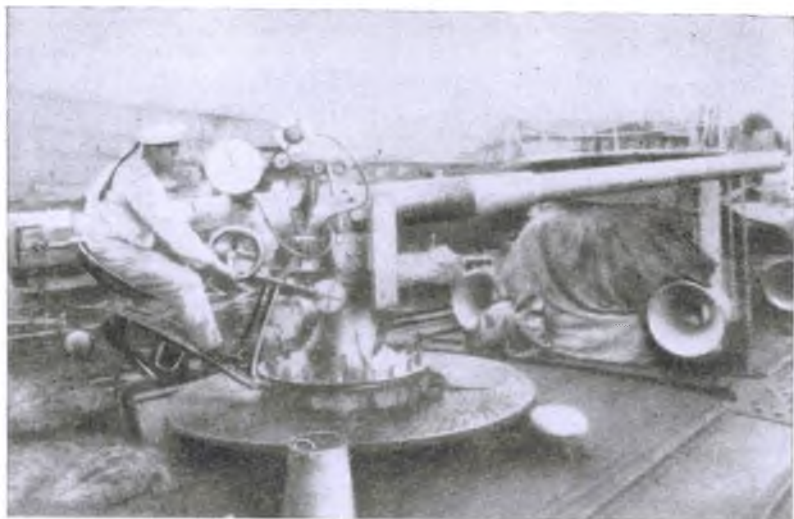
Эскадренные миноносцы «Азард» и «Самсон» были предъявлены на испытания в июле-августе 1916 г. и вступили в строй осенью того же года.

Из эскадренных миноносцев Металлического завода на Балтийском флоте сформировали два первых дивизиона минной дивизии.

Опыт, накопленный в турбостроении, четкая организация работ по реконструкции предприятий и освоению выпуска новой продукции позволили Металлическому заводу своими силами в короткий срок полностью выполнить заказ Морского министерства.

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 479, оп. 1, д. 253, л. 220, 228.

<sup>2</sup> Там же, л. 144.



Опробование устройства наводки артиллерийского орудия на эсминце «Десна».

Акционерное общество Путиловских заводов также получило крупный заказ на строительство военных кораблей. Его предприятиям предлагалось поставить для военно-морского флота кроме восьми эскадренных миноносцев типа «Новик» два легких крейсера. Поэтому начиная с мая 1910 г. Общество стало скупать прибрежные земли Финского залива. Было решено построить здесь новую первоклассную верфь взамен маломощных судостроительных мастерских, которыми к тому времени располагал Путиловский завод. Строительство верфи началось в 1912 г. Проект нового судостроительного предприятия со стапелями, эллингами, мастерскими и подсобными цехами требовал обширной территории. Земельные участки в Петербурге стоили дорого, в связи с этим Общество постановило расширить границы новой верфи путем застройки грунта.

Решение о выделении новой верфи в «независимое от Путиловского дела общество» было принято 16 мая 1913 г. на собрании акционеров.

К ноябрю 1913 г. на территории верфи (ныне завод им. А. А. Жданова) было закончено возведение основных сооружений, необходимых для строительства кораблей. Среди наиболее крупных сооружений верфи особого внимания заслуживал открытый эллинг для постройки больших судов. В нем можно было одновременно строить два эскадренных броненосца или четыре легких крейсера. Для постройки миноносцев имелась малая судостроительная мастерская с четырьмя открытыми стапелями и турбинная мастерская, которая по своим размерам и оборудованию не уступала лучшим подобным мастерским за границей.

Порядок разработки технической документации на Путиловской верфи был таким же, как на Металлическом заводе. В январе 1913 г. Путиловская верфь приступила к разработке отчетной документации, предусмотренной контрактом, и детальным чертежам. В ноябре 1913 г. все отчетные чертежи были утверж-

дены ГУК, а детальные чертежи поступили в мастерские и цехи верфи<sup>1</sup>.

По заданию Морского министерства Путиловской верфью в процессе разработки проекта и строительства эсминцев был выполнен ряд научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ. Прежде всего было исследовано влияние развала надводного борта эсминцев типа «Новик» на их остойчивость и мореходные качества<sup>2</sup>. В этой работе, законченной Путиловской верфью к середине января 1913 г., был сделан ряд выводов, позволивших научно подойти к вопросу проектирования обводов корпуса корабля.

Проведенные исследования показали, что вертикальный борт снижает мореходные качества за счет большей заливаемости палубы корабля при волнении моря, значительно ухудшает условия стрельбы из торпедных аппаратов на носовых и кормовых курсовых углах.

Конструкторы и корабельные инженеры Путиловской верфи пришли также к выводу, что наиболее эффективной мерой успокоения качки на эсминцах типа «Новик» является установка цистерн Фрама или изменение соотношений между главными размерениями корабля, в особенности между шириной и осадкой. При этом оптимальное значение метацентрической высоты для эсминцев типа «Новик» должно было заключаться в пределах 0,6—0,7 м.

К 25 февраля 1913 г. Путиловская верфь представила в Морское министерство проект цистерн Фрама для эсминцев Балтийского моря. В качестве переливающейся жидкости в цистернах использовался запас нефти. Наибольший уровень нефти в цистернах достигал высоты бортовых стрингеров<sup>3</sup>. При этом бортовые (продольные) переборки потребовалось сделать нефтенепроницаемыми до верхней палубы с двойной клепкой на нефтенепроницаемых прокладках во всех соединениях. Добавочная весовая нагрузка при оборудовании цистерн Фрама составляла 16 т, а водоизмещение корабля с запасом нефти 440 т увеличивалось до 1550 т. Наличие цистерн Фрама позволяло увеличить период качки корабля до 8,8 с.

15 марта 1913 г. совещание в ГУК, рассмотрев проект установки цистерн Фрама, согласилось с их конструкцией и приняло решение разослать чертежи этих цистерн на другие заводы, строившие эскадренные миноносцы для Балтийского моря.

В августе 1913 г. Путиловская верфь представила в Морское министерство чертежи тройного торпедного аппарата нового образца системы Л.Г. Гончарова, обеспечивающего «веерную» стрельбу, а также оригинальную конструкцию подкреплений

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 1, д. 223, л. 59.

<sup>2</sup> Там же, л. 4.

<sup>3</sup> Там же, л. 20, 64.

под основание аппарата. Торпедный аппарат имел электропривод и обеспечивал последовательный выход торпед из труб с интервалом в 1 с, что позволило значительно сократить вес подкреплений под аппараты. Чертежи нового аппарата были высланы другим заводам, строившим эсминцы-«новики». Изготовление торпедных аппаратов для всех эсминцев до освоения их выпуска на этих предприятиях поручалось Путиловской верфи<sup>1</sup>.

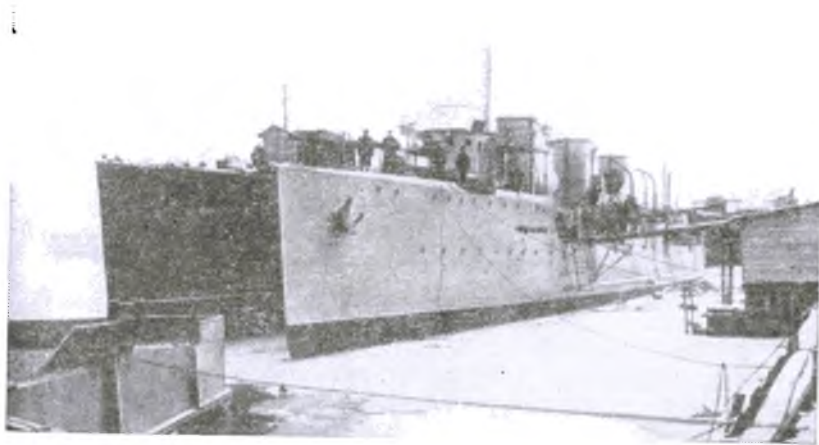
В октябре 1913 г. Путиловская верфь выполнила чертежи носового мостика, боевой и ходовой рубок с размещением магнитных компасов и штурвальных тумб рулевого управления. Они были одобрены заведующим компасным делом на флоте. Эти чертежи по решению Морского министерства также разослали Мюльграбенской верфи, заводу «Бекер и К°», Русско-Балтийскому и Металлическому заводам<sup>2</sup>.

16 ноября 1913 г.— памятный день в истории Путиловской верфи. Газета «Русский инвалид» писала: «16 ноября на новой Путиловской верфи состоялась закладка крейсеров и эскадренных миноносцев...»

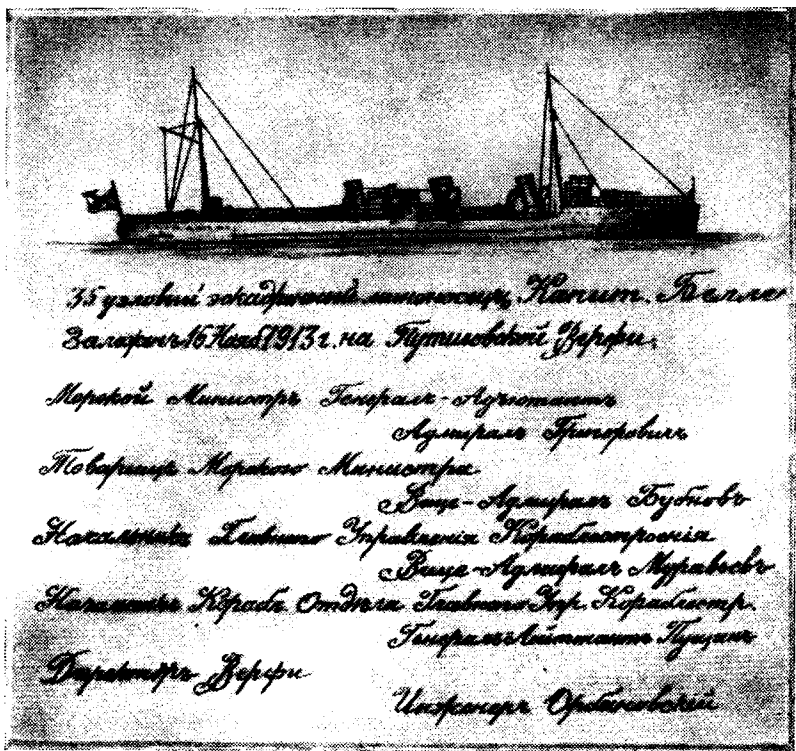
Легкие крейсера «Адмирал Бутаков» и «Адмирал Спиридов» заложили в большом эллинге. Закладка эскадренных миноносцев, однотипных с «Новиком» («Лейтенант Ильин», «Лейтенант Дубасов», «Капитан 2 ранга Белли» и «Капитан 2 ранга Изюльметьев»), была осуществлена на стапелях новой верфи,

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 1, д. 233 л. 41.

<sup>2</sup> Там же, л. 15—16.



Достройка эскадренных миноносцев «Капитан 2 ранга Изюльметьев» и «Лейтенант Ильин» на Путиловской верфи.



Лицевая сторона закладной доски эскадренного миноносца «Капитан 2 ранга Белли»

а эскадренные миноносцы «Капитан 2 ранга К. Зотов» и «Капитан 2 ранга Керн» строились на старых стапелях Путиловского завода.

Фактически же работы по установке на стапель деталей корпусов первых двух эсминцев «Лейтенант Ильин» и «Капитан 2 ранга Изюльметьев» начались намного раньше официальной церемонии закладки судов — 18 июня 1913 г., одновременно с вступлением в строй новой судостроительной мастерской<sup>1</sup>. Сборка корпусов двух других кораблей «Капитан 2 ранга Белли» и «Лейтенант Дубасов» началась 15 июля 1913 г.

Постройка кораблей на Путиловской верфи велась весьма интенсивно, и за июль 1913 г. на стапелях были выставлены горизонтальные и вертикальные кили, шпангоуты и стрингеры. В судостроительной мастерской в работе находились днищевые

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 1, д. 233, л. 21.

стрингеры, поперечные и продольные переборки, ширстрек и шпунтовый пояс наружной обшивки, внутреннее дно и др.<sup>1</sup>.

В ноябре 1914 г. на Путиловской верфи были заложены еще два эсминца типа «Новик» — «Капитан 2 ранга Кроун» и «Капитан 2 ранга Кингсберген» (впоследствии «Капитан 1 ранга Миклухо-Маклай»).

Путиловская верфь самостоятельно строила корпуса кораблей, турбины, котлы, торпедные аппараты и арматуру, но, подобно другим заводам, во многом зависела от поставок смежных русских и зарубежных предприятий. С началом войны стали ощутимы перебои с поставками оборудования. В 1915 г. английский завод «Честерфилд» задержал более чем на три месяца заказанные ему главные паропроводы. Это вынудило верфь перезакзать оборудование в Екатеринославе. Ижорский завод сорвал сроки поставки паропровода для вспомогательных механизмов. Невский завод не изготовил главные холодильники, промежуточные гребные валы и рулевые машины. Сдача эсминца «Лейтенант Ильин» задерживалась из-за отсутствия стальной арматуры, масляных и нефтяных насосов. Эсминец «Капитан 1 ранга Миклухо-Маклай» долго стоял без действующих гребных валов, которые вовремя не изготовил Обуховский завод.

Сдача первого корабля Путиловской верфи «Капитан 2 ранга Изыльметьев» происходила в Гельсингфорсе летом 1916 г. 26 июня 1916 г. командир дивизиона эсминцев капитан 1 ранга К. В. Шевелев телеграфировал в штаб командующего Балтийским флотом о том, что «заводская проба „Капитана 2 ранга Изыльметьева“ на 25 уз прошла благополучно». Вскоре, полностью завершив испытания, корабль был передан флоту. В конце 1916 г. вошел в строй эсминец «Лейтенант Ильин», а в следующем году — «Капитан 1 ранга Миклухо-Маклай».

Остальные пять кораблей из восьми заложенных не были достроены в срок. Это во многом объяснялось тем, что Путиловская верфь, установив прочные контакты с немецким заводом «Вулкан», надеялась получить паровые турбины для первых трех кораблей из-за границы. (Производство турбин на Путиловском заводе было налажено несколько позже).

Значительно хуже обстояло дело со строительством эсминцев на трех прибалтийских заводах в Ревеле и Риге. Эти молодые, только что созданные предприятия не имели ни достаточного опыта в строительстве кораблей, ни квалифицированных кадров рабочих-судостроителей. Крупнейшим из этих судостроительных предприятий был Русско-Балтийский завод, который выделился из «Русского общества для изготовления снарядов и военных припасов».

---

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 1, д. 233, л. 47.

Общество было учреждено в 1910 г. в Ревеле на базе снарядного завода «Парвайинен». В том же году новое общество приобрело у Ревельского муниципалитета участок земли для постройки Ревельского судостроительного и механического завода. В мае 1913 г. на заводе закончилась прокладка подъездных железнодорожных путей, сооружение местной электростанции, плаза, деревообделочного цеха и четырех стапелей для закладки эскадренных миноносцев типа «Новик». Механический цех завода строился с расчетом производства восьми судовых турбин в год.

В 1913 г. новый завод выделился из «Русского общества для изготовления снарядов и военных припасов» в самостоятельное предприятие с новым названием «Русско-Балтийское судостроительное и механическое акционерное общество». Так возник Русско-Балтийский завод. Строительство завода финансировалось Русско-Азиатским банком, который накануне первой мировой войны создал мощное монополистическое объединение типа концерна.

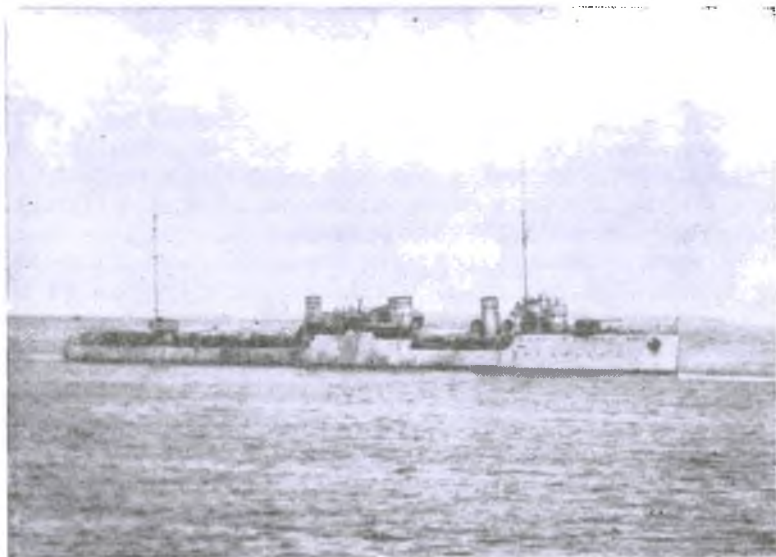
В декабре 1913 г. на стапелях Русско-Балтийского завода заложили два легких крейсера и четыре эскадренных миноносца типа «Новик»: «Гавриил», «Владимир», «Константин» и «Михаил». После спуска первых двух эсминцев сразу были заложены еще два «новика»: «Мечислав» и «Сокол»<sup>1</sup>.

В течение 1913 г. завод разработал техническую документацию, предусмотренную контрактной спецификацией, и детальные чертежи<sup>2</sup>. Техническое содействие в разработке конструкторской документации и в особенности чертежей по механической части заводу оказывала германская фирма «Вулкан».

---

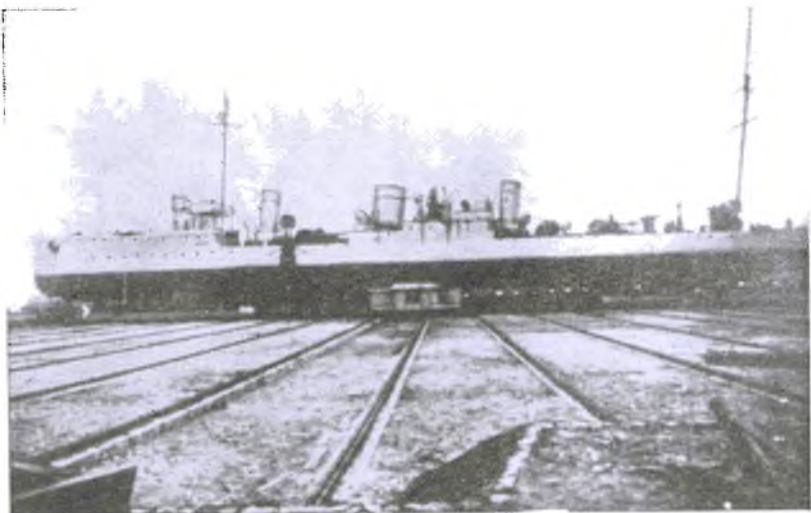
<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, д. 401, оп. 1, д. 575, л. 2—15.

<sup>2</sup> Там же, д. 229, л. 15, 17, 25, 27, 29, 37.



Эскадренный миноносец «Гавриил» на ходовых испытаниях.





Эскадренный миноносец «Константин» на слипе Русско-Балтийского завода.

При строительстве кораблей Русско-Балтийский завод был тесно связан поставками оборудования с большим числом русских и иностранных предприятий. Стальное и чугунное литье для корпусов поставлялось Коломенским и Балтийским заводами, литые корпуса турбин изготавливались на Невском заводе. Поковки гребных валов были заказаны Обуховскому заводу, а их сверловка и обточка производилась на Балтийском и Невском заводах. Изготовление, сборка, регулировка и испытания турбин были выполнены непосредственно в турбинной мастерской Русско-Балтийского завода. Котлы, так же как и турбины, изготавливались на Русско-Балтийском заводе, за исключением медных котельных трубок, заказанных Франко-Русскому заводу в Петербурге<sup>1</sup>.

Зависимость от других предприятий дорого обошлась Русско-Балтийскому заводу во время войны. Перегруженные военными заказами русские заводы постоянно срывали сроки поставок и зачастую изготавливали изделия низкого качества, которые наблюдающие Морского министерства браковали. Испытывая острую нехватку в рабочей силе, администрация Русско-Балтийского завода неоднократно обращалась в Морское министерство с просьбами выделить для работы на заводе матросов Ревельской крепости и со строящихся в Ревеле кораблей, но командование Балтийского флота, опасаясь революционной агитации, наотрез отказалось от этого.

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 479, оп. 1, д. 253, л. 154—172.



Сроки готовности кораблей неоднократно переносились. Капитан 2 ранга В. И. Руднев 21 декабря 1915 г. докладывал в Петроград, что работы на эсминцах «Гавриил» и «Константин» задерживаются из-за отсутствия вспомогательных механизмов, паропровода и арматуры котлов и турбин<sup>1</sup>. В докладе сообщалось и ориентировочные сроки швартовых испытаний механизмов: «Гавриила» — в июле, а «Константина» — в сентябре 1916 г. Эти прогнозы не оправдались: эскадренный миноносец «Гавриил» вступил в строй в октябре 1916 г., а эсминцы «Константин» и «Владимир» — в мае — июле 1917 г.

25 сентября 1917 г. штабом Балтийского флота были сообщены в Петроград предложения по эвакуации строящихся кораблей из Ревеля в связи с угрозой захвата Эстонии немцами. Предполагалось ускорить работы на эсминцах «Михаил» и «Сокол» и во второй половине октября перевести их в Петроград для достройки силами Русско-Балтийского и Балтийского заводов. В связи с низкой готовностью эсминца «Мечислав» рекомендовалось прекратить на нем достроечные работы и отбуксировать корабль в Петроград на Адмиралтейский завод для консервации и длительного хранения<sup>2</sup>. Эти корабли были переведены в Петроград, но достроить их не удалось.

Вторым предприятием, строившим в Ревеле эскадренные миноносцы, стал завод «Бекер и К<sup>о</sup>», позднее Акционерное общество либавских железоделательных и сталелитейных заводов.

Не желая отставать от других монополистических объединений, Акционерное общество либавских железоделательных и сталелитейных заводов в начале 1913 г. добилось заказа на строительство пяти миноносцев типа «Новик».

Для создания судостроительной базы Общество в июне 1913 г. приобретает два предприятия — Ревельский металлический завод и Рижский судостроительный завод «Ланге и сын». С этого времени оно становится одним из крупнейших комбинированных предприятий России и получает новое название — Акционерное общество металлургических, механических и судостроительных заводов Бекера и К<sup>о</sup>.

Обострение конкурентной борьбы вынудило администрацию Общества накануне войны приобрести новейшее оборудование и провести техническую реконструкцию всего предприятия. Оно купило у г. Ревеля участок земли на западной стороне мыса Цигелькоппель (Копли), который соединялся самостоятельной веткой с Балтийской железной дорогой. К августу 1913 г. на участке оборудовали судостроительные мастерские, плаз и четыре стапеля для строительства эскадренных миноносцев.

Техническую помощь в строительстве новой верфи оказывали две старейшие французские фирмы «Норман» и «Форж и Шантье», а также швейцарская фирма «Браун-Бовери». Турбинная и котельная мастерские могли строить турбины типа «Браун-Бовери-Парсонс» и водотрубные котлы системы «Норман» для эскадренных миноносцев и крейсеров. Стапели и все мастерские соединялись между собой рельсовыми путями. Завершение оборудования

---

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 1, д. 253, л. 203.

<sup>2</sup> Там же, д. 211, л. 105.



Эскадренный миноносец «Автроил» на ходовых испытаниях.

верфи, в том числе и окончание строительства двух больших стапелей для крейсеров, планировалось на конец 1914 г.

Главная роль в финансировании этого общества принадлежала франко-германскому финансовому объединению «Норман — Шихау». Но постепенно значительную роль в его делах стали играть крупнейшие русские банки: Азовско-Донской промышленный, Петербургский частный коммерческий и Русский торгово-промышленный.

В 1913 г. Ревельский завод закладывает на своих стапелях пять эскадренных миноносцев типа «Новик»: «Изяслав», «Брячислав», «Прямислав», «Автроил» и позднее «Ф. Стратилат».

При рассмотрении чертежей и расчетов проекта эскадренного миноносца этого завода ГУК согласилось на ряд отступлений от технических условий на проектирование<sup>1</sup>.

Водонепроницаемость продольных и поперечных выгородок (второстепенных переборок) обеспечивалась не во всю высоту, а только до трюмных настилов. Расстояние между продольными переборками, т. е. ширина машинно-котельных отделений, увеличивалась с 7300 до 7500 мм, испытанию на водо- и нефтенепроницаемость разрешалось подвергнуть не все отсеки, а только один по выбору завода и наблюдающего Морского министерства.

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 1, д. 231, л. 97, 100, 134, 163; д. 233, л. 23.

Значительное количество механизмов и оборудования было заказано на иностранных предприятиях. Заводы «Браун-Бовери» в Бадене (Швейцария), заводы Круппа (Германия), «Шкода» (Австро-Венгрия) — вот далеко не полный перечень предприятий и фирм, поставивших оборудование для эсминцев типа «Изяслав».

Такое положение явилось «естественным» следствием «технической помощи», оказанной заводу «Беккер и К<sup>о</sup>» иностранным капиталом при создании судостроительной верфи в Ревеле. Прокатом, литьем и стальными поковками верфь снабжалась непосредственно Обществом либавских железоделательных заводов. Торпедные аппараты были заказаны Путиловской верфи, якорные и рулевые устройства — Ижорскому заводу<sup>1</sup>.

Неосмотрительность Морского министерства, разрешившего заказать большое количество оборудования на иностранных предприятиях, не замедлила сказаться. До начала войны с Германией на заводах «Браун-Бовери» были изготовлены и отправлены в Россию турбины всего лишь для двух эсминцев — «Изяслава» и «Автроила». С началом войны поставка материалов и оборудования из Германии сразу же прекратилась, а Швейцария, соблюдавшая традиционный нейтралитет, отказалась выполнять военные заказы воюющих стран<sup>2</sup>.

В связи с создавшейся ситуацией пришлось перезаказать роторы турбин для третьего эсминца в Англии, а для двух остальных — в Америке. К этому времени чугунные отливки корпусов турбин, заказанных Балтийскому заводу, были забракованы наблюдающим Морского министерства. Новые отливки по докладу директора завода полковника В. В. Константинова могли быть изготовлены не ранее февраля 1915 г. В упоминавшемся уже рапорте от 21 декабря 1915 г. командир «Изяслава» капитан 2 ранга В. И. Руднев докладывал начальнику штаба Балтийского флота о том, что «готовность «Изяслава» и «Автроила» задерживается из-за отсутствия турбин и что по этой же причине не могут быть закрыта верхняя палуба и установлено вооружение. Роторы и корпуса турбин для «Изяслава» и «Автроила» были переданы на Путиловскую верфь для окончательной сборки и испытаний паром. Постройка «Изяслава» и «Автроила» задерживалась и по вине Морского министерства, несколько раз изменявшего состав вооружения кораблей. Пришлось установить новые сроки сдачи «Изяслава», «Автроила», «Прямислава» — во второй половине 1916 г., «Брячислава», «Ф. Стратилата» — в начале 1917 г.»<sup>3</sup>.

Осенью 1916 г. на «Изяславе» заканчивались последние приготовления к приемным испытаниям. В это время на корабле появился молодой мичман — новый ревизор «Изяслава». Это

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 6, д. 382; оп. 1, д. 23, л. 47, 185.

<sup>2</sup> Там же, ф. 479, оп. 1, д. 253, л. 149, 164—172.

<sup>3</sup> Там же, л. 53—57.

был И. С. Исаков<sup>1</sup>, только что закончивший гардемаринские классы в Дерябинских казармах на Васильевском острове в Петрограде. Мичман И. С. Исаков как ревизор «Изяслава» занимался приемкой снабжения, шкиперского имущества, провизии и вместе с экипажем готовил корабль к ходовым испытаниям. Наконец в начале 1916 г. испытания были начаты.

14 ноября в районе о. Родшер в Финском заливе эсминiec успешно развил запроекированную скорость<sup>2</sup>. После испытаний «Изяслав» стал флагманским кораблем 3-го дивизиона, которым командовал капитан 1 ранга К. В. Шевелев. На трубе «Изяслава» появилась красная марка.

4 июля 1917 г. закончил испытания и поднял флаг эскадренный миноносец «Автроил»<sup>3</sup>.

С вторжением немецких войск в Эстонию продолжать строительство кораблей в Ревеле оказалось невозможно. 25 сентября 1917 г. штаб Балтийского флота предложил заводу срочно перевести эсминiec «Прямислав» для достройки в Петроград. Эсминцы «Брячислав» и «Ф. Стратилат» также предполагалось перевести в Петроград для консервации и длительного хранения<sup>4</sup>.

Эскадренный миноносец «Изяслав» по своим тактико-техническим характеристикам отличался от путиловских кораблей типа «Лейтенант Ильин», кораблей Металлического завода типа «Орфей» и кораблей постройки Русско-Балтийского завода типа «Гавриил». Его теоретический чертеж и чертежи общего расположения не согласовывались с перечисленными заводами. Кроме того, Ревельскому заводу было предоставлено право выбора типа главных и вспомогательных механизмов по своему усмотрению. Котельная установка эсминца «Изяслав» состояла из пяти котлов системы «Норман», изготовленных на заводе. Котлы обеспечивали давление пара в коллекторах не менее 17 атм при нагревательной поверхности 4000 м<sup>2</sup>. Полный запас нефти для отопления котлов составлял 410 т (на 86 ч 21-узлового хода).

Главная двухвальная механическая установка эскадренного миноносца «Изяслав» состояла из двух одинаковых, независимых друг от друга турбин типа «Браун-Бовери-Парсонс».

Проектная мощность одной турбины составляла 16,35 тыс. л. с. при частоте вращения 635 об/мин. Трехлопастные гребные винты отливались из специальной бронзы. Между лопастями на

<sup>1</sup> И. С. Исаков (1894—1967) — видный советский военачальник, адмирал флота Советского Союза, Герой Советского Союза, член-корреспондент АН СССР. Занимал ряд ответственных постов: командующего Балтийским флотом, начальника Главного штаба и заместителя главнокомандующего Военно-Морского Флота, генерального инспектора Министерства обороны СССР.

<sup>2</sup> ЦГА ВМФ, ф. 479, оп. 1, д. 253, л. 235.

<sup>3</sup> Там же, л. 239.

<sup>4</sup> Там же, оп. 6, д. 253, л. 203.

ступице винта были выбраны особые полости размером 30 мм, залитые цинком. Цинк с поверхности прикрывался латунными накладками, которые предложили установить инженеры завода. Накладки предохраняли основной металл гребных винтов от эрозии при кавитации. Изобретение специалистов Ревельского завода было применено впоследствии на лидере «Ленинград».

В состав артиллерийского вооружения «Изяслава» входило пять 102-миллиметровых орудий и одна «противоаэропланная» 40-миллиметровая пушка системы Виккерса. Три трехтрубных торпедных аппарата и 80 якорных мин заграждения составляли минно-торпедное вооружение эсминца.

Размещение артиллерии на «Изяславе» несколько отличалась от ранее принятого. На полубаке в диаметральной плоскости были установлены две 102-миллиметровые пушки вместо одной, как на всех других кораблях. В процессе постройки состав и размещение вооружения на эсминце «Изяслав», так же как и на кораблях типа «Лейтенант Ильин», «Орфей», «Гавриил», неоднократно изменялось в сторону усиления артиллерийского вооружения за счет сокращения числа торпедных аппаратов. При этом замена этих аппаратов 102-миллиметровыми орудиями рассматривалась как временная мера до вступления в срок легких крейсеров типа «Светлана», строившихся на Путиловской верфи, Русско-Балтийском и Ревельском заводах.

Наличие сильного артиллерийского вооружения на русских эсминцах позволяло рассматривать их в качестве лидеров эскадренных миноносцев — представителей нового класса кораблей, появившихся в иностранных флотах после русско-японской войны. Но ни одна из стран, строивших лидеры, не отказалась от идеи их использования в качестве торпедных кораблей. Очевидно, поэтому торпедное вооружение эскадренных миноносцев типа «Новик» в русском флоте оставалось более мощным, чем эсминцев других стран. Несмотря на сокращение одного торпедного аппарата, они несли по три трехтрубных аппарата (9 труб) вместо четырех-шести труб на иностранных кораблях того же класса. Артиллерийское вооружение на эсминцах «Лейтенант Ильин», «Орфей», «Гавриил» и особенно на «Изяславе» было сильнее, чем на английских лидерах, не говоря об обычных эсминцах.

Артиллерийское вооружение эсминцев типов «Орфей», «Лейтенант Ильин», «Гавриил» состояло из четырех 102-миллиметровых пушек, а эскадренных миноносцев типа «Изяслав» — из пяти таких же пушек при неизменном количестве торпедных аппаратов. Инициатива усиления артиллерийского вооружения исходила от командования минной дивизии и была затем одобрена МГШ и морским министром<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 479, оп. 1, д. 253, л. 219.

Таблица 2

**Варианты проектов перевооружения эскадренных миноносцев типа «Новик» для Балтийского моря в процессе постройки (1913—1917 гг.) (количество орудий, калибр орудий, мм)**

| Типы кораблей                         | Контрактный вариант          | Промежуточные варианты   |   | Окончательный вариант (после сдачи кораблей флоту) <sup>4</sup> |
|---------------------------------------|------------------------------|--|---|---|
|                                       |                              | По докладу МГШ морскому министру № 475 от 25 сентября 1911 г. <sup>1</sup> | По докладу МГШ морскому министру № 217 от 26 августа 1915 г. <sup>2</sup> и телеграмме начальника минной дивизии Балтийского моря № 1330 от 30 августа 1915 г. <sup>3</sup> |   |
| «Орфей», «Лейтенант Ильин», «Гавриил» | 2—102,<br>4 тройных аппарата | —  | 3—102,<br>3 тройных аппарата  | 4—102,<br>3 тройных аппарата                                    |
| «Изяслав»                             | 2—102,<br>4 тройных аппарата | 2—100,<br>5 тройных аппаратов  | 3—102,<br>4 тройных аппарата  | 5—102,<br>3 тройных аппарата                                    |
| «Гогланд» <sup>5</sup>                | 2—102,<br>4 тройных аппарата | —  | 4—102,<br>2 тройных аппарата  | 5—102,<br>2 тройных аппарата                                    |

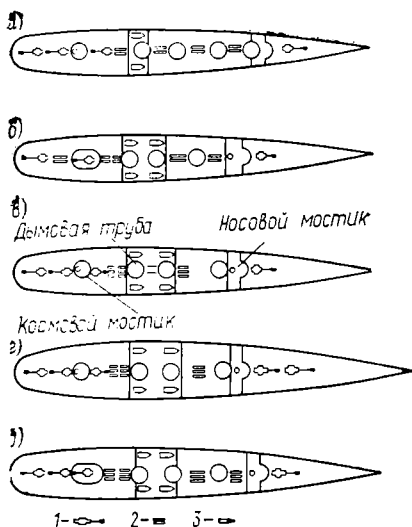
<sup>1</sup>—ЦГА ВМФ, ф. 479, оп. 1, л. 253, л. 138—142.

<sup>2</sup> Там же, л. 197аи6.

<sup>3</sup> Там же, л. 194, 195, 198.

<sup>4</sup> Там же, л. 200—201; ф. 876, оп. 102, л. А—12 (колл. черт.).

<sup>5</sup> Окончательный вариант перевооружения эсминцев типа «Гогланд» выполнен Metallдическим заводом при разработке проекта эсминца-тральщика.



Размещение минно-артиллерийского вооружения на верхней палубе эсминцев типа «Новик»: а — «Новик»; б — «Беспокойный»; в — «Орфей»; г — «Изяслав»; д — «Керчь».

1 — артиллерийское орудие; 2 — торпедный аппарат; 3 — плавучие средства.

Размещение вооружения на всех эсминцах для Балтийского моря, кроме «Изяслава», было одинаковым. Одно 102-миллиметровое орудие устанавливалось на полубаке впереди боевой рубки, носовой торпедный аппарат размещался между первой и второй трубами. За средней надстройкой было установлено еще два аппарата и три 102-миллиметровых орудия.

В 1915 г. началось оборудование строящихся и уже построенных эсминцев приборами управления артиллерийской и торпедной стрельбой с центральной наводкой<sup>1</sup>. Промышленности были заказаны приборы (тренажеры) для обучения личного состава миноносцев новым приемам стрельбы. В связи с прекращением поставки торпед из Фиуме в Петрограде был открыт новый

завод «Русский Уайтхед» и организованы торпедные пристрелочные станции<sup>2</sup>. Как отмечалось выше, уже в начале войны опыт ночных торпедных атак выявил демаскирующие свойства стрельбы с помощью пороховых зарядов. Поэтому Морское министерство в 1915 г. приступило к разработке пламегасителей и к переделке тройных торпедных аппаратов для стрельбы сжатым воздухом<sup>3</sup>.

Большие скорости новых эсминцев и кораблей противника поставили также вопрос о необходимости точного определения элементов движения цели с помощью специальных приборов. К этому же периоду относится и предложение определять курс и скорость противника «с помощью двух кораблей и радиоуправления», т. е. триангуляционным способом. Положительную оценку этого предложения дал А. Н. Крылов в своем письме от 15 февраля 1916 г.<sup>4</sup>, где особо отметил эффективность нового способа в условиях резко возросших скоростей кораблей. Впоследствии этот способ целеуказания и выработки данных для стрельбы нашел широкое применение.

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 3, д. 286, 600.

<sup>2</sup> Там же, д. 725.

<sup>3</sup> Там же, д. 558.

<sup>4</sup> Там же, д. 612, л. 1, 2.

Большое значение для повышения вероятности поражения морских целей имела разработка и освоение производства новых приборов центральной наводки и управления артиллерийской стрельбой системы «Гейслер», заменивших собой табличный способ стрельбы и непосредственное визирование цели. К 1916 г. приборы этой системы были установлены на всех эскадренных миноносцах типа «Новик»<sup>1</sup>.

Нельзя не сказать и о том, что к периоду первой мировой войны относятся идеи русских военных моряков, касающиеся использования эскадренных миноносцев типа «Новик» в качестве противолодочных кораблей. Это стало возможным благодаря высокой скорости новых эсминцев и наличию большого количества дополнительного груза в виде глубинных бомб. В рапорте от 23 мая 1915 г. капитан 2 ранга Л. Г. Гончаров указывал: «...применение бомб дает возможность покрыть сильными подводными взрывами, довольно густо, площадь вероятного местонахождения подводной лодки»<sup>2</sup>. Для борьбы с подводными лодками, находящимися в надводном положении, использовалась артиллерия.

Общеизвестно, какое большое значение придавалось русским морским командованием использованию в войне минных заграждений и развитию этого вида оружия. Но созданию средств борьбы с якорными минами не уделялось достаточного внимания, хотя на вооружении флота и имелись эффективные тралы (трал Шульца и др.) и тральщики новой постройки типа «Запал». Во время войны тральщиков нового типа стало явно не хватать для обеспечения действий флота. Назрела необходимость спешной постройки дополнительного количества тральщиков или приспособления для этой цели кораблей других типов, в частности новых эсминцев Мюльграбенской верфи<sup>3</sup>.

История создания этой верфи такова. Известная немецкая фирма «Шихау» решила открыть в России свое отделение и, понизив цены на эскадренные миноносцы, стала опасным конкурентом для русских заводчиков. За каждый миноносец фирме выплачивалось 1 млн. 935 тыс. руб. вместо 2,4—2,5 млн., запрошенных русскими заводчиками. Именно поэтому фирма «Шихау» сумела получить заказ на девять эскадренных миноносцев для России накануне войны.

В начале 1912 г. владелец фирмы Карл Цизе обратился в Морское министерство с ходатайством о разрешении на постройку в Риге судостроительной верфи. Начальник ГУКА в ответ предложил построить верфь не в Риге, а в Нарве. Но постройка верфи в Нарве требовала больших капитальных затрат, и это предложение фирма «Шихау» отвергла. Одновременно было сообщено, что в состав правления верфи, администрации и рабочих иностранные подданные допущены не будут. Это условие ничуть не смутило учредителей новой верфи. Сразу же был подыскан «русский» владелец еще не существующей верфи Карл Иессен. Он происходил из прибалтийских немецких дворян, в русско-японскую войну командовал отрядом крейсеров и имел чин контр-адмирала.

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 2, л. 329, л. 338—340.

<sup>2</sup> Там же, ф. 479, оп. 1, д. 253, л. 295.

<sup>3</sup> Там же, ф. 401, оп. 1, д. 748, л. 1—20; оп. 3, д. 914, л. 10—15.



23 марта 1913 г. с К. Иессеном был заключен контракт на постройку девяти эскадренных миноносцев типа «Новик» для Балтийского моря: «Гогланд», «Гренгам», «Кульм», «Патрас», «Стирсудден», «Смоленск», «Тенедес», «Хиос», «Рымник»<sup>1</sup>. В соответствии с контрактом несуществующая верфь в качестве аванса получила первый платеж в сумме 3 млн. 375 тыс. руб. Тем временем К. Иессен приобрел в окрестности Риги на правом берегу р. Западной Двины у Мюльграбенского протока (Милгравский канал) обширный участок и получил разрешение на строительство верфи. Директор строительных работ К. Киннапель и весь персонал инженеров и мастеров были полностью приглашены с верфи «Шихау» в Эльбинге.

На участке предполагалось разместить шесть стапелей для эскадренных миноносцев, судостроительную и машиностроительную мастерские, электростанцию, кузницу, плаз и поселок для рабочих. Дстроечный бассейн планировалось соорудить в Мюльграбенском протоке, укрепив его берега сваями. Для доставки железнодорожных вагонов со станции Старый Мюльграбен через проток решено было использовать специальный ледакольный паром. Причальная стенка сооружалась на месте старой пароходной пристани вблизи стапелей. Сроки окончания всех строительных работ на верфи устанавливались на конец 1913 г. К середине августа 1913 г. намечалось начать сборку первых трех эсминцев. Закладка следующих трех кораблей на трех других предполагалась в начале октября 1913 г.

В соответствии с контрактом К. Иессен получил право заказать турбины с гребными валами и винтами, котлы и вспомогательные механизмы для первых трех эсминцев на заводах «Шихау».

Царицынский завод обязался поставлять черный прокат, Ижорский — цельнотянутые трубы, завод Лесснера — снарядные элеваторы, четыре германские фирмы приняли заказы на поковки для изготовления штевней и рулей, прокат для листов наружной обшивки.

Но фирма «Шихау» с самого начала не собиралась строить на территории России самостоятельное предприятие. Новой верфи отводилась роль сборочной площадки эсминцев, оборудование для которых вплоть до последнего винта должно было производиться на заводах в Германии<sup>2</sup>.

В апреле 1914 г. Лифляндское губернское правление выдало К. Иессену официальное разрешение и свидетельство на право открытия нового судостроительного предприятия — Мюльграбенской верфи.

Контрактное водоизмещение эсминца составляло 1340 т. На корабле планировалось установить две турбины типа «Ши-

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 1, д. 320, л. 37—44, 61—62.

<sup>2</sup> Там же, л. 72—75.

хау» и пять котлов с двусторонним нефтяным отоплением. Состав вооружения, скорость и другие элементы соответствовали техническим условиям на проектирование эскадренных миноносцев для Балтийского моря. Мюльграбенская верфь должна была сдать в 1915 г. шесть миноносцев и в начале 1916 г. — еще три<sup>1</sup>.

Конструкторскую документацию для строительства эсминцев фирма «Шихау» разрабатывала небрежно, не выполняя требований технических условий на проектирование. По-видимому, если бы корабли Мюльграбенской верфи были построены, то «новики» не смогли бы удержать за собой звания лучших эскадренных миноносцев в мире.

Главным недостатком проекта были низкая продольная прочность корпуса, отсутствие второго дна в носовом котельном и турбинных отделениях, малый район плавания по сравнению с эсминцами других заводов<sup>2</sup>. Наиболее слабым местом корпуса был стык кормового котельного и носового турбинного отделений, где напряжения превышали допустимые. Это снижало мореходные качества миноносца и вызывало опасения в возможности излома корпуса на волне.

Морское министерство пошло на поводу у Мюльграбенской верфи и, вместо того чтобы потребовать принятия радикальных мер для увеличения продольной прочности корабля, согласилось на усиление горизонтального киля и стрингеров верхней палубы<sup>3</sup>. Но недостатки, обусловленные отсутствием второго дна, не исчерпывались малой продольной прочностью корпуса. Резко снижались важнейшие качества эсминца — непотопляемость и живучесть. Малейшее повреждение корпуса в районе расположения турбин приводило к затоплению машинных отделений, наиболее значительных по объему. Отсутствие второго дна ограничивало также запасы топлива, хранимого в междудонном пространстве, и сокращало дальность плавания. Фирма «Шихау» не утруждала себя и в разработке фундаментов под турбины и котлы, а использовала для этого непосредственно стрингеры и флоры. Причем высота флор под турбинами не превышала 250 мм, вследствие чего турбины находились слишком близко к обшивке корпуса.

ГУК указывал, что при такой конструкции «следует ожидать даже при небольших местных авариях сдвига механизмов с мест»<sup>4</sup>. Проект изобиловал и менее значительными недостатками: подкрепления под 102-миллиметровые орудия не были доведены до киля и заканчивались на жилой палубе, давление на баллер и ребра руля в два раза превышало нагрузки, принятые

---

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 1, д. 230, л. 37—44.

<sup>2</sup> Там же, ф. 479, оп. 1, д. 253, л. 233.

<sup>3</sup> Там же, ф. 401, оп. 1, д. 230, л. 17, 106.

<sup>4</sup> Там же, ф. 401, оп. 1, д. 230, л. 85, 115.

на эсминцах русских заводов, и др.<sup>1</sup> Гребные винты выступали за линию киля, поэтому касание грунта корпусом неизбежно влекло за собой поломку винтов. Морское министерство разрешило и это отступление от технических условий, так как уменьшение диаметра винтов могло вызвать снижение скорости<sup>2</sup>.

Несмотря на все эти недостатки, в октябре 1913 г. все чертежи эсминцев типа «Гогланд» были утверждены Морским министерством. Такая сговорчивость Морского министерства объяснялась не только сравнительно низкой стоимостью эсминцев Мюльграбенской верфи и соблазном строительства на территории России нового современного завода. Дело в том, что фирма «Шихау» обязалась также в короткие сроки построить на своих верфях в Германии два легких крейсера типа «Адмирал Невельской»<sup>3</sup>.

Первые два эсминца — «Гогланд» и «Гренгам» — на Мюльграбенской верфи заложили с опозданием. Только 2 декабря 1913 г. на стапель были установлены горизонтальный и вертикальный кили, средний лист настила внутреннего дна под вторым котельным отделением, крепежные угольники этих деталей и др.<sup>4</sup> В декабре состоялась закладка эсминцев «Кульм» и «Патрас». В 1914 г. заводу Лесснера в Петербурге было заказано минно-торпедное вооружение для эсминцев типа «Гогланд»<sup>5</sup>.

Однако с началом войны с Германией строительство корпусов резко замедлилось<sup>6</sup>. Готовность первых четырех кораблей, заложенных на верфи, была низкой. Механизмы, изготовлявшиеся в Германии, не были перезаказаны. В январе 1916 г. вопрос о Мюльграбенской верфи рассматривался на Совещании по судостроению. В связи с угрозой захвата Риги немцами в 1916 г. Мюльграбенская верфь была реквизирована русским правительством, четыре корабля переданы на достройку Металлическому заводу. Их следовало перевооружить под быстроходные тральщики<sup>7</sup>.

Состав минно-артиллерийского вооружения на эсминцах типа «Гогланд» претерпевал в процессе их достройки те же изменения, что и на других эсминцах. Вначале два кормовых торпедных аппарата были заменены двумя 102-миллиметровыми орудиями<sup>8</sup>, а затем добавлена еще одна (пятая) кормовая

---

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 1, д. 230, л. 56—57, 160.

<sup>2</sup> Там же, д. 229, л. 4—6.

<sup>3</sup> С началом войны крейсера «Адмирал Невельской» и «Муравьев-Амурский» были реквизированы германским правительством и достраивались под новыми названиями «Эльбинг» и «Пиллау».

<sup>4</sup> ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 1, д. 230, л. 148.

<sup>5</sup> Там же, оп. 6, д. 699, л. 1—25.

<sup>6</sup> Там же, ф. 479, оп. 1, д. 253, л. 149.

<sup>7</sup> Там же, ф. 401, оп. 1, д. 857, л. 15—20.

<sup>8</sup> Там же, ф. 479, оп. 1, д. 253, л. 200—201.

пушка Окончательный состав вооружения эсминцев типа «Гогланд». переоборудованных под быстроходные тральщики, включал в себя два тройных торпедных аппарата, пять 102-миллиметровых орудий и 40-миллиметровую противозаэропланную (зенитную) пушку. Тральное оборудование эсминцев состояло из змейкового и щитового трала и трала-кринолина. Требование иметь скорость не менее 32—33 уз Морское министерство сохраняло, но с условием, чтобы минимальный ход, допускавший работу с тралами, не превышал 8—12 уз<sup>1</sup>.

Заказ на строительство четырех таких кораблей был выдан Металлическому заводу в ноябре 1916 г.<sup>2</sup> Все недостатки проекта, указанные ранее, сохранялись. Остальные пять кораблей также предполагалось достраивать на Металлическом заводе, но по измененному проекту эсминца типа «Орфей». Окончание постройки эсминцев-тральщиков планировалось на 1918 г.

К 1 февраля 1917 г. готовность кораблей, заказанных Металлическому заводу, не превышала 18%, поэтому решением уже Временного правительства от 14 октября 1917 г. их постройка была приостановлена<sup>3</sup>.

### **3.4. Строительство дивизиона**

#### ***„Памяти адмирала Ф. Ф. Ушакова“***

В связи с дальнейшим ростом морских сил вероятных противников России в начале 1914 г. потребовалось не только пересмотреть планы войны, но и принять срочные меры для значительного усиления флота на Черном море. Командование Черноморского флота не исключало, что более сильный турецкий флот для обеспечения действий своих сухопутных сил примет попытку предварительно уничтожить или надежно заблокировать русский флот в Севастополе. 17 марта 1914 г. МГШ представил в Государственную думу доклад «Об отпуске средств на спешное усиление Черноморского флота в период 1914—1917 гг.»<sup>4</sup>.

В докладе приводился анализ военно-политической обстановки, сложившейся на Черноморском театре к началу первой мировой войны, обосновывалась необходимость удержания господства на море и дополнительного строительства кораблей. Для этого, по мнению МГШ, требовалось строительство еще одного линкора, двух крейсеров, а также значительное увеличение числа эскадренных миноносцев. «Для успешности минных (торпедных) атак, — говорилось в докладе, — необходимо иметь

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 479, оп. 1, д. 253, л. 200—201.

<sup>2</sup> Там же, л. 73, 98, 132—134.

<sup>3</sup> Там же, л. 73, 98, 132—134; Флот в первой мировой войне/Под ред. проф. И. С. Исакова, Т. 1. М., Воениздат, 1964, с. 323—324.

<sup>4</sup> Там же, ф. 401, оп. 1, д. 332, л. 53—69.

несколько групп эскадренных миноносцев, причем каждая группа должна состоять из определенного числа кораблей»<sup>1</sup>. Исходя из этих соображений предлагалось незамедлительно начать одновременную постройку восьми эскадренных миноносцев. Это и положило начало строительству третьей (или первой Ушаковской<sup>2</sup>) серии эскадренных миноносцев типа «Новик» для Черного моря.

К докладу прилагалась «Краткая пояснительная записка о типах судов, подлежащих постройке». За основу нового проекта эскадренного миноносца для Черного моря было решено взять лучший из проектов эсминцев, уже строившихся для Балтийского моря, с внесенным в него ряда необходимых улучшений и изменений, вытекающих из опыта плавания «Новика». В Записке говорилось, что опыт использования эскадренного миноносца «Новик» дал богатый материал «для выяснения вопроса о плавании больших миноносцев со значительным ходом в открытом море в свежую погоду».

Прежде всего необходимо было улучшить мореходные качества новых кораблей и повысить прочность корпуса, что, в свою очередь, требовало увеличения осадки и водоизмещения. Поскольку главным требованием оставалась высокая скорость, то для ее сохранения необходимо было увеличить мощность механизмов. При водоизмещении 1570 т и скорости 35 уз основные размерения предполагалось сохранить такими же, как у эскадренного миноносца типа «Изяслав», увеличив осадку до 3,5 м.

На эсминце нового проекта первоначально предусматривались три 102-миллиметровых орудия, одна 47-миллиметровая и две 40-миллиметровые пушки, два пулемета и четыре тройных торпедных аппарата. Еще одно 102-миллиметровое орудие было добавлено в процессе строительства и размещено на кормовом мостике подобно тому, как это было сделано на эскадренных миноносцах типа «Беспокойный».

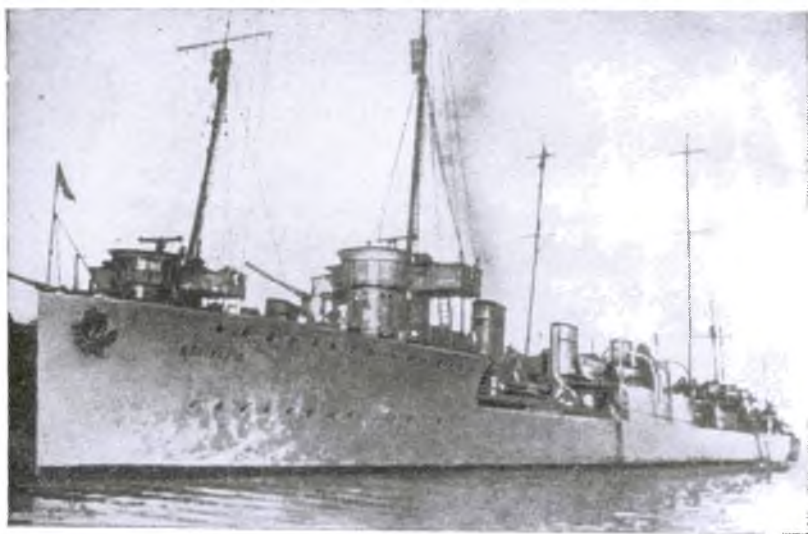
Разработка проекта нового эсминца для Черного моря была поручена Николаевскому заводу и двум заграничным заводам — «Ярроу» и «Торникрофт» в Англии<sup>3</sup>. Иностранные проекты были рассмотрены в сентябре 1914 г. в МГШ и ГУК и признаны неприемлемыми.

Николаевский завод, оставшись без конкурентов, не стал утруждать себя разработкой нового проекта и представил в Морское министерство несколько измененный проект эскадренного миноносца «Беспокойный» с учетом требований по новому

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 1, д. 332, л. 126.

<sup>2</sup> Все корабли этой серии названы в честь побед русского флота 1790 и 1799 гг. под руководством адмирала Ф. Ф. Ушакова, поэтому она получила название «Ушаковской», а дивизион, сформированный из этих кораблей, — «Памяти адмирала Ф. Ф. Ушакова».

<sup>3</sup> ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 1, д. 332, л. 126.



Достройка эскадренного миноносца «Калиакрия» на Николаевском заводе.

составу вооружения и увеличению количества офицеров до 10, а команды до 130 человек. К 1 августа 1914 г. разработка всех чертежей закончилась, и они были отправлены в ГУК для утверждения<sup>1</sup>. Срок сдачи первых четырех кораблей намечался на март, а остальных — на сентябрь 1916 г.

Северные заводы в распределении заказов на эту серию не участвовали, так как были полностью загружены строительством кораблей для Балтийского моря. Однако война нарушила принятый порядок проектирования эсминцев. Они были заказаны обществу «Наваль—Руссуд».

Первые четыре корабля: «Керчь», «Фидониси», «Гаджибей» и «Калиакрия» — были заложены в начале 1915 г. на двух стапелях завода «Наваль», где строились первые эсминцы, и двух стапелях, которые ранее арендовал Невский завод для строительства эсминцев «Поспешный» и «Громкий». Состав вооружения этих эсминцев также изменялся в процессе проектирования и строительства. В докладе морскому министру от 9 марта 1915 г. МГШ предложил вооружать черноморские эсминцы пятью тройными торпедными аппаратами с сохранением трех 102-миллиметровых орудий<sup>2</sup>. Впоследствии пятый аппарат был заменен четвертой 102-миллиметровой пушкой.

Темпы строительства этой серии эскадренных миноносцев были гораздо ниже, чем предыдущей. Дело в том, что на

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 1, д. 332, л. 97—98.

<sup>2</sup> Там же, ф. 479, оп. 1, д. 253, л. 173—177.

предприятиях только что созданного треста «Наваль — Руссуд» строились одновременно четыре линейных корабля, находившихся в разных стадиях готовности: «Императрица Мария», «Император Александр III», «Императрица Екатерина II», «Император Николай I» и легкие крейсера «Адмирал Нахимов», «Адмирал Лазарев», «Адмирал Истомин», «Адмирал Корнилов».

В 1915 г. Санкт-Петербургский международный коммерческий банк, финансировавший заводы «Наваль» и «Руссуд», с согласия царя (жена Николая II Александра Федоровна была крупным акционером «Руссуда») объединил управление ими, создав тем самым крупнейшую в стране монополистическую организацию судостроительной промышленности юга России — трест «Наваль — Руссуд». Полное слияние предприятий произошло в 1916 г. Именно к этому времени относится начало специализации производства — «Наваль» стал строить только судовые механизмы, а «Руссуд» выполнял все корпусные работы.

Нельзя обойти молчанием историю создания крупнейшего судостроительного предприятия юга России — завода «Руссуд» — «Русское судостроительное общество» (ныне завод им. 61 коммунара), который был включен в трест. Получив в бесплатную аренду на 25 лет Николаевское Адмиралтейство и крупный аванс от Морского министерства, администрация завода «Руссуд» срочно приступила к коренной реконструкции верфи. Ей удалось в короткое время создать современное предприятие, пригодное для постройки кораблей любого водоизмещения.

За внешней стороной принятого решения о сдаче в аренду Николаевского Адмиралтейства «Руссуду» скрывались более глубокие причины: идея создания «Руссуда» возникла в 1911 г. сразу же после утверждения программы строительства Черноморского флота, когда Санкт-Петербургский международный коммерческий банк решил заняться судостроением. Многие видные деятели Морского министерства и члены царской фамилии стали акционерами нового общества. Поэтому банк не ограничился арендой Николаевского Адмиралтейства и начал широко использовать инженерно-технические кадры с казенных заводов. Так, не имея еще ни собственных инженерно-технических кадров, ни производственной базы, «Руссуду» удалось получить заказ на строительство двух линейных кораблей («Императрица Мария» и «Император Александр III»), а заводу «Наваль», обладавшему мощной производственной базой, пришлось довольствоваться заказом только на один линейный корабль («Императрица Екатерина II»).

Спуск первых четырех эсминцев состоялся на заводе «Наваль—Руссуд» в мае («Керчь», «Фидониси») и в августе («Гаджибей» и «Калиакрия») 1916 г. На освободившихся стапелях были сразу же заложены следующие четыре корабля — «Занте», «Цериго», «Корфу» и «Левкас». Первые четыре корабля вступили в строй в 1917 г., в том же году со стапелей сошли эсминцы «Цериго» и «Занте». Эскадренный миноносец «Цериго» был достроен и вошел в строй в 1919 г.

Гражданская война и интервенция не позволили достроить эсминцы «Занте», а «Корфу» и «Левкас» так и остались стоять на стапелях. В советское время эти три эсминца были достроены и вошли в состав флота в 1927—1928 гг. В эти же годы были достроены два эсминца «Капитан Белли» и «Капитан Керн».

В ходе войны была предпринята попытка построить еще 12 кораблей так называемой второй Ушаковской серии<sup>1</sup>. 19 октября 1914 г. контр-адмиралу А. А. Данилевскому была направлена телеграмма из ГУКа: «Для решения вопроса о постройке следующих миноносцев для Черного моря прошу в недельный срок прислать ваши соображения относительно миноносцев «Наваля»: отзыв о них, замечания и желательные улучшения»<sup>2</sup>. Постановлением Адмиралтейств-совета от 5 ноября 1915 г., согласованным с командующим Черноморским флотом, на эсминцах второй Ушаковской серии предусматривалась установка четырех 102-миллиметровых орудий, одной 3-дюймовой противозащитной пушки и четырех тройных торпедных аппаратов<sup>3</sup>.

Контракт на постройку 12 эсминцев для Черного моря был заключен с трестом «Наваль — Руссуд» в 1916 г.<sup>4</sup> Временное правительство, рассматривая вопрос о строительстве этих кораблей, 14 октября 1917 г. постановило достроить четыре эсминца, четыре корабля законсервировать и четыре ликвидировать вообще<sup>5</sup>. Но ни один из оставшихся кораблей построить не удалось.

Таким образом, в течение 1913—1917 гг. на Балтийском море вступило в строй 17 (включая «Новик») и на Черном море 14 эсминцев-«новиков». Если бы были построены все корабли (линкоры, крейсера и эсминцы), предусмотренные программами 1908—1912 гг. и 1912—1916 гг., то русский флот представлял бы собою значительную силу, пригодную не только к оборонительным, но и к наступательным действиям на море. Однако, как и все предыдущие русские судостроительные программы, эти программы тоже оказались незаконченными. В частности, на Балтике остались недостроенными 20 эсминцев, на Черном море 3 эсминца, не считая 12 эсминцев второй Ушаковской серии. После гражданской войны часть недостроенных кораблей была разобрана и использована для постройки других кораблей или продана на слом.

Такова история проектирования и постройки турбинных эсминцев русского флота, которые разрабатывались по единым техническим условиям, утвержденным Морским министерством. Эти условия лишь видоизменялись в зависимости от предполагаемого театра военных действий. У эскадренных миноносцев постройки 1914—1917 гг. — одна основа — проект Путиловского завода, занявший первое место на конкурсе и одобренный

---

<sup>1</sup> Получила такое название лишь потому, что эсминцы должны были строить фактически по тому же проекту, что и эсминцы первой Ушаковской серии. Названия им не присваивали.

<sup>2</sup> ЦГА ВМФ, ф. 401, оп. 1, д. 332, л. 137.

<sup>3</sup> Там же, ф. 479, оп. 1, д. 253, л. 236.

<sup>4</sup> Там же, ф. 401, оп. 1, д. 756 и оп. 6, д. 1303.

<sup>5</sup> Там же, ф. 479, оп. 1, д. 253, л. 132, 134.



Морским министерством после его корректировки в МТК. И хотя корабли строились различными заводами, следовательно обладали определенными особенностями, сходства между ними гораздо больше, чем отличий. Поэтому можно говорить о создании в этот период серии однотипных эскадренных миноносцев с уникальными тактико-техническими характеристиками. Серия русских эсминцев типа «Новик» явилась самой многочисленной серией кораблей одного типа, когда-либо строившихся для флота России. Немного подобных примеров дает нам и вся история военного кораблестроения первой четверти XX века.

## **ПРОТИВ КАЙЗЕРОВСКОГО ФЛОТА**

### **4.1. Флот вступает в войну**

1 августа 1914 г. Россия вступила в первую мировую войну 1914—1918 гг. Эта война была несправедливой, империалистической. Обе враждующие группировки государств вели ее во имя передела мира, захвата чужих земель, покорения народов. В. И. Ленин писал, что «...это есть война между двумя группами разбойнических великих держав из-за дележа колоний, из-за порабощения других наций, из-за выгод и привилегий на мировом рынке».<sup>1</sup> В войне преследовалась и другая цель: правящие круги воюющих стран надеялись с ее помощью отвлечь трудящиеся массы от классовой борьбы, разъединить рабочий класс и физически уничтожить его революционный авангард.

Необходимо подчеркнуть, что именно кайзеровской Германией была развязана первая мировая война. Германские империалисты рассчитывали в результате ее победного завершения занять главенствующее положение в Европе, захватить английские, французские и бельгийские колонии, Украину, Польшу, Прибалтику, лишить самостоятельности Балканские страны путем создания на Ближнем Востоке полуколониальной империи.

В свою очередь царская Россия преследовала в войне следующие цели: раздел Турции, захват Константинополя и черноморских проливов, присоединение Галиции, принадлежавшей Австро-Венгрии, усиление своего влияния на Балканском полуострове.

Русскому флоту в этой войне отводилась довольно скромная роль. По плану МГШ 1912 г., утвержденному Николаем II,

---

<sup>1</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 27, с. 1.

на Балтийский флот возлагались следующие задачи: в случае попытки германского флота прорваться в восточную часть Финского залива с целью высадки десанта всеми силами и средствами остановить его, дав бой на заранее подготовленной минно-артиллерийской позиции в самой узкой части Финского залива<sup>1</sup>. Основой такой позиции должно было стать минное поле из нескольких линий якорных мин, расположенное в самой узкой части Финского залива между островами Нарген и Макилуого. Южный фланг позиции прикрывали две артиллерийские батареи на о. Нарген: первая состояла из четырех орудий 203-миллиметрового калибра, вторая — из четырех орудий 152-миллиметрового калибра. На северном фланге позиции, на мысе Порккала-Удд, была установлена еще одна батарея из четырех 152-миллиметровых орудий.

Это позволяло мобилизовать и развернуть силы 6-й армии, предназначенной для защиты столицы, а в случае необходимости отвести флот из передовых баз в Виндаве (ныне Вентспилс) и Либаве в Ревель, Гельсингфорс и Кронштадт.

Перед Черноморским флотом с начала войны ставилась задача блокировать проливы и оборонять свои берега.

К началу войны в составе русского флота действовал только один эсминец нового типа — эскадренный миноносец «Новик». Он входил в состав отряда крейсеров и использовался вначале как легкий крейсер.

В ночь с 30 на 31 июля 1914 г. командующий Балтийским флотом вице-адмирал Н. О. Эссен телеграфировал морскому министру: «Прошу сообщить о политическом положении. Если не получу ответа сегодня ночью, утром поставлю заграждение»<sup>2</sup>.

Утром 31 июля по приказу Эссена отряд минных заградителей в составе кораблей «Ладога», «Нарова», «Амур» и «Енисей» начал постановку мин в районе главной минно-артиллерийской позиции. Для прикрытия заградителей была развернута бригада линейных кораблей и бригада крейсеров, куда входил и эсминец «Новик». Так он вступил в войну.

К осени 1914 г., убедившись в том, что германский флот пока не собирается осуществлять прорыв к восточному побережью Финского залива, и предпочитая не рисковать своими главными силами, штаб Эссена разработал новый план операции, в котором наряду с оборонительными действиями предусматривались и наступательные. План, в частности, предполагал постановку активных минных заграждений в южной и юго-восточной частях Балтийского моря, а также уничтожение торговых судов и наблюдательных постов противника<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 479, оп. 1, д. 146, л. 1—40.

<sup>2</sup> Флот в первой мировой войне, т. 1, с. 90.

<sup>3</sup> ЦГА ВМФ, ф. 479, оп. 1, д. 970, л. 27.

Намеченные к минированию районы имели для Германии жизненно важное значение, так как именно через них проходил единственный маршрут перевозки сырья из Швеции. План был утвержден главнокомандующим 6-й армией<sup>1</sup>, которому в оперативном отношении подчинялся командующий флотом Балтийского моря.

В активных минных постановках по этому плану участвовал и «Новик». Чтобы максимально затруднить плавание неприятельских кораблей на обширном пространстве, мины было решено ставить с минимальной затратой средств — отдельными банками.

Первая постановка минного заграждения у берегов противника была выполнена 5 ноября 1914 г. «Новиком» совместно с полудивизионом особого назначения в составе угольных эскадренных миноносцев «Сибирский стрелок», «Генерал Кондратенко», «Охотник» и «Пограничник». Четыре корабля в эту ночь выставили 140 мин в 40 милях от Мемеля, а «Новик» поставил минную банку из 50 мин в непосредственной близости от Пиллау<sup>2</sup>.

По воспоминаниям участника этой операции — члена экипажа «Новика» — дело обстоит так: «Все стояли на своих местах — ведь это была наша первая боевая постановка, и не удивительно, что все мы немного нервничали. Да и забралось-то ведь как далеко: под самый нос неприятеля. Вот в темноте стали вырисовываться какие-то неясные очертания не то берега, не то дамбы. Мы были уже у самого неприятельского порта. В этот момент раздался так долгожданный телефонный звонок с мостика и команда «Начать постановку».

Во время постановки наш ход был 18 уз. Благодаря удачно расположенному курсу нас почти не качало. Постановка была начата в 1 ч 55 мин, причем мины ставились через 10 с каждая. Спустя 8 мин 20 с все было кончено. Поставив мины, командир дал ход 24 уз, и «Новик» лег на обратный курс<sup>3</sup>. На минах, поставленных дивизионом особого назначения, дважды подорвался 17 ноября 1914 г. германский броненосец «Фридрих Карл» и в результате полученных повреждений затонул<sup>4</sup>. На этом же минном заграждении 6 сентября 1915 г. погиб германский пароход «Бреслау», а 14 октября того же года подорвался германский эскадренный миноносец «S-149».

Первое столкновение «Новика» с кораблями противника произошло сразу после постановки им мин под Пиллау. Вот как об этом пишет в своем донесении начальнику 1-й минной дивизии командир эсминца капитан 2 ранга П. П. Палецкий:

---

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 479, оп. 1, д. 970, л. 46.

<sup>2</sup> Там же, д. 286, л. 4.

<sup>3</sup> ЦВММ, рукописный фонд, № 6/3324, с. 34.

<sup>4</sup> Боевая летопись русского флота. М., Воениздат, 1948, с. 365.

«В 2 ч 45 мин усмотрел на правом траверзе в расстоянии 30—40 кабельтовых два судна без огней, опознать которые не удалось. Вызвали людей по боевой тревоге, дали самый полный ход и легли на курс вест-норд-вест. Головной неприятельский корабль, сделав ратьером дважды в быстрой последовательности ряд опознавательных и не получив ответа, открыл прожектор и дал по нам несколько недолетных залпов, один из которых по целику лег хорошо... Я артиллерийский огонь приказал не открывать, чтобы уйти незамеченными...»<sup>1</sup>

24 ноября 1914 г. «Новик» вновь ставил мины вблизи побережья противника, теперь уже у банки Штольпе в оперативной зоне немецкой военно-морской базы Свинемюнде. Работа проходила в тяжелых условиях. Балтика по-осеннему штормила. Корму эсминца сильно заливало, минные рельсы и скаты обмерзали. Тех, кто стоял у скатов, пришлось привязать. Трудно приходилось не только минерам. Как писал в своем донесении командир «Новика», «ввиду вероятности внезапной встречи с неприятелем на близком расстоянии прислуга погребов, орудий и минных <торпедных> аппаратов в продолжение всей ночи находились на своих местах по боевому расписанию...»<sup>2</sup> В эту ночь «Новик» выставил 50 мин, на одной из которых в январе 1915 г. погиб немецкий пароход «Латона».

Для противника минные постановки русских кораблей в этом районе оказались настолько неожиданными, что германский главный военно-морской штаб относил потери своих кораблей и судов на счет действующих здесь подводных лодок.

«После обнаружения заграждения у Мемеля,— пишет немецкий историк Р. Фирле,— обширный район Балтийского моря до меридиана Арконы (северная оконечность о. Рюген) должен был считаться опасным от мин... С обнаружением русского заграждения наша военная деятельность в Балтике должна была встретить тяжелые затруднения»<sup>3</sup>.

На Черном море главным противником России была Турция. Русский Черноморской флот к началу войны имел бесспорное преимущество перед турецким. Но в конце августа 1914 г. в состав турецкого флота вошли германский линейный крейсер «Гебен» и крейсер «Бреслау», что сразу изменило соотношение сил. Линейный крейсер «Гебен» был значительно сильнее любого из пяти линейных кораблей додредноутного типа Черноморского флота по составу артиллерии и намного превосходил их в скорости. Эсминцев в русском флоте было больше, чем в турецком. Однако русские угольные миноносцы имели малый район плавания, использовать их вдали от своих

---

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 479, оп. 1, д. 314, л. 46.

<sup>2</sup> Там же, ф. 479, оп. 1, д. 314, л. 68.

<sup>3</sup> Фирле Р. Война на Балтийском море, т. 1. М., Воениздат, 1937, с. 316.



Тренировка заряжающих на эскадренном миноносце «Дерзкий», 1915 г.

баз было нельзя. В начале войны Черноморский флот получил четыре новых миноносца типа «Новик» — «Беспокойный», «Гневный», «Дерзкий», «Пронзительный». Тактико-технические данные этих кораблей позволяли с успехом использовать их у побережья противника, однако команды новых миноносцев к началу войны еще не успели пройти необходимой боевой подготовки.

29 октября 1914 г. германо-турецкая эскадра напала на черноморские военно-морские базы Севастополь, Одессу, Феодосию, Новороссийск, подвергнув их артиллерийскому обстрелу из тяжелых орудий. Но желаемого результата противник не достиг. Ему удалось

потопить лишь два устаревших корабля: минный заградитель «Прут» и канонерскую лодку «Донец».

Главной задачей Черноморского флота в кампании 1914 г. была оборона своего побережья. Наряду с этим, однако, Черноморский флот предпринимал и активные действия у вражеских берегов, прежде всего в районе пролива Босфор.

5 ноября 1914 г. из Севастополя вышли миноносцы 1-го дивизиона «Беспокойный», «Гневный», «Дерзкий», «Пронзительный». Развив полную скорость, они присоединились к эскадре из пяти линкоров и трех крейсеров, которая вышла из главной базы несколько раньше. Русские корабли держали курс на Босфор для постановки минного заграждения в этом районе. Каждый эсминец имел на борту 60 мин.

В ночь на 6 ноября черноморскими «новиками» было выставлено первое активное минное заграждение у Босфора<sup>1</sup>. Выполнив свою задачу, эсминцы присоединились к эскадре и приняли участие в артиллерийском налете на турецкий порт Зунгулдак.

Первый месяц войны на Кавказском фронте принес успех русским войскам. Они продвинулись на всех основных направлениях — Эрзерумском, Ольтинском и Эриванском. Исходя из этого командование флотом решило осуществить дальнюю блокаду Босфора, активизировать боевые действия в восточной

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 609, оп. 1, д. 1197, л. 9—11.

части Черного моря и прежде всего усилить борьбу с вражескими морскими перевозками. Однако сил для этого было явно недостаточно. Командующий флотом адмирал А. А. Эбергард доносил в ставку верховного главнокомандующего: «Полное отсутствие в Черноморском флоте быстроходных крейсеров поставило нас в крайне невыгодное положение для крейсерства и поддержания блокады, так как за исключением четырех эсминцев, только что вступивших в строй, не было ни одного судна, которое можно было бы отделить от флота»<sup>1</sup>.

Четыре эскадренных миноносца типа «Новик» активно действовали на прибрежных коммуникациях у Анатолийского побережья в Угольном районе как самостоятельно, так и в составе эскадры. Угольный район включал в себя Зунгулдак, Козлу, Эрегли, Килимли, Парфени и другие пункты. Здесь находились месторождения угля, которым снабжали Константинополь и прилегающие к нему города. Только за два месяца кампании 1914 г. кораблями флота было уничтожено 11 неприятельских транспортов и 120 парусных и парусно-моторных судов.

#### **4.2. „Новики“ в кампании 1915 года**

В ходе кампании 1914 г. общая обстановка на Балтийском море изменилась в пользу русского флота, операционная зона которого расширилась до линии Ирбенский пролив — северная оконечность о. Готланд—Аландские острова. Постановка активных минных заграждений у побережья противника в осенне-зимний период не только стеснила действия его флота на Балтийском море, но и значительно сократила морские перевозки стратегического сырья из Швеции в Германию, как уже было сказано.

Задачи Балтийского флота в кампании 1915 г. оставались в основном прежними: не допускать прорыва германского флота в Финский залив, обеспечивать прибрежный фланг армии и прикрывать подступы к столице с моря.

В 1915 г. флот пополнился четырьмя новыми линейными кораблями типа «Севастополь» и двумя эскадренными миноносцами типа «Новик»: «Забияка» и «Победитель», которые вошли в состав 1-го дивизиона минной дивизии. Минные постановки у неприятельских берегов, борьба на коммуникациях, набеговые операции на базы противника — все эти действия Балтийского флота не обходились без «новики».

В ночь на 7 мая четыре угольных миноносца полудивизиона особого назначения совместно с «Новиком» вышли на постановку активного минного заграждения на подступах к Либаве. Каждый угольный миноносец взял на борт по 35 мин; на

---

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 609, оп. 1, д. 357, л. 3.

минных рельсах «Новика» располагалось 50 мин. Операцию обеспечивал специальный отряд прикрытия из крейсеров 1-й бригады: «Адмирал Макаров», «Баян», «Олег», «Богатырь». Им пришлось вступить в получасовую перестрелку с германским крейсером «Мюнхен», который с пятью эскадренными миноносцами шел на перехват русских кораблей — постановщиков мин. Огонь крейсеров 1-й бригады заставил неприятельскую эскадру отойти; миноносцы успешно выполнили свою задачу и беспрепятственно вернулись в Моонзунд. Спустя сутки на этом минном заграждении подорвался германский эскадренный миноносец «V-107».

16 августа 1915 г., будучи в дозоре, эскадренный миноносец «Новик» обнаружил у входа в Ирбенский пролив крупные силы германского флота. Это была вторая попытка прорыва немцев в Рижский залив, где базировались линкор «Слава», дивизион эсминцев, построенных на добровольные пожертвования («добровольцев»), а также канонерские лодки и тральщики, с целью их уничтожения.

Под прикрытием крейсеров и эскадренных миноносцев немецкие тральщики пытались сделать проход в минном заграждении для своих главных сил. Командование Балтийским флотом подтянуло в этот район эскадренные миноносцы и канонерские лодки, а около 12 ч того же дня к Ирбенскому проливу подошел линейный корабль «Слава». Артиллерийский огонь его орудий главного калибра вынудил германские тральщики прекратить работу. Затем «Слава» перенесла огонь на основные силы противника, и он должен был отойти.

В ночь на 17 августа в Рижский залив для минной атаки линкора «Слава» вышли германские новейшие эскадренные миноносцы «V-99» и «V-100»<sup>1</sup>.

Войдя в Аренсбургскую бухту у о. Эзель, они вступили в перестрелку с русскими кораблями охранения — эскадренными миноносцами «Генерал Кондратенко», «Украина» и «Войсковой». После нескольких попаданий снарядами противник был вынужден отступить. При отходе немецкие корабли были встречены эскадренным миноносцем «Новик», который вступил с ними в бой. Вот что сообщил о ходе сражения в своем рапорте командиру минной дивизии командир «Новика» капитан 2 ранга М. А. Беренс:

«...В 00 ч 15 мин увидел прямо по курсу во мгле два корабля. Пробыл боевую тревогу и, подойдя ближе, определил два больших неприятельских миноносца, трехтрубных, двухмачтовых, по типу подходящие к аргентинским миноносцам,

---

<sup>1</sup> Год их вступления в строй — 1914, водоизмещение — 1313 т, скорость — 37 уз, дальность плавания — 2250 миль при скорости 20 уз, артиллерия — три 105-миллиметровых орудия, шесть торпедных аппаратов калибром 500 мм.



Бой эскадренного миноносца «Новик» с двумя германскими эсминцами 17 августа 1915 г. С картины художника Г. В. Горшкова.

строящимся в Германии. Миноносцы, видимо, заметили «Новик» и пошли прямо на него большим ходом. Тогда я склонился влево настолько, чтобы могли действовать все орудия, и открыл огонь с 47 кабельтовых при ходе 17 уз. Неприятельские миноносцы легли на параллельный курс и сейчас же открыли ответный огонь.

Уже третий наш залп дал накрытие, и мы перешли на беглый огонь по головному миноносцу. У него сбита средняя труба, из основания которой повалили клубы густого черного дыма. Одновременно возник пожар на юте, и эсминец уменьшил ход.

Я перенес огонь на другой миноносец, который, пройдя между «Новиком» и подбитым кораблем, прикрыл его завесой густого белого газа, выходящего с кормы. Оба эсминца скрылись за этой завесой, так что на время пришлось приостановить огонь. До этого второй корабль противника получил несколько попаданий и у него был замечен пожар. Лег курсом прямо на него, и когда из-за завесы показался первый эсминец, снова открыл по нему огонь, изменив соответственно курс. Через две минуты у него был замечен пожар в середине корабля, и он начал жаться к берегу, прикрываемый вторым. Преследовать их не мог, так как в это время уже подходил к ограждающей вехе — за ней находилось русское минное заграждение. С уменьшением хода провожал огнем до их выхода из предела действительной стрельбы. Возле Михайловского маяка головной эсминец, который все еще горел в двух местах, начал



сильно погружаться кормой, выпуская светящиеся ракеты — белую и красную... Спустившаяся мгла не дала возможности проследить его дальнейшую судьбу...»<sup>1</sup>

«Весь бой длился 17 мин,— вспоминает старший минный офицер «Новика».— Наше маневрирование было несложным, так как обе стороны были стеснены близким расположением минных заграждений. Командир все время только старался, по возможности, сохранять постоянный курсовой угол и расстояние до целей. Ход за все время мы имели постоянный и не более 17 уз, что тоже во многом способствовало успеху. Результат боя надо считать для нас блестящим, так как противник в сумме был значительно сильнее «Новика», имея шесть 100-миллиметровых орудий против наших четырех того же калибра.

В начале боя у самого борта «Новика» разорвался 100-миллиметровый снаряд, осколками которого перебило два пиллерса кормового мостика и повредило деревянный моторный катер. Этими же осколками были легко ранены два матроса. Всего за этот бой «Новик» выпустил по противнику 23 снаряда»<sup>2</sup>.

В бою особенно отличились управляющий артиллерийским огнем лейтенант Д. И. Федотов, плутонговый командир мичман П. Н. Бергштрессер и артиллерийский кондуктор М. З. Попов.

Почти сразу после окончания боя «Новика» с эсминцами «V-99» и «V-100» на позицию вышел линейный корабль «Слава» с другими русскими миноносцами. Германские линкоры «Брауншвейг» и «Эльзас» обрушили на корабль всю мощь главного калибра — четырех 280-миллиметровых орудий. Три снаряда попали в цель и причинили русскому линкору серьезные повреждения. Во время обстрела «Новик» находился неподалеку от «Славы», и один крупнокалиберный снаряд разорвался у самой кормы миноносца. Корабль вздрогнул, как от удара, за кормой поднялся огромный столб воды, но не успел обрушиться на палубу «Новика» только потому, что в тот же момент командир перевел машинный телеграф на «самый полный».

Спустя неделю после этого боя стали точно известны его результаты. В германские миноносцы попало 11 четырехдюймовых снарядов «Новика», было убито 17 человек, 39 — ранено и 6 — пропало без вести. Особенно серьезные повреждения получил эсминец «V-99», который, потеряв управление, запутался в противолодочных сетях и, пытаясь высвободиться из них, дал задний ход, подорвался кормой на двух русских минах и затонул<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 479, оп. 1, д. 465, л. 58—59.

<sup>2</sup> ЦВММ, рукописный фонд, р/3324, с. 121.

<sup>3</sup> Там же, р/3323, с. 135.

В ходе военных действий на море впервые в действие были введены самолеты и дирижабли. Немецкие самолеты не только вели воздушную разведку, но и совершали бомбовые атаки на корабли.

14 августа 1915 г. состоялось первое знакомство «Новика» с воздушным противником — германский гидроплан атаковал корабль. Как рассказывал очевидец, около шести часов вечера офицеры во главе с командиром собрались в кают-компанию ужинать. Вдруг у самого борта раздались довольно сильные звуки взрывов. Все стремглав выскочили наверх. Над кораблем летал большой неприятельский гидроплан. Его заметили с мостика после того, как он уже сбросил несколько бомб, так как летел с солнечной стороны, и поэтому был очень плохо виден.

Командиру оставалось одно — уклоняться от его атак, опускаясь в разные стороны циркуляции. Момент, когда бомба отделилась от гидроплана, был хорошо замечен, и сторону поворота легко можно было рассчитать. Целых 20 мин продолжалась атака гидроплана. Он сбросил десять бомб, но, к счастью, ни одна из них не попала в цель. Некоторые разорвались у самого борта, так что брызги и мелкие осколки сыпались дождем на палубу. При других обстоятельствах это было бы и не так опасно, но на палубе стояло 50 готовых к постановке мин. Если бы одна из бомб попала в мину, то неминуемы были бы взрыв и гибель корабля. Поэтому во время воздушной атаки пришлось срочно разоружать все мины. Моряки стреляли в гидроплан из пулеметов и винтовок, но безрезультатно<sup>1</sup>.

Через несколько дней после этого «Новик» вновь принял участие в бою.

В ночь на 20 ноября балтийские корабли провели набеговую операцию на сторожевое охранение немцев в районе банки Спон неподалеку от Виндавы. Его торпедой и артиллерийским огнем с других русских кораблей был потоплен германский сторожевой корабль «Норбург».

15 декабря успешно была проведена и постановка «Новиком» мин совместно с двумя только что вошедшими в строй эсминцами «Победителем» и «Забиякой». Приняв с минного заградителя «Волга» по 50 мин, корабли вышли из Ревеля. Шли со скоростью 20 уз. Придя в назначенную точку между Виндавой и Люзерпортом, отряд начал постановку мин. Шел снег, видимость была плохой, но, несмотря на это, все 140 мин ушли на глубину в заданном районе. Для «Новика» это была двенадцатая с начала войны постановка мин. Всего до конца 1915 г. он выставил 542 мины<sup>2</sup>.

Через три дня командир минной дивизии получил радиограмму штаба флота: «Флот извещается, что 17 декабря вечером

<sup>1</sup> ЦВММ, рукописный фонд, р/3323, с. 135.

<sup>2</sup> Там же, р/3324, с. 168.



Гибель германского крейсера «Бремен» на минах, поставленных эсминцами «Новик», «Победитель» и «Забияка». С картины художника Н. М. Кочергина.

нами потоплены в Балтийском море крейсер «Бремен» и большой миноносец». Это был миноносец «V-191». Корабли противника подорвались и затонули на минном поле, поставленном «Новиком», «Победителем» и «Забиякой». Несколько дней спустя на этом же минном поле погибли миноносец «S-177» и сторожевой корабль «Фрейя»<sup>1</sup>.

Утром 24 декабря полудивизион особого назначения из четырех угольных миноносцев и 1-й дивизион эскадренных миноносцев в числе «Новика», «Забияки», «Победителя» вышли из Ревеля для выполнения минной заградительной операции у берегов неприятеля. Начальник минной дивизии держал свой брейд-вымпел на «Новике». Миноносцы полудивизиона имели на борту по 20 мин заграждения образца 1908 г., эсминцы 1-го дивизиона — по 40 мин образца 1912 г.<sup>2</sup>

В 11 ч 50 мин эсминцы 1-го дивизиона строем уступа вправо (концевым шел «Забияка») легли на курс, проходящий в двух милях от Дагерорта, и развили скорость 21 уз. Полудивизион шел следом на расстоянии около 15 кабельтовых от «Забияки», тоже строем уступа. В 13 ч 08 мин с «Новика» была замечена плавающая мина красного цвета, а спустя еще две минуты — вторая, точно такая же. «Новик» семафором по линии преду-

<sup>1</sup> Киреев П. А. Трагедия в Балтийском море в войну 1914—1917 гг. М., Военмориздат, 1939, с. 369.

<sup>2</sup> ЦГА ВМФ, ф. 479, оп. 1, д. 465, л. 122—123.

предил все корабли о замеченной опасности. В этот момент мина находилась прямо по курсу «Забияки», и командир «Победителя» дал несколько тревожных свистков.

На «Забияке» обнаружили мину прямо по курсу, когда до нее оставалось всего 5—10 саженей (12—20 м). Командир корабля капитан 2 ранга Коменский приказал рулевому взять «Право на борт», и мина прошла от левого борта на расстоянии меньше саженей (2,1 м). Когда она поравнялась с мостиком, последовала команда «Лево на борт», но корму корабля отвести от мины не удалось. Раздался страшный взрыв, в небо взметнулся столб пламени и воды. «Забияка» осел кормой, вышел из строя ордера и, описывая циркуляцию вправо, остановился. Повреждения от взрыва корабль получил такие, которые вряд ли смог бы выдержать угольный миноносец типа «Пограничник». Был совершенно разрушен правый борт в кормовой части корабля, повреждено днище. Через образовавшуюся пробоину вода проникла в кондукторское помещение и кормовой кубрик команды. Не выдержала переборка, разделяющая кормовой кубрик и румпельное отделение,—туда тоже начала поступать вода. Из румпельного отделения выше жилой палубы ее удавалось выкачивать переносным эжекторным насосом. Паропроводы и валики рулевого устройства были оборваны взрывом; руль заклинило в положении «Вправо 15°». При взрыве погибло три кондуктора и девять матросов<sup>1</sup>.

Несмотря на столь тяжелое положение, никакой паники или растерянности среди членов недавно сформированного экипажа, как отмечал командир «Забияки», не было. Вся команда, от боцмана до матроса-новобранца, работала толково и самоотверженно. Особо отличились старший офицер лейтенант Шанявский и трюмный механик мичман Штегер.

«Забияку» взял на буксир «Новик». Буксировка проходила в условиях крутой зыби и сильного северо-западного ветра. Дополнительные трудности создавал заклиненный при взрыве мины руль «Забияки». Только после многократных попыток команде «Новика» удалось наконец надежно завести на подорвавшийся эсминец якорный канат, что позволило развить скорость 5 уз. На следующий день «Забияка» был введен в ревельскую гавань и вскоре поставлен в док.

Главная задача, стоявшая перед русским флотом в течение всей кампании 1915 г.,— не допустить германский флот в восточную часть Финского залива — была им выполнена. Немалая заслуга в этом принадлежала и новым эскадренным миноносцам. В 1915 г. германский флот потерял на Балтике 1 броненосный крейсер, 2 легких крейсера, 7 миноносцев, 1 подводную лодку, 9 тральщиков, 5 сторожевых кораблей и 26 транспортов.

---

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 479, оп. 1, д. 465, л. 117—118.

Потери русских составили 2 канонерские лодки, 2 минных заградителя, 3 тральщика, 8 вспомогательных судов и транспортов.

Главный район активных действий Черноморского флота в кампании 1915 г. был перенесен к восточному побережью Анатолии, где проходили основные маршруты морских перевозок противника<sup>1</sup>. Основная тяжесть борьбы на коммуникациях легла на черноморские «новики». Их было к этому времени девять: к четырем уже действующим добавились эсминцы «Быстрый», «Громкий», «Поспешный», «Пылкий» и «Счастливый».

3 января 1915 г. русская эскадра в составе пяти линейных кораблей: «Евстафий», «Иоанн Златоуст», «Пантелеймон», «Три Святителя» и «Ростислав» и двух крейсеров: «Память Меркурия» и «Кагул» и десяти эскадренных миноносцев, в том числе четырех типа «Новик», вышла в море на перехват неприятельского конвоя из семи транспортов и кораблей охраны. Разведка сообщала, что конвой вышел из Босфора в район Трапезунда, но никаких неприятельских судов в этом районе русские корабли не обнаружили.

4 января командующий эскадрой, оставив в дозоре крейсер «Память Меркурия», а также эсминцы «Гневный», «Дерзкий», «Беспокойный» и «Пронзительный», вернулся с основными силами в Севастополь. Около полудня того же дня крейсировавшие неподалеку от турецкого берега в районе Синопа дозорные корабли обнаружили турецкий легкий крейсер «Гамидие» и, взяв курс на сближение, вступили с ним в бой. Были отмечены попадания снарядов как с «Памяти Меркурия», так и с эскадренных миноносцев. «Дерзкий», который несколько ближе других подошел к «Гамидие», был накрыт его огнем. В эсминец попал один снаряд, который вывел из строя кормовое орудие; осколками было ранено семь человек палубной команды<sup>2</sup>.

В тот же день русские дозорные корабли потопили пароход «Мария Россета», который шел с грузом нефти под итальянским флагом. С парохода было снято девять человек, остальные ушли к берегу на шлюпке.

5 мая «Гневный» и «Пронзительный», осматривая побережье в районе порта Эрегли, потопили три турецких парохода, груженных углем.<sup>3</sup>

Благодаря пополнению Черноморского флота эскадренными миноносцами типа «Новик», обладавшими большой автономностью, удалось организовать эффективную борьбу с противником в его прибрежных водах. Обычно от двух до пяти минонос-

---

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 609, оп. 1, д. 519, л. 57.

<sup>2</sup> Пузыревский К. П. Повреждения кораблей от артиллерии и борьба за живучесть. Л., Судпромгиз, 1940, с. 295.

<sup>3</sup> ЦГА ВМФ, ф. 716, оп. 1, д. 9, л. 18.



Разгром каравана турецких судов эскадренными миноносцами «Прозвительный» и «Гневный».

цев крейсировало в назначенном районе. Следуя такой тактике, «новики» за четыре месяца кампании 1915 г. (с июля по сентябрь) 32 раза выходили к турецким берегам для действий на морских сообщениях противника.

Так, 10 июня 1915 г.<sup>1</sup> к Зунгулдаку вышли эскадренные миноносцы «Дерзкий» и «Гневный». На подходе к порту их встретил интенсивный огонь вражеских береговых батарей. Прорвавшись через огневую завесу, русские эсминцы уничтожили своей артиллерией стоявшие на рейде два турецких транспорта и парусное судно, а затем взяли курс вдоль берега к Босфору.

11 июня у входа в пролив «Гневный» и «Дерзкий» встретились с крейсером «Бреслау». Он был специально выслан турецким командованием для поиска русских кораблей, совершивших дерзкий налет на Зунгулдак. Отважные эсминцы завязали бой с «Бреслау», несмотря на значительное превосходство последнего в артиллерийском вооружении. «Гневный» выпустил по крейсеру две торпеды, но они не достигли цели. Успешнее действовали комендоры эсминцев: в крейсер попали три 102-миллиметровых снаряда, в результате чего было убито 7 человек и 15 ранено. Не выдержав боя, «Бреслау» увеличил скорость и поспешил укрыться в проливе.

В начале торпедной атаки «Гневный» получил попадания двумя 105-миллиметровыми снарядами. Один из них перебил паропровод, и корабль на некоторое время лишился хода. После ухода «Бреслау», командир которого не сумел воспользоваться

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 609, оп. 1, д. 590, л. 148.

благоприятной обстановкой, «Дерзкий» отбуксировал «Гневного» в Севастополь, куда оба корабля прибыли 12 июня.

Особо следует отметить успешное тактическое взаимодействие эскадренных миноносцев и подводных лодок Черноморского флота. Первая операция была проведена 5 сентября 1915 г.<sup>1</sup> Подводная лодка «Нерпа» стояла в дозоре у о. Кефкен. Сюда же из Севастополя были направлены эсминцы «Быстрый» и «Пронзительный» для перехвата следовавших из Зунгулдака в Константинополь четырех транспортов с углем.

Встреча с транспортами произошла рано утром. Оказалось, что их конвоировали крейсер «Гамидие» и эскадренные миноносцы «Нумуне» и «Муавенет»<sup>2</sup>. Русские эскадренные миноносцы открыли по крейсеру артиллерийский огонь, а «Нерпа» пыталась атаковать его торпедами. Меткие залпы 102-миллиметровых пушек «Быстрого» и «Гневного» вывели из строя два 150-миллиметровых орудия на «Гамидие», и тот повернул к Босфору. За своим флагманом последовали и оба турецких эсминца, бросив на произвол судьбы транспорты. В панике капитаны покинутых судов решили выбросить их на берег, а команды предпочли спастись бегством. Все четыре транспорта были уничтожены русскими эскадренными миноносцами.

Последней операцией черноморских «новиков» в кампании 1915 г. стал бой с турецкими канонерскими лодками у о. Кефкен<sup>3</sup>.

Германская подводная лодка «US-13» 12 ноября вышла к кавказским берегам. За две недели она потопила четыре парусника и вынудила выброситься на берег один транспорт.

28 ноября лодка попала в сильный шторм, и ее постигла печальная участь: волны выбросили «US-13» на берег неподалеку от устья р. Мелен. На помощь к ней были посланы турецкие канонерские лодки «Таш-Кайрю» и «Чесгар». Эти корабли в темноте не нашли места аварии «US-13» и на рассвете 11 декабря вернулись к о. Кефкен, чтобы укрыться за ним до наступления темноты. Здесь-то они и были обнаружены «Дерзким», «Пронзительным» и «Счастливым», которые несли очередной дозор в этом районе.

Бой продолжался около часа. С первых же выстрелов русские корабли достигли накрытия и перешли к стрельбе на поражение. Обе канонерские лодки были охвачены пожаром и уничтожены. Члены экипажей турецких кораблей, кроме троих убитых и двоих тяжелораненых, бежали на о. Кефкен. Лодка «US-13», замаскированная командой под песчаный холм, была обнаружена русскими миноносцами и 31 декабря уничтожена их артиллерией.

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 609, оп. 1, д. 535, л. 27—28.

<sup>2</sup> Лорей Г. Операции германо-турецких морских сил в 1914—1918 гг., М., Военмориздат, 1934, с. 169—170.

<sup>3</sup> ЦГА ВМФ, ф. 609, оп. 1, д. 1242, л. 49.

В кампании 1916 г. германское верховное командование не планировало наступательных операций на приморском стратегическом направлении Восточного фронта. В связи с этим оно отозвало с Балтики соединения флота открытого моря, чтобы усилить основные силы, направленные против англичан. Поэтому штаб Балтийского флота считал маловероятным прорыв германских сил в Финский залив. В начале 1916 г. Балтийский флот стал подчиняться непосредственно ставке, при которой был создан Морской штаб. Теперь командующий флотом мог использовать корабли всех классов по своему усмотрению.

Перед Балтийским флотом была поставлена задача не допускать проникновения противника к востоку от главной морской нарген-порккалауддской позиции в Финском заливе. Штаб флота на основании этой директивы разработал план кампании на 1916 г., состоящий из двух частей: оборонительной и активной — наступательной. Вторая часть плана сводилась в основном к тому, чтобы «стремиться к уничтожению всякой более слабой части неприятельского флота и всех коммерческих его судов каждый раз по выходе их в море»<sup>1</sup>.

К решению этой задачи решено было привлечь эсминцы типа «Новик». В ходе кампании 1916 г. в состав Балтийского флота вступили еще 10 кораблей этого класса: «Азард», «Гавриил», «Гром», «Десна», «Изяслав», «Капитан 2 ранга Изыльметьев», «Лейтенант Ильин», «Летун», «Орфей», «Самсон». Всего эскадренных миноносцев типа «Новик» на Балтике насчитывалось уже 13. Из них были сформированы три дивизиона минной дивизии.

Зимой 1915/16 г. на «Новике» и других эскадренных миноносцах была произведена модернизация артиллерийского вооружения. Все станки под 102-миллиметровыми орудиями были заменены новыми, на более высоких основаниях. Это позволило увеличить углы возвышения орудий. Они могли теперь стрелять на дистанцию до 82 кабельтовых<sup>2</sup>.

Наиболее интересной операцией кампании 1916 г. на Балтике, в которой участвовали эскадренные миноносцы «Новик», «Гром», «Победитель», был набег на германский конвой в Норчепингской бухте 31 мая.

Английское посольство в Стокгольме сообщило русскому командованию, что 23, 28 и 31 мая из столицы Швеции и Окселе-сунда в Германию на немецких транспортах будет отправлено 84 тыс. т железной руды. Разведка установила, что конвой из этих районов выйдут в светлое время суток и между 19 и 20 ч будут находиться в районе Лансорта.

<sup>1</sup> Флот в первой мировой войне, т. 1, с. 209.

<sup>2</sup> ЦВММ, рукописный фонд, р/3324, с. 174.



Командующий Балтийским флотом принял решение «произвести обследование района Лансорт — Готланд — северная оконечность о. Эланд с целью уничтожения в этом районе дозорных и сторожевых судов — конвоиров, а также захвата или уничтожения неприятельских коммерческих судов, караван которых с большим грузом железной руды должен выйти к югу от Лансорта в 19—20 ч 28 мая»<sup>1</sup>.

Выполнение задачи возлагалось на специально сформированный отряд особого назначения под командованием контр-адмирала П. Л. Трухачева (командир 1-й бригады крейсеров). В состав отряда были включены броненосный крейсер «Рюрик», крейсера «Богатырь» и «Олег», эсминцы «Новик», «Победитель», «Гром» (из 1-го дивизиона) и восемь угольных миноносцев из 6-го дивизиона. Командование эскадренными миноносцами возлагалось на начальника минной дивизии.

31 мая в 13 ч 30 мин отряд особого назначения вышел из Люма — базы русского флота в северо-западной части Або-Аландских шхер. В 22 ч, после пересечения меридиана банки Копперстенарне, эсминцы отделились от отряда и, увеличив скорость до 25 уз, взяли курс на Норчепингскую бухту. «В 23 часа стемнело, настала темная и облачная ночь, но при ясном горизонте», — писал в своем рапорте командующему флотом начальник минной дивизии<sup>2</sup>.

Шли курсом 248°; в 23 ч 15 мин обнаружили по курсу дымы, а в 23 ч 30 мин показался караван судов, направлявшийся вдоль берега на юг. Всего было видно от 12 до 14 судов, причем все они шли с огнями, не исключая и концевое. Через несколько минут стали заметны силуэты небольших низкобортных судов, шедших между этими судами с восточной стороны тем же курсом. По виду они были похожи на миноносцы.

Отряд пошел на сближение. В 23 ч 30 мин начальник минной дивизии приказал сделать выстрел под нос концевому кораблю, а через несколько минут — второй. С концевое корабля и небольших судов где-то в голове каравана были даны сигналы ракетами, затем небольшие суда повернули обратно и открыли огонь. Почти одновременно русские эсминцы развернулись на северо-запад, чтобы не разминуться с ними и не потерять концевое, и открыли огонь.

Первыми же залпами с эскадренных миноносцев «Новик» и «Победитель» оказались накрыты два корабля, были видны попадания. Через некоторое время одно судно прекратило огонь и стало быстро тонуть. Вскоре над водой клубились только облака пара и дыма. В то же время эскадренный миноносец «Гром» открыл огонь по концевому кораблю и со второго или третьего залпа попал в его борт. На корабле вспыхнул пожар.

<sup>1</sup> Флот в первой мировой войне, т. 1, с. 212.

<sup>2</sup> ЦГА ВМФ, ф. 479, оп. 1, д. 828, л. 58.

Тогда «Гром» перевел огонь на следующие корабли противника, которые после первых же выстрелов в их сторону повернули к берегу.

Около места гибели корабля, потопленного «Победителем», появилась целая группа небольших судов, открывшая по русским эсминцам огонь. В ответ по судам противника с «Новика» были выпущены торпеды, после чего раздался сильный взрыв. В 23 ч 50 мин «Новик» подходил к неподвижно стоявшему концевому кораблю, на котором полыхал пожар и шел пар из перебитых труб. «Новик» сделал по нему залп, но ответа не последовало.

Через 2 мин был замечен силуэт судна, несущего яркий белый топовый огонь и красный огонь на форштевне. Определить, что это за судно, не удалось. «Новик» пошел ему навстречу. На судне включили прожектор и открыли огонь. Прозвучали ответные залпы с «Новика», после чего прожектор погас, а через несколько минут на судне показалось пламя и стрельба прекратилась.

Когда судно уходило, удалось разглядеть, что это — транспорт водоизмещением 3—4 тыс. т и длиной около 300 фут. В носовой части его через пробойны был виден пожар. Кругом на разбитых шлюпках и обломках плавало несколько десятков человек; пароход немного осел носом, но не тонул, и восточным ветром его относило по направлению к шхерам. «Новик» начал торпедную атаку.

Первая торпеда с расстояния около 1 кабельтова, по-видимому, ушла на глубину, вторая не взорвалась. Так как на «Новике» оставалось всего четыре торпеды, командир приказал эскадренному миноносцу «Гром» взорвать пароход. Лишь третья торпеда попала в середину парохода, и он стал медленно крениться и садиться кормой. В то же время на нем начали взрываться патронные погреба, да так сильно, что обломки сыпались на «Новик». Тем не менее корабль тонул медленно, по крайней мере 15—20 мин.

Дальше русские корабли не преследовали неприятельский конвой, так как опасались зайти в территориальные воды Швеции. Позднее выяснилось, что русские эсминцы вели бой с конвоем, в составе которого было 12—14 транспортов. Их охраняли вспомогательный крейсер «Герман» и несколько небольших эскортных кораблей. Всего было уничтожено два немецких эскортных корабля, несколько транспортов и крейсер «Герман».

После этой смелой операции русского отряда особого назначения Германия более чем на неделю прекратила морские сообщения со Швецией. Для охраны последующих транспортов командование было вынуждено выделять часть сил из основного ядра флота.

Норчепингская операция подтвердила правильность практики учебных стрельб и показала, что залповый огонь для

миноносцев типа «Новик» не только возможен, но и наиболее эффективен. В ходе ее были впервые широко испытаны трассирующие снаряды («факелы»). Вся траектория снаряда, по словам дивизионного артиллерийского офицера старшего лейтенанта Л. Ростовцева, была отчетливо видна в воздухе, и не было ни одного случая, когда бы «факел» не подействовал. «Общее впечатление,— заключал он,— что мы имеем в снарядах данного типа надежное средство поражения».<sup>1</sup>

Неудача при использовании эскадренными миноносцами торпед с близкого расстояния объяснялась тем, что вертушка, взводившая в боевое положение ударник, срабатывала только на дистанции более 1,5 кабельтова.

Все большую угрозу представляла для флота вражеская авиация. Сказывалось недостаточное количество средств противовоздушной обороны даже на новых эскадренных миноносцах. Корабли имели только по одной 40-миллиметровой противозенитной скорострельной пушке, и для усиления зенитной обороны кораблей при выходе на боевые задания приходилось переносить эти пушки с одного корабля на другой, что приводило к поломкам их материальной части<sup>2</sup>. Кроме того, вследствие небольшого боезапаса к зенитным пушкам не удавалось обучить личный состав практической стрельбе по воздушным целям.

Не все боевые походы балтийских «новиков» заканчивались успешно. Так, 8 ноября 1916 г. у о. Вульф германская мина взорвалась под кормой миноносца «Летун». Командир корабля сообщал, что видимость была 5 миль, ни подводных лодок, ни перископов, ни следа от мины не наблюдалось.

Обе турбины сразу остановились, вода заполнила кормовые отсеки от переборки кормовой турбины до ахтерштевня. «Летун» на буксире был доставлен в Ревель для осмотра подводной части водолазами. С левого борта от винта до ахтерштевня была пробоина, руль отсутствовал, левый гребной вал загнут под киль, кронштейн повис на валу, у винта две лопасти оборваны, правый вал согнут и смотрит вниз. Обнаружены трещины и разошедшиеся листы от 140-го шпангоута до ахтерштевня. Оба кормовых орудия не вращались<sup>3</sup>. Повреждения были настолько серьезными, что до конца войны ввести корабль в строй не удалось. Несмотря на большие повреждения от взрывов, живучесть «Летуна», как, впрочем, и «Забияки», оказалась высокой: оба корабля оставались на плаву и смогли быть отбуксированы в свои базы.

Главной задачей Черноморского флота в кампании 1916 г. была по-прежнему блокада Угольного района и нарушение ком-

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 479, оп. 1, д. 328, л. 66.

<sup>2</sup> Там же, л. 78 об.

<sup>3</sup> Там же, д. 265, л. 130.

муникаций противника у побережья Восточной Анатолии,<sup>1</sup> а также блокада Босфора, которую осуществляли в основном подводные лодки, находившиеся на позициях от Бургаса до Амасры<sup>2</sup>.

Эскадренные миноносцы «Пронзительный» и «Пылкий» несли, как обычно, блокадный дозор в Угольном районе.

В ночь с 7 на 8 января они обнаружили следовавший из Босфора в Зунгулдак турецкий пароход «Кармен». «Пронзительный» потопил его торпедами. Узнав от пленных, снятых с парохода, что для прикрытия транспорта в море вышел германский линейный крейсер «Гебен», русские эсминцы легли на курс к Босфору и встретились здесь с ним. Координаты его были переданы по радио находившемуся в прикрытии линейному кораблю «Императрица Екатерина II», который вышел в свой первый боевой поход (он только что вошел в состав Черноморского флота). Подойдя к «Гебену» на расстояние 125 кабельтовых, линкор открыл огонь из орудий главного калибра по нему и добился нескольких накрытий. «Гебен» повернул к Босфору. Бой на преследовании продолжался около 30 мин. Благодаря преимуществу в скорости германскому крейсеру удалось оторваться от русского линкора и скрыться в проливе.

В феврале штаб флота в связи со сложившейся обстановкой скорректировал план блокады Угольного района. В соответствии с новой схемой подводные лодки должны были наблюдать за портом Зунгулдак днем, а зарядку аккумуляторных батарей производить ночью. С наступлением темноты, когда можно было приблизиться к берегу незаметно, наблюдения продолжали два эскадренных миноносца. С рассветом эсминцы на больших скоростях отходили на север. Таким образом осуществлялись непрерывные наблюдения за берегом<sup>3</sup>.

В начале марта в Угольном районе несли блокадную службу ночью эскадренные миноносцы «Быстрый» и «Громкий», а днем подводная лодка «Морж», с которой поддерживалась постоянная радиосвязь. Согласно инструкции, миноносцы с рассветом отходили на 50—60 миль от берега, а наблюдение продолжала лодка. 12 марта лодка обнаружила турецкий угольный транспорт «Сайяр» водоизмещением 5600 т, который был потоплен миноносцами.

Подобные действия русских кораблей значительно ухудшили снабжение турецкой столицы и других портов углем и продовольствием. Во многих гаванях корабли противника стояли без паров и электроэнергии.

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 609, оп. 1, д. 877, л. 61.

<sup>2</sup> Морской атлас, т. III, ч. 1. Описание к картам. М., Изд-во ГШ ВМФ, 1959, с. 811; Флот в первой мировой войне, т. 1, с. 412.

<sup>3</sup> ЦГА ВМФ, ф. 609, оп. 1, д. 837, л. 1, 2.

Летом 1916 г. командование Черноморским флотом решило поставить активные минные заграждения у Босфора. К выполнению этой операции привлекались подводный минный заградитель «Краб» и эскадренные миноносцы 1-го дивизиона «Беспокойный», «Гневный», «Дерзкий», «Пронзительный». Операцию обеспечивали силы прикрытия в составе линейных кораблей «Императрица Мария», «Императрица Екатерина II» и эскадренных миноносцев «Громкий» и «Счастливый».

29 июля к Босфору для разведки была послана подводная лодка «Нерпа», а 31 июля «Краб» вошел в пролив в подводном положении и поставил здесь 60 мин в две линии<sup>1</sup>. Затем 3 августа из Севастополя для продолжения постановки мин вышли эсминцы 1-го дивизиона и отряд прикрытия. Несколько раньше в непосредственной близости от района постановки заняли позиции подводные лодки «Кит» и «Нерпа». Они подавали световые сигналы подходящим к Босфору кораблям, чтобы те могли уточнить свое место назначения. Около полуночи «Дерзкий» и «Гневный» начали постановку заграждения к востоку от минного поля, выставленного «Крабом». Несмотря на то что ночь была звездная и видимость достигала 40 кабельтовых, русские корабли не были обнаружены противником. Эсминцы 1-го дивизиона, успешно проведя операцию, вернулись в Севастополь, приняли новую партию мин и снова вышли в море.

Такие боевые походы повторялись в течение еще четырех суток. Особенно тяжелые условия сложились в ночь на 7 августа. Мины на этот раз ставили миноносцы «Беспокойный», «Дерзкий» и «Пронзительный». Сильный ветер и большая зыбь мешали работе, мины все время приходилось поддерживать руками и отдавать стопора у минных рельсов в последние секунды перед командами «Правая» или «Левая», служившими сигналами для сбрасывания мин с минных путей соответствующего борта.

Всего в течение мая — августа было выставлено 820 мин, полукругом у входа в Босфор, которые закрывали пролив для боевых кораблей и транспортных судов противника<sup>2</sup>.

Однако к середине сентября противнику удалось протралить фарватер в заграждении, поставленном русскими кораблями у Босфора. В перехваченной русской разведкой шифрованной турецкой радиограмме точно указывалось направление протраленного фарватера. Туда немедленно были посланы эскадренные миноносцы 3-го дивизиона «Быстрый», «Громкий», «Пылкий», каждый из которых взял на борт по 40 мин. Их сопровождали два угольных миноносца того же дивизиона «Лейтенант Шестаков» и «Капитан-лейтенант Баранов», имевшие на

---

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 609, оп. 1, д. 965, л. 24—25.

<sup>2</sup> Там же, л. 1—20.



Эскадренный миноносец «Поспешный» в Севастополе.

борт по 50 мин. В ночь на 15 сентября эти корабли заградили протраленный фарватер, поставив 220 мин. В эту же ночь турецкий транспорт «Патмос», следуя указанным ему фарватером, подорвался на одной из мин, выставленных русскими миноносцами и, чтобы не затонуть, вынужден был выбраться на берег<sup>1</sup>.

Основными способами действия черноморских «новиков» на морских коммуникациях противника было крейсерство в течение суток с ночными набегами на более удаленные их участки<sup>2</sup>. Так, утром 24 марта эскадренные миноносцы «Поспешный» и «Пронзительный» обошли Турецкое побережье от Трапезунда до Керасунды и уничтожили в море и в местах погрузки у берега 16 груженных парусников. Утром 26 марта эти же корабли вновь обошли побережье, и в бухтах Зефирос и Иол-Агзы уничтожили десять фелюг<sup>3</sup>, разрушили артиллерийским огнем два моста и телеграфный наблюдательный пункт, зажгли лесной склад.

14 апреля эскадренные миноносцы «Беспокойный», «Дерзкий» и «Пронзительный» уничтожили вблизи турецких берегов 58 парусников, а 6 октября «Поспешный», «Пронзительный», «Счастливый» совершили набег на Синоп и Самсун и уничтожили там около 60 парусных судов.

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 609, оп. 1, д. 965, л. 38, 47.

<sup>2</sup> Там же, д. 575, л. 7, 10.

<sup>3</sup> Небольшое парусное судно, предназначенное для перевозки грузов и людей.

Оценивая действия русского Черноморского флота в кампании 1916 г., немецкий историк Г. Лорей писал: «К концу 1916 г. турецкий флот находился в неблагоприятном положении. Вследствие неприятельской заградительной деятельности большие корабли были вынуждены к бездействию... Недостаток угля обусловил крайнее сокращение движения остальных соединений флота»<sup>1</sup>.

Действительно, в 1916 г. Черноморский флот добился значительных результатов в действиях на морских коммуникациях противника. Его прибрежному судоходству был нанесен невосполнимый урон. К концу года в составе турецкого флота оставалось только два угольных транспорта.

Опыт боевого использования эскадренных миноносцев типа «Новик» в кампаниях 1914—1916 гг. на Балтийском и Черноморском театрах показал, что применение ими торпедного оружия в наступательных операциях отодвинулось на второй план. Решающую роль стала играть артиллерия. Эсминцы-«новики», в отличие от миноносцев прежних типов, явились первыми подлинно многоцелевыми кораблями. Благодаря своим высоким мореходным и маневренным качествам, большой автономности, сильному артиллерийскому вооружению и приспособленности к минным постановкам они эффективно решали такие задачи, как разведка, дозорная служба, нарушение морских коммуникаций противника, набеговые операции на его порты, охранение своих кораблей и транспортов.

---

Глаза 5

## КУРСОМ „АВРОРЫ“

### *5.1. В первом сражении революционного флота.*

#### *Рядом с „Авророй“*

Наступил 1917 год. К февралю 1917 г. царская армия потеряла в ходе сражений 6 млн. убитыми, ранеными и пленными, а войне не было конца. Тяготы ее все острее ощущал трудовой народ. Фабрики и заводы остановились, повсюду царили запустение и разруха, голод, на фронте не хватало винтовок и снарядов.

Все это вызывало обострение классовых противоречий, ширились волнения, повсюду усиливалось забастовочное движе-

<sup>1</sup> Лорей Г. Операции германо-турецких морских сил в 1914—1918 гг., с. 367.

ние. В январе и феврале в Петрограде и Москве проходили массовые демонстрации под лозунгами «Долой царя!», «Долой войну!», «Хлеба!».

В армии и на флоте усиливалось революционное движение. Призыв большевиков повернуть штыки против самодержавия находил все более широкий отклик в солдатских и матросских массах.

27 февраля трудящиеся вместе с солдатами и матросами свергли самодержавие. Однако в условиях небывалой активизации мелкобуржуазных слоев населения, составлявших большинство в стране, и недостаточной политической зрелости и организованности пролетариата государственная власть при содействии меньшевиков и эсеров перешла в руки буржуазного Временного правительства.

Активную роль сыграли в Февральской буржуазно-демократической революции матросы Балтики. Одной из первых поддержала ее команда крейсера «Аврора», стоявшего на ремонте в Петрограде. К ней присоединились команды других кораблей. Матросы подняли восстание в Кронштадте, Ревеле, Або и других базах Балтийского флота.

В марте — апреле 1917 г. во всех флотах и флотилиях — в базах, соединениях и на кораблях — были созданы судовые, бригадные и флотские комитеты, ставшие опорными пунктами в борьбе с контрреволюцией. Комитеты занимались вопросами демократизации флота, предоставления матросам гражданских прав, участия всего личного состава в общественной жизни, разрешали конфликты между матросами и офицерами. В их руках были практически сосредоточены все дисциплинарные права, вплоть до пересмотра некоторых статей устава царского флота и увольнения со службы офицеров, не пользующихся доверием у команд.

4 марта 1917 г. на многочисленном митинге матросов, солдат и рабочих в Гельсингфорсе было принято решение присоединиться к восставшим Петрограда. Командующим Балтийским флотом был избран начальник минной обороны вице-адмирал А. С. Максимов, пользовавшийся большим уважением и доверием матросов.

В конце апреля 1917 г. по инициативе матросов-большевиков был создан Центральный комитет Балтийского флота (Центробалт) — высший революционно-демократический орган флота. Председателем Центробалта 1-го созыва избрали матроса-большевика П. Е. Дыбенко. В первом уставе Центробалта четко указывалось, что «без одобрения ЦКБФ ни один приказ, касающийся внутренней и административной жизни всего Балтийского флота, не будет иметь силы»<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Цит. по кн.: Измайлов Н. Ф., Пухов А. С. Центробалт, М., Воениздат, 1963, с. 33.



19 сентября на пленарном заседании Центробалта судовые комитеты и матросская фракция Гельсингфорсского Совета совместно постановили, что флот больше «распоряжений Временного правительства не исполняет и власти его не признает»<sup>1</sup>. В это время фактически весь Балтийский флот шел за большевиками.

Буржуазное Временное правительство, стремясь не допустить победы революционных масс, вступило в тайный сговор с иностранными империалистами, намереваясь сдать Петроград немецким войскам.

Оценивая события тех дней, В. И. Ленин писал: «Наступательные операции германского флота, при крайне странном полном бездействии английского флота и в связи с планом Временного правительства переселиться из Питера в Москву вызывают сильнейшее подозрение в том, что правительство Керенского (или, что все равно, стоящие за ним русские империалисты) составило заговор с англо-французскими империалистами об отдаче немцам Питера для подавления революции *таким способом*»<sup>2</sup>.

Осенью германское командование, пользуясь бездействием английского флота, впервые за всю войну, сосредоточило в восточной части Балтийского моря свыше  $\frac{2}{3}$  своего флота, в том числе 10 линейных кораблей, 1 тяжелый крейсер, 9 легких крейсеров, 57 эскадренных миноносцев, 6 подводных лодок. Всего со стороны немцев в операции, которая получила название «Альбион», участвовало свыше 300 боевых и вспомогательных кораблей. Действия флота поддерживали 6 дирижаблей, 102 самолета и 25 тыс. человек десантного корпуса. Они намеревались провести десантную операцию по захвату Моонзундских островов, захватить острова Моон и Эзель, уничтожить русские силы в Рижском заливе и таким образом подготовить путь для разгрома Петрограда.

Морские силы Рижского залива включали 2 старых линейных корабля «Гражданин» (бывш. «Цесаревич») и «Слава», 3 крейсера («Адмирал Макаров», «Баян», «Диана»), 3 канонерские лодки («Грозящий», «Хивинец», «Храбрый»), 34 эскадренных миноносца (в том числе 12 типа «Новик»), 5 минных заградителей, тральщики, сторожевые корабли и катера. Эти корабли базировались на о. Рогожюль и рейде Куйваст в южной части пролива Моонзунд<sup>3</sup>. Главные силы флота, в том числе 4 новых линейных корабля, находились в Гельсингфорсе<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. р-95, д. 27, л. 2; Боевой путь Советского Военно-Морского Флота. М., Воениздат, 1974, с. 40.

<sup>2</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 34, с. 348.

<sup>3</sup> Морской атлас, т. III, ч. I. Описания к картам, с. 827—828.

<sup>4</sup> К марту 1917 г. минная дивизия Балтийского флота (начальник контр-адмирал М. А. Кедров) насчитывала в своем составе 14 эсминцев нового типа. Они были сведены в три дивизиона под командованием капитанов

К началу кампании 1917 г. на Балтийском море со стороны русских было четыре минно-артиллерийские позиции: Центральная, Передовая, Моонзундская и Або-Аландская. Последние три составляли единый рубеж обороны.

Моонзундская позиция состояла из двух участков. Первый проходил по линии пролив Моонзунд—пролив Созлозунд—район к западу от островов Эзель и Даго. Второй участок включал в себя Рижский залив и Ирбенский пролив, обороняемый морскими силами Рижского залива. В 1917 г. в Ирбенском проливе было поставлено 1974 мины у Риги и еще 850 мин у восточного побережья Рижского залива. На Моонзундской позиции было 9 основных береговых батарей (37 орудий) и 12 запасных (38 орудий). Гарнизон островов состоял из одной дивизии неполного состава, насчитывающей около 12 тыс. человек. Оборонительные сооружения были еще недостроены.

Империалистические замыслы контрреволюции были сорваны революционными моряками-балтийцами.

Оборону возглавили большевистские флотские организации. II съезд военных моряков в Гельсингфорсе принял обращение, в котором говорилось: «Ни одно из наших судов не уклоняется от боя, ни один моряк не сойдет побежденным на сушу... Мы обязались твердо держать фронт и оберегать доступы к Петрограду. Мы выполним свои обязательства. Мы выполняем его не по приказу какого-нибудь жалкого русского Бонапарта, царящего милостью долготерпения революции. Мы идем в бой не во имя исполнения договоров наших правителей с союзниками, опутывающих цепями руки русской свободы. Мы исполняем верховное веление нашего революционного сознания»<sup>1</sup>. Комиссары Центробалта совместно с судовыми комитетами осуществляли непосредственное руководство боевыми действиями.

Операция «Альбион» началась 30 сентября высадкой германского десанта в бухте Тага-Лахт на о. Эзель. Пользуясь численным превосходством, германские войска овладели им. В этот же день флот противника предпринял попытку прорваться через пролив Созлозунд между островами Эзель и Даго на Кассарский плес, чтобы нанести сокрушительный удар по русским кораблям и отрезать их от Финского залива.

Германские миноносцы предприняли несколько атак на охранявшие вход в пролив Созлозунд русские дозорные корабли. Это были эскадренные миноносцы «Десна», «Генерал Кондратенко», «Пограничник» и канонерская лодка «Грозный». Огнем «Грозного» были повреждены два

<sup>1</sup> 1 ранга П. В. Вильксена, А. В. Развозова и К. В. Шевелева (1-й дивизион: «Победитель», «Гром», «Орфей», «Забияка»; 2-й дивизион: «Десна», «Летун», «Самсон», «Азарт», «Капитан 2 ранга Изюльметьев»; 3-й дивизион: «Автроил», «Изяслав», «Гавриил», «Константин»). Начальник дивизии держал свой флаг на «Новике».

<sup>2</sup> ЦГА ВМФ, ф. р-95, оп. 1, д. 16; л. 34.

неприятельских миноносца, но и в лодку попало три снаряда. Два человека были убиты, пять — ранены. На корабле возник пожар, который, правда, быстро ликвидировали.

На помощь дозорным кораблям прибыли вызванные в этот район эсминцы «Гром», «Забияка», «Изяслав», «Новик», и противник под прикрытием крейсера «Эмден» был вынужден отступить.

На следующий день немецкие тральщики, поддерживаемые «Эмденом» и несколькими эскадренными миноносцами, пытались расчистить проход в русском минном заграждении в районе пролива Созлозунд.

Срыв тральной операции противника осуществляли три группы новых эскадренных миноносцев, по два в каждой: «Новик» и «Гром», «Забияка» и «Победитель», «Изяслав» и «Самсон». В 9 ч они обнаружили неприятельские корабли и вступили с ними в бой. Огонь наших эсминцев заставил врага прекратить траление и отойти<sup>1</sup>.

Самым ожесточенным был бой за Кассарский плес. 1 октября у восточной части пролива Созлозунд несли дозор эскадренные миноносцы «Победитель», «Забияка», «Гром», «Константин» и канонерская лодка «Храбрый». Командир отряда русских кораблей держал свой флаг на «Победителе». Русские дозорные миноносцы стояли на якоре в 70 кабельтовых от мыса Памерорт.

Около 14 ч 30 мин сигнальщики «Грома» обнаружили на расстоянии 125 кабельтовых немецкий линейный корабль «Кайзер», который на полных парах устремился к русским кораблям. «Гром» быстро снялся с якоря, и в тот же момент линкор открыл огонь из орудий главного калибра.

«Снявшись с якоря ранее других кораблей, — докладывал командир „Грома“ командиру минной дивизии, — я оказался в наиболее невыгодном положении, так как прикрывал собой миноносцы „Забияка“ и „Победитель“, не позволявшие мне повернуть на ост. С третьим залпом неприятеля получил попадание в правую машину. Снаряд пробил правый борт над водой, прошел через машину и разорвался под кораблем. Сотрясение было настолько сильным, что на переднем мостике сорвались со своего места главный компас и минные прицелы. Миноносец получил крен градусов в шесть, но продолжал еще некоторое время двигаться вперед, что дало возможность повернуть на ост. Когда весь пар через поврежденные правые машины, где были перебиты трубы свежего и отработанного пара, вышел, левая машина, до этого работавшая, остановилась. Миноносец вышел из-под огня, так как зашел за мыс. Неприятель прекратил стрельбу. Канонерская лодка „Храбрый“, уви-

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, д. р-395, оп. 1, д. 6, л. 5—6.

дев, что миноносец остановился, быстро подошла к его левому борту и подала швартовы на „Гром“<sup>1</sup>.

Уходя из-под обстрела, миноносцы повернули к Созлозунду. Для облегчения буксировки «Константин» прикрыл канонерскую лодку «Храбрый» и эскадренный миноносец «Гром» дымовой завесой. «Кайзер», прекратив огонь, перешел за мыс Пампорт. В это время туман закрыл пролив и находящиеся за ним корабли противника. В 15 ч 30 мин 17 немецких миноносцев на полном ходу начали прорыв на Кассарский плес. В прорыве участвовали кроме линейного корабля «Кайзер» крейсер «Эмден», 2-я флотилия и часть 6-й флотилии эскадренных миноносцев. «Кайзер» поддерживал их огнем своих 12-дюймовых орудий. При форсировании пролива четыре миноносца противника получили артиллерийские повреждения, но остальные 13 продолжали прорыв. Они разделились на две группы, пытаясь отрезать русским кораблям отход в Моонзунд.

«Победитель», «Забияка» и «Константин», прикрывая «Гром» и «Храбрый», вели с расстояния 70 кабельтовых огонь по вражеским эскадренным миноносцам. Комендоры «Победителя» уже с третьего залпа повредили один вражеский миноносец. Четырехдюймовый снаряд с «Забияки» угодил в другой немецкий эсминец, на нем возник пожар. Немцы, считая «Гром» и «Храбрый» легкой добычей, сосредоточили на этих кораблях огонь почти всей своей артиллерии. В этот критический момент на «Храбром» оборвались швартовы, и он на некоторое время отошел от «Грома», продолжая вести огонь по врагу. Несмотря на полученные повреждения, эсминец «Гром» также вел бой с противником. Метко стреляли комендоры корабля Юрченко, Дуболенко, Мельников, Алексеев, умело управлял четырехдюймовками артиллерийский офицер Севастьянов.

А в это время машинная команда самоотверженно боролась за жизнь корабля. Хладнокровно и умело действовал механик «Грома» Малышев. Пар обжигал лица и руки, но машинисты Везденева, Цегельников, Котюков и другие упорно старались устранить повреждения.

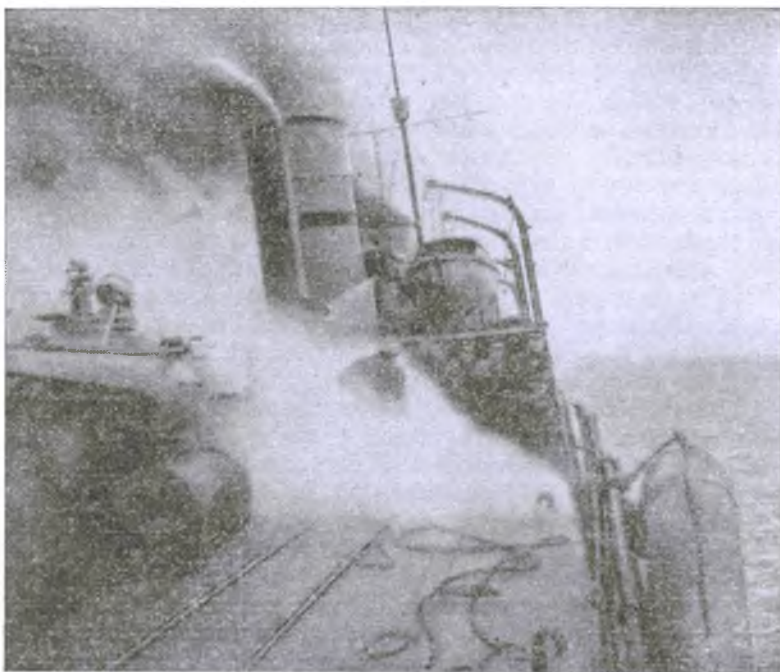
Эсминец получил еще несколько пробоев, увеличился его крен, бушевал пожар. Окутанный паром и дымом, он стал постепенно погружаться в воду.

Канонерская лодка «Храбрый» вновь подошла к гибнущему миноносцу, чтобы снять с него команду. Вот как описывает этот момент в своем рапорте командиру корабля артиллерийский офицер «Грома» Владимир Севастьянов:

«С „Храброго“ бросали круги и спустили шлюпку. Полагаю, люди упали при отходе „Храброго“, нас сильно качнуло. Дальше стреляло лишь орудие № 4... Через некоторое время испра-

---

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. р-342, оп. 2, д. 125, л. 178—180.



Последние минуты эсминца «Гром» (вид с кормы).

вили орудие № 1, но наводка страдала (качка, крен). Были еще попадания в каюты и в кают-компанию, стали еще больше крениться. В это время „Храбрый“ дал малый задний ход и подошел к левому борту... часть команды, видел, переходила на его борт...

Корабль горит и тонет. Перешел на „Храбрый“... видел потопление одного миноносца, попадание в другой, больше ничего не видел, так как смотрел на „Гром“, окутанный черным и белым дымом.

Считаю долгом отметить доблестное поведение Чепурковского, прислуги орудия № 1, фельдшера Тесляковского, заряджавшего орудие, артиллерийского унтер-офицера Юрченко, ушедшего от орудия № 1, когда его снесло на ют, где он молодцом работал. Полагаю, что мичман Тихомиров, Юрченко, Чернышев, Громов и командиры орудий № 3 и 4, Еремин и лица, мичману Тихомирову известные, заслуживают награды храбрых<sup>1</sup>.

Семь человек было убито и шесть ранено.

---

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. р-342, оп. 2, д. 125, л. 186—188.

Впоследствии член судового комитета эсминца «Гром» А. Г. Везденеев с полным правом докладывал съезду представителей Балтийского флота, что, несмотря на полученное повреждение, команда сражалась до последней возможности, когда уже были повреждены орудия и миноносец от полученных пробоин не мог своими средствами откачать воду. Приняв людей с «Грома», «Храбрый» развернулся и открыл огонь по приближающимся миноносцам противника. Силы были неравные. Преследуемые противником три русских корабля, прикрываясь дымовой завесой, продолжали отход к Моонзунду. В 16 ч 20 мин на помощь им с Куйвастского рейда подошли восемь миноносцев 5-го и 6-го дивизионов во главе с «Новиком» и канонерская лодка «Хивинец», которые с ходу вступили в бой. Бой был жестоким. Германские эскадренные миноносцы отошли и скрылись в проливе Созозунд. Противник потерял в этом бою восемь эскадренных миноносцев и восемь было повреждено.

По приказу командования в ночь на 2 октября минный заградитель «Припять» поставил на Кассарском плесе 135 мин. Через две недели на mine подорвался один германский миноносец. Два других, пытаясь обойти заграждение, выскочили на мель. Кассарский плес остался под контролем русских революционных кораблей. С беспримерным мужеством и отвагой сражались с врагом революционные балтийцы. Они несли потери, но стояли насмерть.

В этом бою впервые в истории русского флота действиями личного состава кораблей руководили не только их командиры, но и судовые комитеты, представители Центробалта, комиссары. Так, на всем протяжении боя рядом с командиром корабля «Гром» А. П. Вакстумом стоял секретарь судового комитета Соловьев, руководитель большевистской организации на эсминце.

Представители Центробалта и командования Балтийского флота, находившиеся на кораблях во время боя за Кассарский плес, единодушно отмечали, что экипажи всех кораблей и большинство их офицеров сражались с великим мужеством, с высоким сознанием революционного долга. Комендор «Грома» С. Г. Алексеев вспоминал: «...каждый из нас старался сделать все, что он мог. Мы горели желанием победить... Большинство команды состояло из молодежи призыва 1915 года. Мы радостно шли в бой и выполняли свой долг перед Родиной»<sup>1</sup>.

После неудачи на Кассарском плесе немцы решили подойти к Моонзунду со стороны Рижского залива. 4 октября произошел

---

<sup>1</sup> Цит. по кн.: Пухов А. С. Моонзундское сражение. Лениздат, 1957, с. 68—69.

бой у Куйваста. В течение дня моряки линейных кораблей «Слава» и «Гражданин», крейсера «Баян» и миноносцев огнем артиллерии преграждали путь вражеской эскадре, стремившейся прорваться в пролив. Пользуясь многократным превосходством в силах, противник нанес тяжелые повреждения русским кораблям.

Особенно сильно пострадала «Слава», получившая несколько прямых попаданий крупнокалиберных снарядов германских линкоров. Вышла из строя носовая артиллерийская башня главного калибра, в носовой части корпуса тяжелый снаряд пробил брешь около 3 м в диаметре. Были повреждены динамомашинны, погас свет в отсеках, пришлось затопить носовой погреб, корабль принял более тысячи тонн воды. Возник пожар. Еще два снаряда противника угодили в церковную и батарейную палубы. Вода поступала к кормовой кочегарке, и часть котлов пришлось погасить. Но линкор продолжал сражаться. Огнем 12-дюймовых орудий комендоры «Славы» потопили эскадренный миноносец врага, пытавшийся выйти в торпедную атаку, и повредили один из линкоров.

В это время русские корабли получили приказ отойти через Моонзунд на север. «Слава», принявшая в корпус большое количество воды, из-за чего сильно увеличилась ее осадка, не смогла пройти проливом. Пришлось взорвать корабль, который собой закрыл врагу проход в Моонзунд.

6 октября неприятелем были захвачены острова Вель, Моон и Даго. Но северная часть Моонзунда оставалась в руках русского флота. Корабли, входившие в состав сил Рижского залива, отошли в Финский залив.

В ходе Моонзундской операции было потоплено 26 германских кораблей и 25 повреждено. Революционный Балтийский флот потерял гораздо меньше: старый броненосец «Слава» и эскадренный миноносец «Гром». Повреждено было 7 кораблей: 1 линкор, 1 крейсер, 2 канонерские лодки и 3 миноносца. Кроме того, при отходе из Моонзунда было затоплено 4 транспорта и несколько вспомогательных устаревших судов для заграждения канала и подходов к передовой позиции.

Благодаря самоотверженным действиям революционных балтийских моряков планы германского командования были сорваны. Из-за больших потерь оно отказалось от продолжения операции и приказало 7 октября отвести свои линейные силы из Рижского залива. Попытка мирового империализма с помощью кайзеровского флота захватить Петроград не удалась.

Однако, анализируя действия Временного правительства, В. И. Ленин убедительно доказывал, что правительство и контрреволюционная военщина не оставят своих попыток сдать Петроград немцам и таким способом задушить пролетарскую рево-

люцию. В. И. Ленин требовал от партии, не теряя времени усиленно готовить вооруженное восстание.

Особую роль в подготовке и проведении восстания Владимир Ильич Ленин отводил Балтийскому флоту, который фактически находился в распоряжении партии большевиков:

«Дело в восстании, — писал он, — которое *может* и должен решить Питер, Москва, Гельсингфорс, Кронштадт, Выборг и Ревель. *Под Питером* и в Питере — вот где может и должно быть решено и осуществлено это восстание, как можно серьезнее, как можно подготовленнее, как можно быстрее, как можно энергичнее.

Флот, Кронштадт, Выборг, Ревель могут и должны пойти на Питер...»<sup>1</sup>

10 октября 1917 г. под руководством В. И. Ленина состоялось заседание ЦК партии большевиков, на котором было принято историческое решение о подготовке вооруженного восстания. Для руководства восстанием при Петроградском Совете 12 октября был сформирован Военно-революционный комитет (ВРК) под председательством Н. И. Подвойского. От балтийцев в комитет вошли П. Е. Дыбенко, Н. А. Ховрин, И. Д. Сладков и др.

Руководствуясь решениями ЦК партии, большевики Балтийского флота приступили к подготовке вооруженного восстания.

Днем 24 октября радиостанция крейсера «Аврора» передала обращение Военно-революционного комитета к рабочим, солдатам, матросам с призывом выступить на защиту революции.

В этот же вечер председатель Центробалта П. Е. Дыбенко получил от ВРК условную телеграмму «Высылай устав» о немедленном направлении в Петроград боевых кораблей и отряда революционных матросов. Той же ночью из Гельсингфорса должен был выехать в Петроград по железной дороге сводный отряд матросов с линейных кораблей «Полтава», «Севастополь», «Петропавловск», крейсера «Баян», эсминца «Азард» и других кораблей. Но из-за саботажа железнодорожной администрации первый эшелон балтийцев прибыл в город только 26 октября.

Утром 25 октября из Гельсингфорса вышли эсминцы «Меткий», «Забияка», «Самсон», «Деятельный» и сторожевой корабль «Ястреб». Этим кораблям было поручено получить оружие и доставить его в Петроград. Эсминцы «Меткий» и «Деятельный» задержались в пути из-за саботажа командиров, лишь «Самсон» и «Забияка» продолжали держать курс на Петроград. На этих эсминцах находился отряд моряков с линейных кораблей «Республика» и «Петропавловск».

---

<sup>1</sup> Ленин В. И. Поли.собр. соч., т. 34, с. 390.



Основными силами флота в решающий день восстания были корабли и матросы Кронштадта, части столичного гарнизона. В тот же день 25 октября в Гельсингфорсе состоялось общее собрание представителей судов минной дивизии Балтийского флота. Собрание приняло резолюцию, в которой говорилось следующее:

«Мы представители судов „Автроил“, „Изяслав“, „Капитан 2 ранга Изильметьев“, „Лейтенант Ильин“, „Гавриил“, „Новик“, миноносцы № 212, 215, 217, 220, госпитальное судно „Лава“, госпитальное судно „Ариадна“, авиационное судно „Орлица“, транспорт „Кама“, походный штаб начальника минной дивизии „Либава“, тральщики № 18 и 19, обсудив воззвание Петроградского Совета, Революционного комитета и резолюцию Гельсингфорсского Совета депутатов, Областного комитета Финляндии, Центрального комитета Балтийского флота и Исполнительного комитета Совета крестьянских депутатов, единогласно постановили:

1. Требовать перехода всей власти к Всероссийскому съезду Советов.

2. Немедленного роспуска Предпарламента Российской Республики, созданного для оплота буржуазии и контрреволюционного правительства.

3. Одновременно с переходом власти к Всероссийскому съезду Советов объявить демократическую диктатуру.

4. Никакой торговли за власть с буржуазными классами более быть не может, ибо, добиваясь власти, они направляют ее против народа и стремятся восстановить свое господство над трудящимися. Теперь прошло время слов, пора от слов перейти к делу. Контрреволюционеры не спят, они открыто повели борьбу против Всероссийского съезда и Учредительного собрания. Вся наша сила за Советами и мы в любой момент по их призыву готовы пойти на баррикадный бой против буржуазных классов»<sup>1</sup>.

В 17 ч 25 октября корабли «Самсон» и «Забияка» прибыли в Кронштадт, где получили оружие, боеприпасы и продовольствие. С «Самсона» на «Аврору» была послана радиограмма: «Пришел в Кронштадт, где остановился. Телеграфируйте о положении. Имею 100 боевых зарядов, взвод моряков. Где высадить?»<sup>2</sup>.

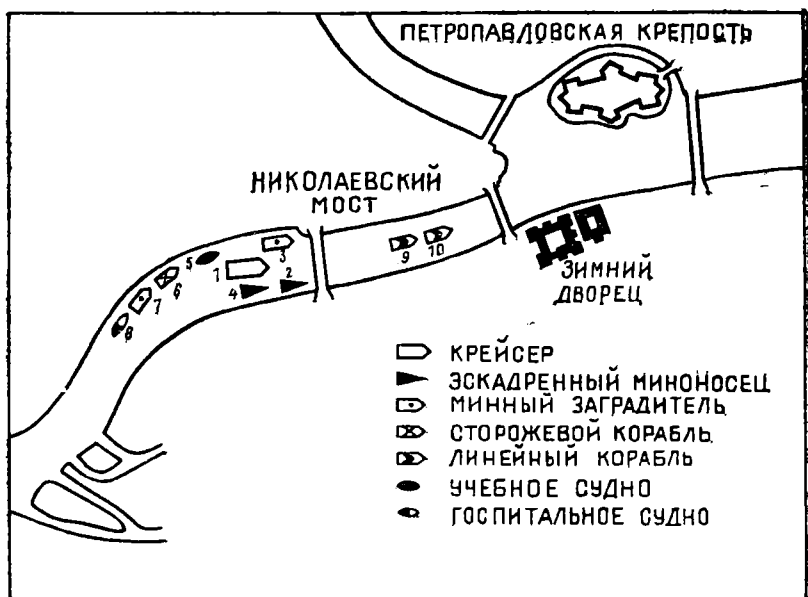
В 17 ч 50 мин «Забияка» и «Самсон» вышли из Кронштадта в Петроград<sup>3</sup>.

Около 19 ч эскадренные миноносцы вошли в Неву. Над ними развевались огромные полотнища с революционными призывами: «Вся власть Советам!», «Долой министров-капиталистов!». На палубе выстроились матросы. Рабочие и солдаты

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. 481, оп. 1, д. 78, л. 308.

<sup>2</sup> Там же, ф. р-92, оп. 1, д. 109, л. 258.

<sup>3</sup> Там же, л. 265.



Расположение кораблей Балтийского флота на Неве 25 октября 1917 г.

1—«Аврора»; 2—«Самсон»; 3—«Амур»; 4—«Забияка»; 5—«Верный»; 6—«Ястреб»; 7—«Хопер»; 8—«Зарница»; 9—тральщик № 15; 10—тральщик № 14.

Петроградского гарнизона бурно приветствовали балтийцев. Корабли стали на якорь у Николаевского (ныне Лейтенанта Шмидта) моста рядом с «Авророй». Здесь же уже находились минный заградитель «Амур», посыльные суда «Зарница» и «Ястреб», заградитель «Хопер», учебное судно «Верный».

Отряд матросов с «Самсона» влился в ряды восставших петроградских рабочих. Вслед за ними отряды матросов из экипажей других кораблей, получив оружие из корабельных запасов, отправлялись на боевые задания.

Комиссар «Самсона» Г. С. Борисов в сопровождении матросов отправился в Смольный для вручения президиуму II съезда Советов резолюции и приветствия Центробалта. Оставшиеся на кораблях готовили орудия к бою, чтобы вести совместно с «Авророй» при необходимости огонь по Зимнему дворцу. Но стрелять по дворцу не пришлось. Натиск революционных масс был настолько стремительным, что применение крайних мер не потребовалось.

В 21 ч комендор «Авроры» Е. П. Огнев по команде комиссара корабля А. В. Бельшева произвел холостой выстрел из носового шестидюймового орудия, послуживший сигналом к началу общего штурма Зимнего дворца.

Вечером 25 октября в Смольном открылся II Всероссийский съезд Советов рабочих и солдатских депутатов, Съезд провоз-



Эскадренный миноносец «Победитель».

гласил Советскую власть, принял исторические декреты о земле и мире, сформировал первое Советское правительство — Совет Народных Комиссаров во главе с В. И. Лениным.

На другой день победы Октябрьского вооруженного восстания Керенский вместе с генералом Красновым организовали поход контрреволюционных войск на Петроград. Одновременно с этим вспыхнул мятеж юнкеров. 26 октября Центробалт обратился ко всем морякам с призывом выступить на борьбу с контрреволюцией<sup>1</sup>. В ночь на 28 октября В. И. Ленин разговаривал по прямому проводу с руководителем Гельсингфорского Совета и потребовал срочно выслать в столицу боевые корабли и вооруженных матросов. Центробалтом были посланы в Петроград крейсер «Олег» и эскадренный миноносец «Победитель», которые прибыли к месту назначения на следующий день в 15 ч 30 мин<sup>2</sup> и заняли свое место в Морском канале.

1 ноября эскадренные миноносцы «Меткий», «Деятельный», «Победитель» и «Забияка», которые находились у Николаевского моста, прошли вверх по Неве и стали на якорь у села Рыбацкого в ожидании подхода контрреволюционных частей. Ближайшие железнодорожные станции оказались в зоне обстрела артиллерии эсминцев.

Накануне, 31 октября, революционные войска заняли Царское Село, а 1 ноября вступили в Гатчину, где захватили генерала Краснова вместе с его штабом.

Так, совместными усилиями красногвардейских рабочих от-

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. р-95, оп. 1, д. 29, л. 95.

<sup>2</sup> Там же, ф. 870, оп. 6, д. 84, л. 69 об.

рядов, матросов и солдат был разгромлен первый поход контр-революции против молодой Советской власти.

В обращении Совета Народных Комиссаров от 30 октября 1917 г., подписанном В. И. Лениным, говорилось: «Балтийский флот, верный делу революции, пришел на поддержку восставшего народа»<sup>1</sup>.

На Черноморском флоте в грозном 1917 г. минная бригада, в которую входили эскадренные миноносцы типа «Новик» (Черноморский флот пополнился четырьмя эсминцами «Гаджи-бей», «Калиакрия», «Керчь» и «Фидониси») опубликовала свою резолюцию в газете «Известия Севастопольского Совета военных и рабочих депутатов» от 18 ноября. В ней говорилось:

«Мы, команда черноморской минной бригады, на общем собрании в минной базе № 1, обсудив текущий момент, решили единогласно: 1. Мы не допустим старой власти, которая за семь месяцев своего существования нам ничего не дала, кроме разрухи, корниловщины и кровопролития.

2. Мы от своих слов отказаться не можем, которые были сказаны: «Вся власть Советам рабочих, крестьянских и солдатских депутатов, как в центре, так и на местах». И эту власть будем поддерживать всеми силами и средствами, какие у нас найдутся.

3. Мы требуем, чтобы немедленно был созван съезд Советов рабочих, солдатских и крестьянских депутатов, который должен взять власть в свои руки.

4. Мы приветствуем революционный Петроград и верный революции Балтийский флот, и мы, черноморцы минной бригады преклоняемся перед героической обороной петроградского гарнизона, Балтийского флота и рабочих г. Петрограда, которые так твердо стоят за счастье трудового народа.

5. Мы категорически протестуем против авантюры Керенского, который бросает полки для борьбы с пролетариатом.

6. Мы протестуем против тех сознательных и несознательных элементов, которые своим шатанием и соглашательством поддерживают буржуазию и явно способствуют подрыву в борьбе трудового народа с эксплуататорами».

Моряки минной бригады активно участвовали в борьбе с Калединим и Корниловым на Дону, в подавлении гайдамацких восстаний и мятежей татарских националистов. В декабре 1917 — январе 1918 г. они помогли рабочим и красногвардейцам очистить Крым от контрреволюционных войск.

Моряки эсминцев «Пронзительный», «Фидониси» и «Калиакрия» в первых числах января 1918 г. вместе с морским десантным отрядом А. В. Мокроусова вели бои за освобождение Феодосии от белых банд. Корабельная артиллерия и десантники из

---

<sup>1</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 35, с. 450.

состава экипажей «Гаджибея» и «Керчи» помогали рабочим восстановить Советскую власть в Ялте. После бегства белогвардейцев из города отряды Красной гвардии совместно с матросами, прибывшими из Севастополя на эсминце «Счастливый», начали наступление на Алушту. Моряки «Дерзкого» помогали подавлять контрреволюционный мятеж, поднятый местными националистами в Евпатории <sup>1</sup>.

## **5.2. В ледовом походе**

В ноябре 1917 г. Советское правительство, стремясь быстрее покончить с ненавистной империалистической войной и дать народу долгожданный мир, начало мирные переговоры с кайзеровской Германией. Однако, воспользовавшись предательской линией главы советской делегации на переговорах в Брест-Литовске Троцкого, германское правительство решило в середине февраля 1918 г. возобновить военные действия против Советской России по всему фронту от Балтики до Черного моря.

18 февраля 1918 г. немецкие войска, нарушив перемирие с Советской Россией, начали наступление на Ревель. В их планы входил также захват зимовавших там крейсеров и подводных лодок. Благодаря мерам, вовремя принятым местным ревкомом, и самоотверженности матросов и офицеров, оставшихся верными Советской власти, корабли удалось вывести из захваченного врагом порта. С колоссальным трудом 55 кораблей и транспортов при помощи ледокола «Ермак» пробились через льды Финского залива к Свеаборгскому рейду.

К концу февраля 1918 г. основные части Балтийского флота сосредоточились в его главной базе — Гельсингфорсе. Скопанные льдами стояли тяжелые бронированные громады линейных кораблей и крейсеров. Здесь же базировалась минная дивизия, в состав которой входило 14 эскадренных миноносцев типа «Новик». У причалов ошвартовались подводные лодки, тральщики, минные заградители. Вместе с боевыми кораблями ожидали дальнейшего развития событий более 70 транспортов и вспомогательных судов.

Но долго оставаться в Гельсингфорсе корабли не могли. По условиям Брестского мирного договора, подписанного 3 марта 1918 г., Советская Россия должна была перебазировать из Эстонии и Финляндии свои корабли в русские порты или же немедленно их разоружить. Разоружить эти корабли — означало упростить их захват немцами и белофиннами. Положение осложнялось тем, что в результате контрреволюционного восстания в Финляндии белофиннами с помощью кайзеровской Германии удалось захватить большую часть территории, включая острова Гогланд, Лавенсаари и Соммерс. На очереди был Гельсингфорс.

---

<sup>1</sup> Мордвинов Р. Н. Курсом «Авроры». М., Воениздат, 1962, с. 84—85.

Корабли, базировавшиеся в Гельсингфорсе, оказались между двух огней. Несмотря на Брестский мирный договор, германская военщина не отказалась от плана захвата кораблей Балтийского флота. «Законной» добычей считали их и белофинны.

Советское правительство приняло решение немедленно перевести корабли в Кронштадт с помощью всех имевшихся в наличии ледоколов. Задача предстояла сложная. Ледовая обстановка в Финском заливе была чрезвычайно тяжелой: сплошной лед, толщина которого местами достигала 70—80 см, распространялся далеко от Гельсингфорса, середина залива была покрыта битыми льдами.



Б. А. Жемчужин.

Выполнению приказа мешало реакционное офицерство. Вся тяжесть борьбы с контрреволюцией при подготовке операции по приведению в готовность кораблей и экипажей к предстоящему плаванью во льдах и спасению флота легла на плечи большевиков. Душой революционных балтийских моряков и их руководителем был большевик Б. А. Жемчужин — комиссар группы кораблей и судов в Гельсингфорсе.

12 марта 1918 г. из Гельсингфорса в Кронштадт вышел первый отряд кораблей в составе линкоров «Гангут», «Петропавловск», «Полтава», «Севастополь» и крейсеров «Адмирал Макаров», «Рюрик» и «Богатырь». Путь во льдах им прокладывали ледоколы «Ермак» и «Волынец». Все корабли благополучно прибыли к месту назначения, не получив существенных повреждений и поломок.

К моменту выхода второго отряда обстановка на Балтийском театре еще более усложнилась. Германское командование, воспользовавшись тем, что Советское правительство, выполняя условия Брестского договора, уже к 15 марта вывело все свои сухопутные войска из Финляндии, высадило 3 апреля десант на Финском побережье у о. Гангэ (Ханко). Отсюда было рукой подать до Гельсингфорса. Пытаясь оказать давление на революционных моряков, немецкие самолеты разбрасывали над Гельсингфорсом листовки с призывом сдать корабли германскому командованию.

Стремясь во что бы то ни стало захватить русские корабли, немцы прежде всего нанесли удар по ледокольному флоту. Белофинны при содействии офицеров, предавших интересы революционной России, захватили ледоколы «Волюнец», «Тармо» и «Черноморский № 1», которые затем были переведены в Ревель и сданы немцам.

Ледокол «Ермак», возвращавшийся в Гельсингфорс из Кронштадта за вторым отрядом кораблей, 29 марта обстреляла береговая артиллерия белофиннов с о. Лавенсаари, и он был вынужден вернуться обратно.

5 апреля 1918 г. вышли из Гельсингфорса корабли второго отряда в составе линкоров «Андрей Первозванный» и «Республика», крейсеров «Олег» и «Баян», подводных лодок «Рысь», «Тур», «Тигр». Вели отряд ледоколы «Силач» и «Город Ревель». Второму отряду пришлось труднее, чем первому. Передвигавшийся лед образовывал торосы, которые зачастую не могли преодолеть маломощные ледоколы. Только 10 апреля 1918 г. корабли второго отряда достигли Большого Кронштадтского рейда. Чтобы пройти расстояние в 180 миль, им потребовалось шесть суток<sup>1</sup>.

5 апреля, в день выхода второго отряда кораблей из Гельсингфорса, начальник немецкого отряда особого назначения контр-адмирал Майер предъявил делегации Балтийского флота ультиматум. В нем было выдвинуто требование полностью разоружить корабли, находившиеся в Гельсингфорсе, снять с них команды, оставив лишь охрану (на эсминцах типа «Новик» не более десяти человек). Только при выполнении этого требования экипажам русских кораблей гарантировалась безопасность. В море в это время находилась германская эскадра, готовая в любое время оказать активное противодействие выводу оставшихся кораблей из Финляндии.

Срок германского ультиматума истекал в 12 ч 12 апреля. В ответ на это революционные моряки решили ускорить перебазирование оставшихся кораблей в Кронштадт. Переход третьего отряда, который насчитывал 167 боевых кораблей и транспортов, осложняло отсутствие части экипажей на кораблях. На эсминцах типа «Новик» вместо положенных по штату 153 человек оставалось всего лишь 60—90 матросов. Каждому моряку приходилось напряженно работать за двоих.

Напуганный революционными событиями, изменил своему воинскому долгу командир эскадренного миноносца «Самсон» Б. А. Иванов. Перед уходом кораблей он скрылся, прихватив с собой почти все корабельные деньги. С «Самсона», сославшись на болезнь, сбежали лейтенанты Г. В. Штернберг, В. П. Антонович и инженер-механик В. М. Реклейтис. Покинул эсминец

---

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. р-92, оп. 1, д. 132, л. 51.

«Азард» мичман В. Д. Державин, который похитил 2215 рублей казенных денег<sup>1</sup>. Но таких были единицы. Лучшая часть офицерского состава, верная делу революции, оставалась на своих боевых постах. В их числе были И. С. Исаков, Ю. Ф. Ралль, С. П. Ставицкий, Г. А. Степанов, Н. Б. Павлович, А. В. Томашевич, Е. И. Салмин, Е. Е. Шведе и др., впоследствии видные деятели Советского Военно-Морского Флота.

Третий отряд составляли эскадренные миноносцы, подводные лодки, сторожевики, тральщики — корабли с относительно слабыми корпусами, мало приспособленными к плаванию в ледовых условиях. Поэтому для следования кораблей был выбран так называемый стратегический фарватер, проходивший вблизи северного побережья Финского залива, в шхерном районе, хотя он был более сложен в навигационном отношении.

Сформировали шесть эшелонов, которые выходили из Гельсингфорсской гавани по мере готовности. Первый эшелон в составе восьми подводных лодок вышел в Кронштадт 7 апреля. Спустя два дня отправился в путь второй эшелон, который состоял из шести угольных эсминцев, тральщиков, четырех сторожевых кораблей и нескольких транспортных и вспомогательных судов.

Третий, четвертый и пятый эшелоны вышли из Гельсингфорса 10 апреля. В эти эшелоны входили в полном составе минная дивизия и большая часть кораблей сторожевой дивизии с транспортами и вспомогательными судами — всего около 100 кораблей и судов, в том числе все 14 эскадренных миноносцев типа «Новик». (Сам «Новик» в это время находился на ремонте в Петрограде.)

По эшелонам эскадренные миноносцы типа «Новик» распределялись так: «Азард», «Десна», «Гавриил», «Самсон» под командованием командира 1-го дивизиона эскадренных миноносцев — третий эшелон; «Забияка», «Лейтенант Ильин», «Орфей»,



Командир эскадренного миноносца «Изяслав» И. С. Исаков, 1918 г.

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. р-96, оп. 1, д. 6, л. 5.



«Капитан 1 ранга Миклухо-Маклай», «Победитель», «Свобода» (бывш. «Владимир») под командованием командира 2-го дивизиона эскадренных миноносцев — четвертый эшелон; «Автроил», «Изяслав», «Капитан 2 ранга Изыльметьев», «Константин» под командованием начальника минной дивизии — пятый эшелон.

Так как у транспортов более прочные корпуса, чем у миноносцев и подводных лодок, они шли впереди военных кораблей следом за ледоколами, раздвигая льды в канале. Замыкал кильватерную колонну эскадренный миноносец «Изяслав».

Когда последние корабли выходили из Гельсингфорсской гавани, на территории порта шло сражение, красногвардейцы сдерживали натиск немцев и белофиннов, прикрывая отходящие корабли.

Уже под выстрелами белофиннов удалось вывести из порта эскадренный миноносец «Орфей». Он стоял у стенки Южной гавани с погнутым гребным валом и разбитой турбиной. Почти всю команду перевели на другие корабли, на «Орфее» осталось всего несколько человек. К эсминцу подошел транспорт «Бурлак» под советским флагом, взял его на буксир и повел вслед за уходившим отрядом<sup>1</sup>.

Участник ледового похода писатель Леонид Соболев, находившийся на «Орфее», в своей книге «Краснознаменная Балтика» рассказывает: «Мы стояли в Южной гавани... Утром в городе затрещали выстрелы финских белогвардейцев. Возле миноносца высылся портовый кран. На верхней его площадке простым глазом, без бинокля, были видны пять фигур финнов-рабочих с красными повязками на рукавах, среди них одна женщина. Они прильнули к решетчатым фермам крана, сжимая в руках револьверы. На Торгет-плац появились перебегающие фигуры с винтовками. Они стреляли по окнам, по подвалам, отесняя в переулки рабочие отряды финских красногвардейцев. Тогда с крана началась редкая, но точная стрельба. Невольные свидетели, скованные условиями мирного договора, мы лишь смотрели, как на Торгет-плац падали одна за другой одетые в добротные штатские пальто фигуры с белыми повязками...»

12 апреля был захвачен Гельсингфорс. Начался кровавый террор. Жертвой его пал и комиссар при старшем морском начальнике в водах Финляндии, один из организаторов операции по спасению флота большевик Б. А. Жемчужин. Он оставался в Гельсингфорсе для завершения эвакуации русского военного имущества из Финляндии.

Переход третьего отряда проходил в первой половине апреля, однако весь фарватер был еще покрыт крепким льдом, местами встречались торосы высотой до 5 м. Особенно ослож-

---

<sup>1</sup> Тюрин В. М., Яковлев И. И. Ледовая одиссея Балтфлота. М., Политиздат, 1976, с. 82—83.



Эскадренный миноносец «Десна» во время ледового похода.

нилась обстановка к 13 апреля, когда в шхерах началось движение льда. Все ждали ледокола «Ермак». Он подошел вместе с ледоколами «Силач» и «Город Ревель» к зажатым во льдах кораблям третьего отряда 13 апреля к 10 ч утра. Началось освобождение кораблей из ледового плена. Операция продолжалась целую неделю, до 19 апреля. Продвигались трудно, преодолевая метр за метром. Часть военных кораблей шла на буксире. Так, ледоколу «Смелый» пришлось взять на буксир эсминца «Азард», получивший повреждение; транспорт «Цецилия» вел эсминца «Десна», ледокольное судно «Ястреб» вело за собой эскадренный миноносец «Лейтенант Ильин». Это осложняло переход.

Ледоколам приходилось не только взламывать ледяные поля, но и проводить через торосы транспорты и миноносцы. Трещала обшивка, гнулись шпангоуты, ломались винты. У эсминца «Автроил» сломался форштевень, у эсминца «Лейтенант Ильин» разошлись стыки и пазы листов обшивки и сломался форштевень<sup>1</sup>. Команды, насчитывавшие, как уже говорилось, менее половины штатного состава, самоотверженно боролись за живучесть

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. р-2, оп. 1, д. 276, л. 13—14.

кораблей, сутками не покидая своих постов. Моряки понимали, что от их воли и труда зависит спасение родного флота.

Переход кораблей третьего отряда из Гельсингфорса в Кронштадт продолжался 16 сут и завершился 22 апреля 1918 г. Все 62 корабля прибыли к месту назначения.

В марте — апреле 1918 г. из Гельсингфорса в Кронштадт перешло 185 кораблей и вспомогательных судов, в их числе 6 линкоров, 5 крейсеров, 45 эскадренных миноносцев (включая все корабли типа «Новик»); 12 подводных лодок, 5 минных заградителей, 7 тральщиков. История военных флотов мира не знает примеров подобных операций<sup>1</sup>.

Оценивая значение этой эпопеи, И. С. Исаков писал: «Полное передислоцирование всех морских сил данного театра с одной стратегической базы (Рижский залив — Ревель и шхеры — Гельсингфорс) с потерей двух приморских крепостей и нескольких оборудованных позиций на новую стратегическую базу в восточной части Финского залива, когда передислокация производится в условиях активного противодействия вооруженных сил врага (немецкий флот, десант, авиация и белофинны) — такая передислокация является стратегической операцией. Именно так надо рассматривать операцию, проведенную Балтийским флотом и имевшую неизмеримое значение для сохранения морской мощи нашей страны»<sup>2</sup>.

### **5.3. „Нерчь“ выполняет ленинский приказ**

В 1918 г. сложной была обстановка и на юге страны. В начале года кайзеровская армия продвигалась в глубь Украины. В руках врага мог оказаться Крым. Угроза нависла и над Черноморским флотом. 22 марта 1918 г. МГШ обратился в Высший Военный Совет Республики с докладом, в котором предлагалось перевести флот в Новороссийск. Высший Военный Совет нашел эту меру правильной и своевременной<sup>3</sup>. 27 марта МГШ направил Центральному комитету Черноморского флота телеграфное распоряжение о немедленной подготовке к эвакуации флота в Новороссийск. На пленарном заседании Центрофлота в Севастополе большинством голосов было принято предложение большевиков «немедленно готовить базу для флота в Новороссийске. Флот также привести в боевую готовность так скоро, как это будет возможно»<sup>4</sup>.

25 апреля был захвачен Симферополь. Германское командование предъявило Советскому правительству ультиматум о сдаче Черноморского флота, находящегося в Севастополе. Ук-

<sup>1</sup> Военно-исторический журнал, 1963, № 2, с. 124—125.

<sup>2</sup> Центральный военно-морской архив, ф. 2, оп. 38, д. 25, л. 34—35.

<sup>3</sup> ЦГА ВМФ, ф. 7-р-55, оп. 1, д. 1, л. 7.

<sup>4</sup> Там же, ф. 7-р-181, оп. 1, д. 43, л. 225.

раинские буржуазные националисты, эсеры и контрреволюционно настроенные офицеры начали усиленно агитировать на кораблях за поднятие желто-голубых флагов Центральной рады<sup>1</sup> и оставление кораблей в Севастополе. 29 апреля на линейных кораблях «Воля» (бывш. «Император Александр III»), «Свободная Россия» (бывш. «Императрица Екатерина II») и некоторых эсминцах такие флаги были подняты по приказу командующего флотом контр-адмирала М. П. Саблина. В ответ на это на фок-мачте эскадренного миноносца «Керчь» взвился сигнал «Позор и продажа флота!». В этот же день на этом эсминце собрались представители команд кораблей минной бригады, чтобы обсудить положение. Экипаж «Керчи» предложил идти в Новороссийск<sup>2</sup>. Его поддерживали представители семи эскадренных миноносцев «Калиакрия», «Пронзительный», «Пылкий», «Громкий», «Поспешный», «Гаджибей», «Беспокойный», шести угольных миноносцев «Жаркий», «Живой», «Лейтенант Шестаков», «Капитан-лейтенант Баранов», «Сметливый», «Стремительный», дивизиона сторожевых катеров и подводных лодок.

Сразу после собрания командиры эскадренных миноносцев «Поспешный» и «Громкий» явились к командующему флотом М. П. Саблину и доложили о решении части судов идти в Новороссийск. Командующий не препятствовал, но посоветовал уходить до 24 ч, так как к этому времени боны будут закрыты.

В 22 ч на эскадренном миноносце «Пронзительный» командиры уходящих судов обсудили план выхода в море и похода. Совещание поручило командование отрядом командиру «Калиакрин», а в случае задержки корабля — командиру «Керчи» В. А. Кукелю.

Контрреволюционеры от имени экипажей линкора «Воля» и «Свободная Россия» передали на готовящиеся к отходу корабли, что расстреляют их из орудий главного калибра. В ответ эсминцы приготовились к торпедной атаке. Согласно выработанной на совещании командиров дислокации около 23 ч 30 мин корабли в полной боевой готовности начали выходить из Южной бухты в море, приказав транспортам, стоявшим на рейде, следовать за собой<sup>3</sup>.

Утром 1 мая корабли благополучно вошли в Цемесскую бухту Новороссийска.

Накануне, 30 апреля, немецкие части подошли к Севастополю и заняли высоты над бухтой, откуда можно было расстреливать корабли в упор. Команды судов потребовали, чтобы командующий флотом М. П. Саблин немедленно увел оставшийся флот в Новороссийск. В 23 ч, не зажигая огней, корабли начали

<sup>1</sup> Буржуазно-националистический орган власти на Украине в 1917—1918 гг.

<sup>2</sup> ЦГА ВМФ, ф. р-29, оп. 1, д. 177, л. 1—2.

<sup>3</sup> Там же, ф. р-342, оп. 1, д. 146, л. 177—178.



Эскадренный миноносец «Гневный», выброшенный на берег.

выходить из Севастопольской бухты. Первыми шли эсминцы «Дерзкий» и «Гневный», затем «Звонкий» и «Зоркий».

Немцы заметили движение кораблей на рейде. Как только эсминцы подошли к проходу в боновых заграждениях, бухта осветилась ракетами, и с берега был открыт орудийный и пулеметный огонь. «Дерзкому» удалось на полной скорости проскочить зону обстрела невредимым, а на «Гневный» обрушился шквал огня. Совершая маневр уклонения от артобстрела, «Гневный» наскочил на боновые заграждения, от попадания вражеских снарядов в корпусе образовалась пробоина. Команда решила не сдавать корабль врагу. Эскадренный миноносец повернул в бухту и выбросился на берег в Ушаковской балке. Экипаж, покидая корабль, открыл кингстоны и подорвал машины.

Стена огня преградила путь эсминцам «Звонкому», «Зоркому», подводным лодкам и транспортным судам, и они вынуждены были возвратиться в Южную бухту.

Линейные корабли «Воля» и «Свободная Россия», имевшие мощную броню, несмотря на жестокий огонь, благополучно вышли из Севастополя и 2 мая в сопровождении «Дерзкого» прибыли в Новороссийск. В этот же день сюда прибыли эскадренные миноносцы «Фидониси» (из Феодосии) и «Живой» (из Ялты). Остальные корабли Черноморского флота были вынуждены остаться в Севастополе, часть — вследствие ремонта, часть — из-за отсутствия экипажей<sup>1</sup>.

1 мая 1918 г. немецкие войска заняли Севастополь.

Ко 2 мая 1918 г. в Новороссийске собрались 2 линкора, 10 эскадренных миноносцев типа «Новик», 6 угольных минонос-

<sup>1</sup> Моряки за власть Советов на Украине. [Сб. документов]. Киев, Изд-во АН УССР, 1963, документ № 120, с. 129.

цев и 10 сторожевых кораблей<sup>1</sup>. Корабли получили из Москвы телеграмму, в которой говорилось: «Выражаем всему личному составу флота, пришедшего в Новороссийск, братское приветствие от имени Морского комиссариата и Совнаркома. Революция оценит героические усилия, направленные в этих трудных условиях на спасение флота, страны и революции»<sup>2</sup>.

Таким образом, в Новороссийской бухте были сосредоточены все три дивизиона эсминцев типа «Новик»: 1-й дивизион — «Дерзкий», «Беспокойный», «Пронзительный»; 2-й дивизион — «Пылкий», «Громкий», «Поспешный»; 3-й дивизион — «Керчь», «Гаджибей», «Фидониси», «Калиакрия».

В Севастополе оставались 7 старых эскадренных броненосцев, 3 крейсера, 2 эскадренных миноносца типа «Новик» — «Быстрый» и «Счастливый» — 9 угольных миноносцев, 16 подводных лодок, 4 плавбазы. Четыре эсминца-«новика» — «Занте», «Корфу», «Левкас», «Цериге» — находились в Николаеве на достройке и также достались немецким оккупантам.

Через несколько дней после прихода части флота в Новороссийск со всей очевидностью стало ясно, что порт не приспособлен к длительному базированию военных кораблей. МГШ снова обратился в Высший Военный Совет Республики с докладом. В нем говорилось, что «в настоящий момент Германия и Турция ведут явную охоту за нашими судами, нарушая при этом самым бесцеремонным и явным образом Брестский договор... Они требуют возвращения судов из Новороссийска в занятый ими Севастополь»<sup>3</sup>. В докладе особо подчеркивалось, что суда перешли в Новороссийск в самом спешном порядке и не смогли захватить с собой нужного оборудования и запасов для долговременной стоянки в непригодном порту.

Тревогу вызывала и угроза захвата Новороссийска с суши. Кораблям уходить было некуда, так как другие кавказские порты еще менее подходили для долговременной стоянки флота, чем новороссийский. МГШ представил докладную записку, в которой говорилось, что при таких условиях остается только топить собственные суда. На записке Владимир Ильич Ленин написал: «Ввиду безвыходности положения, доказанной высшими военными авторитетами, флот уничтожить немедленно. Пред. СНК В. Ульянов (Ленин)»<sup>4</sup>.

28 мая исполняющий обязанности командующего Черноморским флотом А. И. Тихменев<sup>5</sup> и главный комиссар

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. р-342, оп. 1, д. 146, л. 169.

<sup>2</sup> Там же, л. 177—178.

<sup>3</sup> ЦГА ВМФ, ф. 2, оп. 1, д. 5084, л. 1—2.

<sup>4</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 50, с. 81.

<sup>5</sup> Контр-адмирал М. П. Саблин, избранный на должность командующего флотом при поддержке меньшевиков и эсеров, выехал в Москву для доклада СНК о переводе флота в Новороссийск, а на обратном пути бежал к Деникину. В 1919 г. он командовал Черноморским флотом белогвардейцев. — Моряки за власть Советов на Украине: [Сб. документов], с. 599.

Н. П. Глебов-Авилов получили секретную директиву, подписанную В. И. Лениным. В ней говорилось о необходимости уничтожить все суда Черноморского флота и коммерческие пароходы, находящиеся в Новороссийске, ввиду явных намерений Германии захватить их и невозможности перевести в другой порт или защитить Новороссийск со стороны суши<sup>1</sup>.

Общее руководство при выполнении этой задачи возлагалось на члена Коллегии Народного комиссариата по морским делам И. И. Вахрамеева. Он прибыл в Новороссийск 2 июня.

Получив этот важный документ, Вахрамеев и Глебов-Авилов на ночном совещании тщательно пытались убедить А. И. Тихменева в необходимости потопить флот. Среди экипажей кораблей развернулась длительная дискуссия, одно за другим открывались делегатские собрания, проводились матросские референдумы. Тема их была одна: топить корабли или возвратиться в Севастополь. Часть делегатов с линейного корабля «Воля», эскадренных миноносцев «Дерзкий», «Беспокойный», «Пылкий», «Живой» и др. высказалась за возвращение в Севастополь. Большинство экипажей кораблей минной бригады, в том числе Ушаковский дивизион в полном составе, остались верными делу революции и решили выполнить ленинский приказ: уничтожить свои корабли, чтобы они не достались врагу.

Около 11 ч 17 июня, выполняя приказ исполняющего обязанности командующего флотом капитана 1 ранга А. И. Тихменева следовать в Севастополь, начали медленно, некоторые на буксире, выходить из бухты на внешний рейд миноносцы «Беспокойный», «Дерзкий», «Поспешный», «Пылкий», «Живой» и «Жаркий», за ними — линкор «Воля».

Отказались выполнить этот приказ эсминцы «Керчь», «Гаджибей», «Калиакрия», «Фидониси», «Пронзительный», «Лейтенант Шестаков», «Капитан-лейтенант Баранов», «Сметливый», «Стремительный». После безуспешной попытки развести пары у причала остался и линейный корабль «Свободная Россия». Когда все суда, решившие вернуться в Севастополь, стали на якоря на внешнем рейде, на эсминце «Керчь» был поднят сигнал: «Судам, идущим в Севастополь: Позор изменникам России»<sup>2</sup>.

Эскадренный миноносец «Громкий» утром 17 июня начал готовиться к выходу в Севастополь. Но команда корабля еще раньше приняла решение не сдаваться врагу. Вечером эсминец вышел на внешний рейд. Команда намеревалась затопить корабль после ухода эскадры в Севастополь. Командир эсминца Н. А. Новаковский умышленно медлил сниматься с якоря. А. И. Тихменев, державший флаг на линкоре «Воля», решил, что задержка «Громкого» произошла из-за отсутствия части

<sup>1</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 36, с. 708.

<sup>2</sup> ЦГА ВМФ, ф. р-29, оп. 1, д. 177, л. 6, 7.

команды и приказал командиру «Пылкого» взять «Громкий» на буксир.

Когда команда увидела, что «Пылкий» идет к «Громкому», последний хотел сняться с якоря, но левый якорь засосало грунтом, и машина его не поднимала. Пока освобождались от якоря, «Пылкий» подошел совсем близко, намереваясь брать на буксир. В это время единственный минер приготовил аппараты левого борта, и командир Новаковский приказал командиру «Пылкого»: «Немедленно отойти от миноносца «Громкий», в противном случае буду атаковать». Уроза подействовала. Эсминец немедленно развернулся и ушел к «Воле»<sup>1</sup>.

Наконец «Громкий» снялся с якоря и взял курс на Мысхако. На расстоянии 3 миль от берега корабль застопорил машины, и команда спустила шлюпку. На нее погрузилась большая часть экипажа с оружием и запасом продовольствия. На «Громком» оставались командир корабля Н. А. Новаковский, председатель судового комитета Гобелко, радист и несколько матросов. Когда шлюпка отошла от борта, радист передал открытую радиограмму: «Всем, всем, всем! Миноносец «Громкий», носящий имя своего геройского собрата<sup>2</sup>, верен традициям русского флота, не сдается неприятелю, а топится. Призывает матросов других кораблей последовать нашему примеру. Председатель судового комитета Гобелко»<sup>3</sup>.

С открытыми кингстонами и клинкетам «Громкий» пошел ко дну и затонул на глубине 65 м.

Поздним вечером 17 июня на эсминце «Керчь» состоялось совещание, на котором присутствовали командир «Гаджибея» В. Алексеев, командир «Лейтенанта Шестакова» С. Аненский, командир «Калиакрии» Е. Гернет и др. На совещании был разработан детальный план потопления судов, к осуществлению которого решено было приступить на следующий день.

На рассвете 18 июня эсминец «Лейтенант Шестаков» начал выводить на буксире корабли к месту затопления. Они шли из гавани на рейд, держа на мачтах сигнал: «Погибаю, но не сдаюсь».

Это была «грустная и тяжелая картина,— вспоминает В. А. Кукель.— Гавань вымерла, пусто, и только медленно идущие на буксире миноносцы, беспомощные, без признаков жизни на них, с отдельными мрачными фигурами в количестве 5—6 человек на палубе, как зачумленные и обреченные на смерть, с которых все живое сбежало и от которых все сторонятся»<sup>4</sup>.

К 4 ч все военные корабли, стоявшие прежде в гавани, сосредоточились на рейде Цемесской бухты. «Керчь» подошла

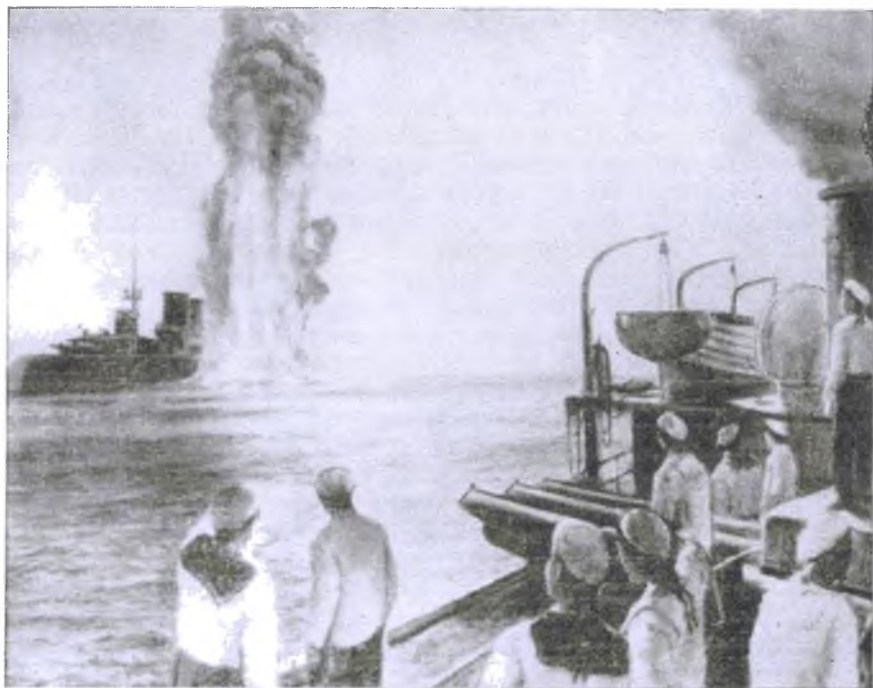
<sup>1</sup> Герои и подвиги. Кн. пятая. М., Воениздат, 1968, с. 75—79.

<sup>2</sup> Эсминец унаследовал имя миноносца, героически погибшего в Цусимском бою с отрядом японских кораблей.

<sup>3</sup> Герои и подвиги. Кн. пятая, с. 80.

<sup>4</sup> ЦГА ВМФ, ф. р-29, оп. 1, д. 177, л. 8.





Потопление кораблей Черноморского флота. С картины художника Н. Е. Бубликова.

к «Фидониси» и с расстояния 4 кабельтовых выпустила в него торпеду. От взрыва миноносец буквально разорвался пополам, его корма и нос приподнялись и, перевернувшись на правый борт, затонули. Гибель «Фидониси» послужила сигналом к затоплению других кораблей. Специальные команды закладывали подрывные патроны в машинные отделения, открывали кингстоны и клинкеты, отдраивали иллюминаторы.

Один за другим шли на дно Цемесской бухты славные черноморские «новики» «Гаджибей», «Калиакрия», «Пронзительный». Через 25 мин рейд был мертвенно пустым.

После взрыва на эсминце «Фидониси» «Керчь» подошла к линкору «Свободная Россия». С 5 кабельтовых эсmineц дал залп из двух торпед: одна взорвалась под кораблем, вторая прошла мимо. Корабль остался на плаву, лишь столб черного дыма поднялся над боевой рубкой. Через полчаса была выпущена третья торпеда, и хотя она взорвалась в кормовой части линкора, корабль не получил значительных повреждений, крен и дифферент отсутствовали. Четвертая торпеда взорвалась в районе кормовой 12-дюймовой башни, но корабль по-прежнему держался на поверхности воды. Следующая торпеда, выпущен-

ная в середину корпуса линкора, внезапно повернула на обратный курс. Только шестая торпеда «Керчи» завершила дело. «Эффект взрыва был потрясающий. Столб бело-черного дыма поднялся выше мачт и закрыл своим основанием почти весь корабль... Когда дым несколько рассеялся, представилась удручающая картина: броня и бортовая обшивка как правого, так и левого борта отвалилась, и в этой части корабля появилась огромная просвечивающая насквозь брешь. Через 2 мин 3 с после взрыва линкор стал медленно крениться на правый борт, с дифферентом на нос. Спустя еще 3 мин 42 с корабль перевернулся вверх килем. Все это сопровождалось страшным лязгом и грохотом срывающихся со своих оснований огромных трехорудийных 12-дюймовых башен, которые скатывались по наклонной палубе «Свободной России», сметая все на своем пути, пока, наконец, не обрушились в воду, подняв огромные столбы воды и фонтаны брызг»<sup>1</sup> — пишет в своих воспоминаниях бывший командир «Керчи» В. А. Кукель.

Через 37 мин корпус корабля скрылся под водой. После этого В. А. Кукель перевел машинный телеграф на «самый полный», и «Керчь» взяла курс на Туапсе. Около 10 ч вечера, при подходе к Кадэшскому маяку, радист «Керчи» послал в эфир радиограмму: «Всем, всем! Погиб, уничтожив те корабли Черноморского флота, которые предпочли гибель позорной сдаче Германии. Эскадренный миноносец «Керчь»<sup>2</sup>. Экипажу предостало выполнить тяжелейшую задачу — затопить свой корабль.

19 июня в 4 ч 30 мин утра, после схода команды на берег, «Керчь» была потоплена на глубине 27 м. В потоплении героического эскадренного миноносца, выполнившего ленинский приказ, участвовали старший помощник Подвысоцкий, председатель судового комитета Кулинич, машинист Бачинский, рулевой Коваленко и моторист Басюк. Под руководством своего командира В. А. Кукеля<sup>3</sup> моряки «Керчи» с честью выполнили свой долг перед революционной Россией и Черноморским флотом.

---

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. р-29, оп. 1, д. 177, л. 9.

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> Кукель (Кукель-Краевский) Владимир Андреевич (1885—1940) после потопления «Керчи» принимал активное участие в боевых действиях флотилии Астраханского края. В начале февраля 1919 г. переведен на Балтийский флот и назначен командиром крейсера «Богатырь». В июне 1919 г. назначен начальником штаба морских сил Каспийского моря и Азербайджанского флота. За умелое руководство операцией по освобождению форта Александровского награжден орденом Красного Знамени. В июле 1920 г. назначен начальником штаба Балтийского флота. В 1920—1923 гг. занимал различные командные должности в Балтийском флоте. После увольнения в 1923 г. с военно-морской службы и до 1937 г. был на ответственных должностях в Народном комиссариате по морским делам и в судостроительной промышленности.



Командир эсминца «Керчь» В. А. Кузнецов.

Выполнив приказ В. И. Ленина, большая часть моряков-черноморцев с кораблей, потопленных в Новороссийске, ушла на фронты гражданской войны. Уже 18 июня 1918 г. из Новороссийска отправились первые матросские эшелоны. Большинство моряков уезжало на Волгу — в Царицын и Астрахань. Они везли с собой снятые с кораблей пушки мелкого калибра и пулеметы. Туда же по железной дороге доставлялись мелкие суда.

Около 1000 черноморцев прибыло в Архангельск, 200 человек влилось в состав Балтийского флота.

Бесславно закончили свою жизнь корабли, оставшиеся в Севастополе и возвратившиеся туда из Новороссийска. 3 и 4 мая 1918 г. на них были подняты кайзеровские флаги. В ноябре 1918 г. в Германии вспыхнула революция, заставившая оккупантов убраться с Украины и из Крыма. Англо-франко-американские интервенты, которые пришли на смену германским войскам, передали русские корабли генералу Деникину и Врангелю.

В 1920 г., удирая из Крыма, белогвардейцы и интервенты увели с собой в Константинополь все корабли и транспортные суда, имевшие ход, в том числе и эсминец «Цериг», вступивший в строй в 1919 г. Они пытались также увести с собой из Николаева эсминец «Занте», находившийся в высокой степени готовности, но не сумели набрать команду из рабочих завода и моряков. Тогда эсминец на буксире решено было доставить в Одессу, находившуюся еще в руках интервентов. Во время перехода разразился шторм, буксир оборвался, и корабль выбросило на мель в нескольких милях от Одессы.

Таким образом, в ходе интервенции было захвачено 2 линкора, 2 крейсера, 7 эскадренных миноносцев типа «Новик» и другие корабли и суда<sup>1</sup>.

Из Константинополя корабли вскоре были переведены во французскую военно-морскую базу Бизерта в Тунисе. Эсминец «Счастливый» при переходе из Константинополя в Бизерту во

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. р-1, оп. 3, д. 755, л. 10—11.

время буксировки в штормовую погоду затонул в бухте Мудрос вблизи о. Тенедос (Эгейское море).

Здесь, в Бизерте, корабли нашли свой конец после срыва в 1925 г. французским правительством переговоров о их передаче Советской республике<sup>1</sup>. Среди них находились шесть эскадренных миноносцев типа «Новик»: «Беспокойный», «Гневный», «Дерзкий», «Поспешный», «Пылкий» и «Цериг».

После изгнания интервентов из Крыма и с Украины из 17 черноморских эсминцев типа «Новик» оставались лишь 3 недостроенных корабля — «Занте», «Корфу», «Левкас». Эскадренные миноносцы «Пронзительный», «Гаджибей», «Фидониси», «Калиакрия», «Керчь» и «Громкий» покоились на дне Черного моря.

...27 октября 1925 г. эскадренный миноносец «Керчь» был обнаружен советскими водолазами. Он лежал на глубине 27 м вверх килем, глубоко войдя в грунт. Эпроновцы начали работы по подъему прославленного эсминца, которые закончились в ноябре 1926 г. — корабль с помощью понтонов всплыл на поверхность, но, разломившись на части, снова ушел на дно. В декабре 1932 г. отдельные части «Керчи» были подняты. Турбины, которые были заботливо смазаны экипажем корабля перед тем, как потопить его, оказались пригодными для работы на местной электростанции. Так, после гибели революционного корабля его сердце продолжало служить Родине.

14 сентября 1968 г. на берегу Цемесской бухты, на 12-м километре Сухумского шоссе, был открыт монумент в память погибшим кораблям Черноморского флота. На железобетонном восьмиграннике — факеле — высечены слова ленинского приказа: «Ввиду безвыходности положения, доказанной высшими военными авторитетами, флот уничтожить немедленно. Пред. СНК В. Ульянов (Ленин)». Надпись с другой стороны гласит: «18 июня 1918 г. в Цемесской бухте во имя революции мужественные моряки-черноморцы затопили боевые корабли, чтобы они не достались кайзеровской Германии».

#### ***5.4. На защиту Красного Петрограда***

В 1919 г. вооруженные англо-американскими империалистами войска генерала Юденича вместе с частями белофинских и белоэстонских добровольцев при поддержке английских войск и эскадры английских кораблей начали наступление на Петроград. 22 мая было опубликовано обращение ЦК РКП(б) «На защиту Петрограда». ЦК партии принял написанное В. И. Лениным 10 июня постановление, в котором Питерский фронт определялся «первым по важности»<sup>2</sup>. Подступы к городу обороняли 7-я армия и взаимодействовавший с ней Балтийский флот.

<sup>1</sup> Гражданская война, т. 3. М., Изд. Морской истор. комиссии, 1925, с. 95.

<sup>2</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 38, с. 402.

Балтийский флот был в то время единственным флотом Советского государства. Положение его было весьма тяжелым: многие корабли нуждались в ремонте, часть их пришлось законсервировать из-за отсутствия специалистов, нехватало топлива и боеприпасов. Из исправных кораблей командование сформировало Действующий отряд судов (ДОТ). В него были включены три линкора («Петропавловск», «Севастополь», «Андрей Первозванный»), крейсер («Олег»), шесть эскадренных миноносцев типа «Новик»: «Азарт», «Гавриил», «Константин», «Свобода», «Капитан 2 ранга Изыльметьев», «Лейтенант Ильин»), четыре угольных миноносца и другие суда (всего 51 единица)<sup>1</sup>.

На все суда ДОТа были назначены комиссары — стойкие революционеры, коммунисты.

Флот интервентов на Балтийском море (английская эскадра и белоэстонский флот), насчитывавший 150 боевых и вспомогательных кораблей, значительно превышал силы ДОТа. Ядро белоэстонского флота составили канонерская лодка «Лембит» (бывш. «Бобр»), два сторожевых корабля (эти корабли остались в Ревеле после эвакуации флота в Гельсингфорс в феврале 1918 г.), эскадренные миноносцы «Леннук» и «Вамбола»<sup>2</sup>.

В середине мая Северный корпус генерала Родзянко перешел в наступление, прорвав оборону частей Красной Армии на левом фланге Нарвского участка. ДОТ был приведен в полную боевую готовность. 16 мая отряд кораблей в составе линейного корабля «Андрей Первозванный», эскадренного миноносца «Гавриил», четырех тральщиков и двух сторожевых судов получил приказ обстрелять побережье в Лужской и Копорской губах, чтобы уничтожить десанты противника. Рано утром 18 мая этот отряд вышел из Кронштадта. «Андрей Первозванный» остался в базе из-за неисправности котлов.

В 10 ч утра корабли вошли в Копорский залив, и тральщики начали траление<sup>3</sup>.

Спустя два часа сигнальщики «Гавриила» увидели на горизонте дымы четырех английских эскадренных миноносцев, которые на полной скорости шли на сближение с русскими кораблями. Тральщики убрали тралы и, прикрываемые «Гавриилом», стали отходить на северо-восток. Неожиданно вблизи них на-

---

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. р-55, оп. 1, д. 54, л. 59—60.

<sup>2</sup> В конце декабря 1918 г. эсминцы «Автроил» и «Спартак» (бывш. «Капитан 1 ранга Миклухо-Маклай») совершили разведывательный рейс в ревельскую гавань. На обратном пути они попали в плен к интервентам. С 1919 по 1933 г. эти корабли находились в составе эстонского флота и назывались «Вамбола» («Спартак») и «Леннук» («Автроил»). В 1933 г. они были проданы.

<sup>3</sup> ЦГА ВМФ, ф. р-92, оп. 1, д. 158, л. 70.

чали взрываться английские снаряды. «Гавриил» открыл ответный огонь по противнику. Умело маневрируя, корабль В. В. Севастьянова, бывшего артиллерийского офицера «Грома», уклонялся от залпов английских эсминцев. Командоры «Гавриила» метким огнем повредили один корабль противника. Бой длился около часа. Англичане выпустили по «Гавриилу» более 300 снарядов, которые не нанесли ему серьезных повреждений. Корабль получил 17 мелких осколочных пробоин. Когда тральщики вошли в зону огня форта Красная Горка, английские эсминцы прекратили преследование и легли на обратный курс<sup>1</sup>. Реввоенсовет Балтийского флота обратился в Морской отдел Реввоенсовета



Командир эскадренного миноносца «Гавриил» В. В. Севастьянов.

Республики с просьбой объявить приказом по флоту и Морскому ведомству благодарность командиру, комиссару и команде эсминца «Гавриил», «за ревностное поведение в бою, имевшем место в Копорском заливе 18 мая 1919 г.<sup>2</sup>».

В конце мая части Красной Армии перешли в контрнаступление. Кораблям ДОТа было предписано прикрывать от огня неприятельских судов приморский фланг наступающих войск<sup>3</sup>.

30 мая по приказу командующего 7-й армии корабли ДОТа провели операцию с целью предупреждения возможной высадки десанта противника в тыл наступающим войскам на побережье Копорского залива.

В 11 ч 30 мин линейный корабль «Петропавловск» и эсминец «Азард» вышли из Кронштадта. При подходе к Шепелевскому маяку «Азард» был послан на разведку в Копорский залив, а «Петропавловск» остался с застопоренными машинами. В 13 ч 15 мин «Азард» встретил неприятельский миноносец и вступил с ним в бой. В этот же момент «Азард» был атакован подводной лодкой, которая выпустила по нему одну за другой три торпеды. Резко меняя курс и скорость, советский эсминец, которым командовал Н. Н. Несвицкий, сумел уклониться от торпед. На горизонте показалось еще девять вражеских

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. р-1, оп. 3, д. 65, л. 6.

<sup>2</sup> Там же, ф. р-307, оп. 1, д. 14, л. 20—21.

<sup>3</sup> Там же, ф. р-92, оп 1, д. 158, л. 36.



Командир эскадренного миноносца «Азард» Н. Н. Несвицкий.

эсминцев. Ведя интенсивный огонь из кормовых орудий, «Азард» отошел под защиту «Петропавловска», который открыл огонь из 12-дюймовых орудий по английским миноносцам, и они сразу уменьшили свой ход. В тот же день русские корабли благополучно вернулись в Кронштадт.

4 июня 1919 г. «Азард» и «Гавриил» (под брейд-вымпелом начальника 1-го дивизиона эскадренных миноносцев Л. Н. Ростовцева) вновь вышли на разведку в Копорский залив. Вслед за эскадренными миноносцами с Кронштадского рейда вышел линкор «Петропавловск». Подойдя к внутренней кромке минных заграждений у входа в залив, он стал на якорь, чтобы огнем своих

орудий прикрыть эскадренные миноносцы. Через полчаса «Азард» и «Гавриил» обнаружили на расстоянии 110—112 кабельтовых вражеские эсминцы, которые шли со стороны Бьерке. Еще через несколько минут с «Азарда» передали на «Гавриил» семафор начальнику дивизиона: «Видим подводную лодку».

Разведка обнаружила на позиции между мысом Долгий и Даманской банкой три английские подводные лодки и дивизион эскадренных миноносцев. Решено было их атаковать. Головной эсминец англичан, не приняв боя, повернул в сторону расположения подводных лодок. Разгадав маневр противника, «Азард» и «Гавриил» прекратили его преследовать и взяли курс на Шепелевский маяк.

Корабли шли противолодочным зигзагом, каждые три минуты меняя курс. В 17 ч 37 мин слева от курса были замечены две идущие торпеды и тотчас же показалась рубка и часть корпуса подводной лодки примерно в 5 кабельтовых. Л. Н. Ростовцев приказал командиру «Азарда» положить руль «Лево на борт» и таранить лодку. Торпеды прошли под носом корабля, и оба миноносца выстрелили из носовых орудий. На месте взрыва поднялся громадный столб воды черного цвета, были видны летящие в воду обломки. Затем образовался сильный водоворот, из центра которого с огромной силой выходил воздух, образуя белую пену<sup>1</sup>. Таков был результат меткого вы-

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. р-92, оп. 1, д. 445, л. 29.



стрела комендора «Азарда» С. Е. Богова. Новейшая английская подводная лодка «L-55» опустилась на дно Финского залива. Это стало известно через семь лет после списываемых событий, после того как тральщик «Клюз» затрассил прицел с орудия вражеской подлодки. Поднята она была в августе 1928 г.

В ночь на 10 июня эскадренные миноносцы «Азард» и «Гавриил» вновь нанесли чувствительный удар по английским кораблям на их якорной стоянке в районе маяка Стирсудден. Подойдя незамеченными к заданной точке, они около полуночи обнаружили на фоне темного неба два английских эсминца и почти одновременно открыли по ним огонь из всех орудий. Стреляли с малой дистанции. Орудийные расчеты работали четко, один залп следовал за другим с минимальными интервалами. Застигнутые врасплох английские миноносцы отвечали беспорядочной стрельбой и срочно снимались с якоря. На одном из них вскоре возник пожар, и эсминец прекратил огонь. Эсминец настолько сильно пострадал, что на месте его отремонтировать не удалось, и он был отбуксирован в Англию. После этого боя английский адмирал Коуэн запросил подкрепления у своего адмиралтейства.

В период подготовки советских войск к контрнаступлению под Петроградом вспыхнул антисоветский мятеж на фортах Красная Горка и Серая Лошадь. 13 июня 1919 г. мятежники захватили форты и стали обстреливать Кронштадт из 12-дюймовых орудий. Вместе с частями Красной Армии в разгроме контрреволюционного мятежа принимали активное участие и корабли ДОТа Балтийского флота. Орудия главного калибра линкоров «Андрей Первозванный», «Петропавловск» и крейсера «Олег» обрушивали на мятежников тонны смертоносного металла. Несущие дозор эскадренные миноносцы «Гавриил» и «Свобода» обстреливали занятое противником побережье.

К 16 июня 1919 г. мятежники капитулировали. Разгром белогвардейцев в районе фортов Красная Горка и Серая Лошадь обеспечил успешное продвижение советских войск вдоль побережья Финского залива.



Комендор эсминца «Азард» С. Е. Богов.





Потопление английской подводной лодки «L-55» эсминцем «Азард» 4 июня 1919 г. С картины художника Н. Е. Бубликова.

18 июня ДОТ понес серьезную потерю. В этот день в районе Толбухина маяка английскими торпедными катерами был потоплен «Олег» — единственный боеспособный крейсер Балтийского флота. Команду погибшего корабля спасли находившиеся неподалеку от места гибели миноносцы «Гайдамак» и «Всадник». Из экипажа «Олега» был сформирован отряд, который по просьбе моряков направили на один из участков Петроградского фронта. Матросы крейсера поклялись отомстить врагу за свой любимый корабль.

23 июня 1919 г. корабли ДОТа успешно провели ночную минно-заградительную операцию в Финском заливе в районе Бьерке. В операции участвовали 1-й дивизион эскадренных миноносцев («Азард», «Гавриил», «Константин», «Свобода») и два миноносца 5-го дивизиона («Гайдамак» и «Всадник»). Корабли 1-го дивизиона взяли на борт по 60 мин каждый, угольные миноносцы имели по 20 мин. Постановка мин в две линии заграждения по 140 мин в каждой началась в 3 ч 18 мин. На рассвете 28 июня отряд благополучно вернулся в Кронштадтскую гавань<sup>1</sup>.

Когда корабли швартовались к стенке, по ним произвели бомбовый удар самолеты противника, стремясь в первую очередь поразить эскадренные миноносцы. Одна из бомб разорвалась вблизи от кормы «Гавриила». Осколками смертельно ра-

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. р-92, оп. 1, д. 158, л. 277.

нило электрика Якушева. С этого дня английские самолеты совершали регулярные налеты на Кронштадт.

Штаб английского адмирала Коуэна разработал план комбинированной атаки авиацией и торпедными катерами находившихся в Кронштадте кораблей с целью уничтожения основного ядра Балтийского флота.

18 августа в 3 ч 45 мин над Кронштадтским рейдом появились английские самолеты. Они должны были отвлечь внимание кораблей, стоящих в гавани, от главного удара торпедными катерами. Зенитчики крепости своевременно открыли огонь, и самолеты, беспорядочно сбросив свой бомбовый груз на территорию Петровского парка и Пароходного завода, повернули обратно.

В этот день дежурство на Кронштадтском рейде нес эскадренный миноносец «Гавриил». Его сигнальщики обнаружили два английских катера, стремительно приближавшихся к порту со стороны Ораниенбаума. По команде с мостика комендоры немедленно открыли огонь. «Гавриил» дал залп, и головной катер, быстро затонул. Такая же участь постигла второй и третий катера. Остальные, пользуясь темнотой, удалились в сторону Ораниенбаума. Так за несколько минут «Гавриил» уничтожил три торпедных катера. Два из них потопил старший комендор четвертого орудия Ф. Карапузов, метким выстрелом отправил на дно еще одного непрошеного гостя старший комендор третьего орудия С. Буховец. Весь экипаж корабля действовал четко, слаженно, хладнокровно.

Из восьми участвовавших в налете английских катеров только трем удалось прорваться в гавань. Они потопили плавбазу «Память Азова» и повредили линейный корабль «Андрей Первозванный». Расчеты интервентов на эффект внезапного использования новых быстроходных катеров не оправдались. Боевое ядро флота было сохранено. Кронштадт держал морские подступы к Петрограду на крепком революционном замке.

В самые напряженные дни лета 1919 г. матросы Балтийского флота еще теснее сплачивались вокруг коммунистов.росло их число и на кораблях ДОТа. К августу 1919 г. ячейки насчитывали: на эскадренном миноносце «Азард» 20 коммунистов, 6 сочувствующих; на «Константине» — 19 коммунистов, 14 сочувствующих; на «Гаврииле» — 10 коммунистов, 11 сочувствующих; на «Свободе» — 18 коммунистов, 12 сочувствующих<sup>1</sup>.

2 сентября 1919 г. эскадренные миноносцы «Константин» и «Свобода», взяв на борт по 60 мин заграждения, вышли на новую постановку в район Бьерке. Их сопровождала яхта «Стрела» для навигационного обеспечения. Все 120 мин были благополучно выставлены в заданном районе<sup>2</sup>. Через два дня

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. р-92, оп. 2, д. 47, л. 78.

<sup>2</sup> Там же, оп. 1, д. 158, л. 415.

на этом минном поле подрывался и затонул английский эскадренный миноносец «Верулет».

В октябре 1919 г. войска Юденича под прикрытием английских танков перешли в новое наступление на Петроград. Противник рвался к городу. Бои шли на подступах к Гатчине и Красному Селу.

17 октября В. И. Ленин обратился к питерским рабочим со словами: «Бейтесь до последней капли крови, товарищи, держитесь за каждую пядь земли, будьте стойки до конца, победа недалека! победа будет за нами!»<sup>1</sup>.

Перед самым контрнаступлением войск Петроградского фронта Реввоенсовет Балтийского флота отдал приказ начальнику ДОТа С. Н. Дмитриеву выставить минное заграждение в Копорском заливе. Для участия в операции назначались эскадренные миноносцы «Гавриил», «Свобода», «Азард», «Константин». Командование кораблями было возложено на начальника дивизиона Л. Н. Ростовцева и комиссара В. Т. Флягина.

21 октября уже в сумерках корабли приняли на палубу мины заграждения и почти бесшумно, без огней вышли на внешний рейд. «В полночь выстроились в кильватерную колонну,— вспоминает командир «Азарда» Н. Н. Несвицкий,— и по сигналу взяли расстояние в один кабельтов, ход — 10 уз. Пройдя освещенный Николаевский створ, у первой поворотной вежи погрузились в полный мрак, сблизившись до нескольких саженей. Ход увеличили до 18 уз»<sup>2</sup>. Когда пришли к месту начала операции, вдруг раздался сильный подводный взрыв. Головной эсминец «Гавриил» подрывался на mine и затонул. Промчавшись задним ходом мимо «Азарда», эсминец «Константин» взорвался слева по борту от него и, переломившись пополам, мгновенно погрузился в воду. Почти в тот же момент справа от «Азарда» подрывалась «Свобода». Она продержалась на плаву всего восемь минут. «Азард», не растерявшись, задним ходом покинул опасный участок и увеличил скорость. Эсминец оставался в районе взрыва до утра, чтобы оказать помощь, но никого не видел, и вернулся в Кронштадт<sup>3</sup>. В эту ночь погибло 484 человека. Спаслось всего 25 человек на трех шлюпках: 19 — с «Гавриила» и 6 — со «Свободы». Шлюпки пристали к берегу, занятому врагом. Обходя посты и засады, моряки с большим трудом добрались до форта Красная Горка. В течение нескольких дней волны выносили на берег Финского залива тела погибших героев-балтийцев. 25 октября 1919 г. на форте состоялись торжественные похороны 120 моряков, позднее здесь же были захоронены еще 86 моряков.

<sup>1</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 39, с. 231.

<sup>2</sup> ЦГА ВМФ, ф. р-92, оп. 1, д. 227, л. 240.

<sup>3</sup> Там же.

В ноябре 1965 г. личный состав форта Красная Горка на свои средства воздвиг памятник морякам Балтийского флота<sup>1</sup>, погибшим в годы гражданской и Великой Отечественной войн.

Комиссия, назначенная Реввоенсоветом флота для расследования обстоятельств гибели эсминцев «Гавриил», «Константин» и «Свобода», записала в протоколе от 24 октября 1919 г.: «...Комсостав погибших миноносцев принял все зависящие от них меры к спасению своих кораблей и личного состава, не забываясь совершенно о своем собственном спасении»<sup>2</sup>. Вместе со своими кораблями погибли командир «Гавриила» В. В. Севастьянов и комиссар Н. П. Лепешкин, командиры и комиссары «Свободы» и «Константина», а также начальник 1-го дивизиона эскадренных миноносцев Л. Н. Ростовцев и комиссар дивизиона В. Т. Флягин, находившиеся на «Гаврииле».

В специальном приказе Реввоенсовета Балтийского флота отмечалось, что, несмотря на значительную потерю, которую понес флот, она теснее спаяла ряды красных моряков: «Погибли три эсминца, но живет душа Балтийского флота!»<sup>3</sup>

В середине ноября 1919 г. завершился разгром белогвардейцев и иностранных интервентов на подступах к Петрограду. В декабре 1919 г. последний корабль английских интервентов был вынужден покинуть воды Финского залива. Балтийский флот до конца выполнил свой революционный долг перед страной.

Эскадренные миноносцы типа «Новик» в ожесточенной схватке с силами внутренней контрреволюции и международного империализма были главным средством борьбы на морских подступах к Петрограду.

### **5.5. Флоту быть!**

Близилась к завершению гражданская война, обстановка на флоте оставалась сложной, запасы топлива и продовольствия подходили к концу. Оказались за границей многие военноморские базы. Десятки тысяч опытных моряков, ушедших на фронты, не вернулись на корабли — многие остались на партийной, советской и хозяйственной работе. На некоторых кораблях осталось всего 20—40% личного состава<sup>4</sup>. По-прежнему актуальным был вопрос об укреплении флота и его развитии.

К концу 1919 г. в строю на Балтийском море находились в состоянии боевой готовности лишь три эсминца типа «Новик»: «Азард», «Капитан 2 ранга Изюльметьев» и «Лейтенант Ильин»,

<sup>1</sup> Военно-исторический журнал, 1966, № 9, с. 116.

<sup>2</sup> ЦГА ВМФ, ф. р-307, оп. 1, д. 39, л. 4.

<sup>3</sup> ЦГА ВМФ, Приказы по флоту Балтийского моря за 1919 г., № 740.

<sup>4</sup> Трибуц В. Ф. Балтийцы вступают в бой. Калининград, Книжное изд-во, 1972, с. 10.

а остальные (сам «Новик», «Победитель», «Забянка», «Десна», «Самсон», «Изяслав») стояли на приколе из-за неисправности механизмов — результат их интенсивной работы в годы первой мировой и гражданской войн. Эскадренные миноносцы «Орфей» и «Летун», переведенные в Кронштадт из Гельсингфорса, нуждались в капитальном ремонте после подрыва на минах. Не в лучшем состоянии были и другие корабли Балтийского флота.

На верфях петроградских судостроительных заводов скопилось 11 недостроенных эсминцев типа «Новик», включая шесть («Михаил», «Сокол», «Мечислав», «Ф. Стратилат», «Прямислав», «Брячислав»), переведенных из Ревеля. Они были объединены в дивизион строящихся миноносцев. Кроме этого, на Металлический завод из Риги были отбуксированы корпуса эсминцев «Гогланд», «Патрас», «Гренгам» и «Кульм» для переоборудования их в быстроходные тральщики. Степень готовности эсминцев Русско-Балтийского завода «Михаил» и «Сокол», находившихся на Балтийском заводе в Петрограде, составляла 90—95%. Не в меньшей степени готовности находился и эсминец завода «Бекер и К°» «Прямислав», стоявший в бассейне Путиловской верфи<sup>1</sup>.

Из пяти эсминцев, не достроенных самой Путиловской верфью («Капитан Белли», «Капитан Керн», «Капитан Зотов», «Капитан Кроун», «Лейтенант Дубасов»), два первых корабля были почти готовы.

Контр-адмирал в отставке В. А. Белли, назначенный в июле 1918 г. первым командиром эсминца «Капитан Белли»<sup>2</sup>, в беседе с авторами рассказал: «Когда я прибыл на эсминец, корабль стоял в достроечном бассейне Путиловской верфи. Степень готовности его была примерно 95%-ной. Не хватало лишь отдельных частей механизмов, которые в то время не могли быть изготовлены на наших заводах из-за отсутствия материалов. На корабле была установлена вся артиллерия, но отсутствовали торпедные аппараты».

Учитывая создавшееся положение, уже в ноябре 1920 г. Совет Труда и Обороны (СТО) по предложению В. И. Ленина принял решение: «Поручить Петроградскому Совету и специально Комитету обороны Петрограда обратить особое внимание на ускорение работ по восстановлению Балтфлота»<sup>3</sup>.

Большую роль в деле восстановления флота сыграли решения X съезда партии, состоявшегося в марте 1921 г. Съезд по-

<sup>1</sup> Эсминец «Мечислав», строившийся на Адмиралтейском заводе, «Ф. Стратилат» и «Брячислав», строившиеся на Путиловской верфи, были законсервированы.

<sup>2</sup> Эсминец «Капитан Белли» назван в честь предка В. А. Белли Г. Г. Белли, который в 1799 г. вместе с небольшим десантным отрядом участвовал в штурме столицы Неаполитанского королевства — Неаполя.

<sup>3</sup> Цит. по кн.: Гриншин Д. И. Военная деятельность В. И. Ленина. М., Воениздат, 1960, с. 384.

становил: «...в соответствии с общим положением и материальными ресурсами Советской республики, принять меры к возрождению и укреплению Красного военного Флота»<sup>1</sup>.

12 августа 1921 г. В. И. Ленин подписал постановление СТО «Основные положения о мерах к восстановлению крупной промышленности и поднятию и развитию производства»<sup>2</sup>. В соответствии с ним одним из первых специализированных укрупненных (трестированных) промышленных предприятий общегосударственного значения был создан Петроградский государственный судостроительный трест (Судотрест). В его состав вошли тогда Невский судостроительный завод, Северная верфь (бывш. Путиловская), Усть-Ижорская верфь и другие более мелкие предприятия Петрограда. Прибалтийские заводы после окончания гражданской войны оказались в руках буржуазных правительств Эстонии и Латвии.

Главной задачей Судотреста были ремонт и постройка судов. В 1922 г. на нужды судостроения Советское правительство выделило внушительную по тому времени сумму — 8 млн. руб.

1 октября 1924 г. в состав Судотреста вошел и Балтийский завод, объединявший в то время Завод машин и котлов (бывш. Франко-Русский завод) и Адмиралтейский завод. Постепенно формировался их штат. К концу 1924 г. на предприятиях Судотреста насчитывалось уже около 10 тыс. рабочих и служащих.

Большую помощь воссозданию военно-морского флота оказал комсомол. В постановлении V Всероссийского съезда РКСМ от 16 октября 1922 г. говорилось, что комсомол обязуется «взять на себя основную работу в деле возрождения мощи морских сил Советской Родины, принять шефство над Красным военным Флотом республики»<sup>3</sup>.

Для определения технического состояния кораблей, возможности их ремонта и достройки была создана специальная комиссия. Капитальный ремонт эсминцев производился на Невском заводе, Усть-Ижорской и Северной верфях. В качестве запасных частей пришлось использовать детали механизмов тех кораблей, которые не подлежали достройке и ремонту из-за низкой степени готовности.

В августе 1922 г. шесть отремонтированных «новиков» («Изяслав», «Капитан 2 ранга Изыльметьев», «Азард», «Самсон», «Лейтенант Ильин», «Победитель») приняли участие в первых маневрах Красного Балтийского флота под командо-

<sup>1</sup> КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. Изд. 7-е. М., Госполитиздат, 1953, ч. I, с. 571.

<sup>2</sup> Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. В 5-ти т. М., Политиздат, 1967, т. I, с. 248.

<sup>3</sup> Балтийский флот: Исторический очерк. М., Восиздат, 1960, с. 222

ванием помглавкомора Э. С. Панцержанского и наморси Балтийского моря М. В. Викторова.

В июне 1925 г. было восстановлено еще два эсминца: «Десна» и «Забияка». И вот уже восемь эсминцев типа «Новик» в составе отряда кораблей Балтийского флота под флагом наркомвоенмора М. В. Фрунзе совершили первый дальний учебный поход в Кильскую бухту<sup>1</sup>.

Через три дня после этого похода М. В. Фрунзе в статье «Нам нужен сильный Балтийский флот» писал: «Ядро его у нас уже есть. Наша походная эскадра — неплохое начало. Республика позаботится, чтобы это начало увенчалось еще лучшим концом»<sup>2</sup>.

Отремонтированные и достроенные после войны эсминцы в 1925 г. получили новые названия в честь выдающихся деятелей советского государства, а также мирового коммунистического движения: «Карл Маркс» («Изяслав»), «Энгельс» («Десна»), «Ленин» («Капитан 2 ранга Изыльметьев»), «Артем» («Азард»), «Володарский» («Победитель»), «Урицкий» («Забияка»), «Войков» («Лейтенант Ильин»), «Яков Свердлов» («Новик»), «Калинин» («Прямислав»), «Карл Либкнехт» («Капитан Белли»), «Валериан Куйбышев» («Капитан Керн»). Эсминцы были сведены в три бригады, флагманами которых стали эсминцы «Яков Свердлов», «Карл Маркс» и «Калинин», имевшие на трубах соответственно красную, синюю и желтую полосы (марки).

«Яков Свердлов» встал на ремонт корпуса и главных механизмов в начале 1926 г. Было принято решение модернизировать эсминец, переоборудовав его под штабной корабль дивизиона эскадренных миноносцев. Модернизация вызвала перепланировку помещений и увеличение их площади. В связи с этим потребовалось увеличить размеры надстроек, поэтому вместо четырех двухтрубных торпедных аппаратов были установлены три трехтрубных, как на всех эсминцах этого типа. В результате нормальное водоизмещение корабля достигло 1717 т, а полное — 1951 т<sup>3</sup>.

В 1928 г. были закончены достройка, ремонт и модернизация на базе новой техники всех кораблей, унаследованных Красным Флотом от Балтийского флота царской России. В состав морских сил Балтийского моря входили 3 линейных корабля («Парижская коммуна», «Марат», «Октябрьская революция»), 2 крейсера («Аврора» и «Профинтерн»), 12 эскадренных

---

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, ф. р-206, оп. 1, д. 73, л. 4.

<sup>2</sup> Фрунзе М. В. Избр. произв. Т. 2. М., Воениздат, 1957, с. 391—392.

<sup>3</sup> В декабре 1940 г. «Яков Свердлов» закончил последний ремонт. При этом он был существенно приближен к первоначальному проекту, так как функции штабного корабля с него были сняты.

миноносцев типа «Новик»<sup>1</sup>, 9 подводных лодок и другие более мелкие корабли и вспомогательные суда.

В 1933—1936 гг. балтийские эсминцы «Валернан Куйбышев», «Урицкий» и «Карл Либкнехт» были переданы Северному флоту, а «Сталин» и «Войков» — Тихоокеанскому.

Сразу же после окончания гражданской войны и освобождения Украины началось восстановление Черноморского флота. За годы первой мировой войны и интервенции Черноморский флот потерял почти все свои современные боевые корабли — 3 линкора и 13 эскадренных миноносцев типа «Новик». В Севастополе остался лишь подорвавшийся в 1920 г. на mine эсминец «Быстрый», который интервенты затопили у стенки завода, а в Николаеве, как уже было сказано, недостроенные эскадренные миноносцы «Занте», «Корфу» и «Левкас».

В результате хозяйничанья интервентов и белогвардейцев на Украине и в Крыму южные судостроительные заводы<sup>2</sup> оказались почти полностью разрушенными, часть оборудования была вывезена, остальное приведено в негодность. В условиях нехватки топлива рабочие Николаевского морского завода (бывш. «Наваль — Руссуд») в короткие сроки восстановили предприятие и под руководством своего первого красного директора С. А. Степанова приступили к ремонту и достройке кораблей.

Судостроительный завод в Севастополе, ранее входивший в состав Адмиралтейства, после революции стал самостоятельным хозрасчетным предприятием<sup>3</sup>. Уже в 1921 г. завод капитально отремонтировал 13 судов. В первую очередь решено было достроить эскадренные миноносцы «Занте» и «Корфу», находившиеся в высокой степени готовности. Наиболее интересна история восстановления эскадренного миноносца «Занте».

В 1921 г. черноморские моряки подняли корабль и перевели его в Севастополь. Здесь были произведены предварительные ремонтные работы, а в ноябре 1922 г. корабль передали для восстановления Николаевскому заводу. Средств для достройки эсминца «Занте» не было. На его ремонт требовалось 30 млн. руб. в денежных знаках того времени. Тогда беднейшее (незаможнее) крестьянство Украины пришло на помощь черноморским военморам и николаевским рабочим. 17 октября 1922 г. Всеукраинская центральная комиссия незаложенных селян (ВЦКНС) вынесла решение о шефстве трудового крестьянства республики над восстановлением эскадренного миноносца

<sup>1</sup> Дважды Краснознаменный Балтийский флот. М., Воениздат, 1978, с. 171.

<sup>2</sup> Из южных судостроительных заводов на постройке и ремонте военных кораблей специализировались «Наваль — Руссуд» и завод Севастопольского Адмиралтейства.

<sup>3</sup> В 1932—1937 гг. на этом заводе прошли капитальный ремонт эсминцы «Петровский», «Незатонщик» и «Фрунзе».



«Занте»<sup>1</sup> и присвоении ему нового наименования «Незаможный». Впоследствии, 29 апреля 1926 г., он был переименован в «Незаможник».

4 ноября 1922 г. ВЦКНС постановила провести среди бедноты Украины добровольный сбор 100 тыс. пудов хлеба в фонд средств на восстановление этого эсминца. Призыв встретил горячий отклик крестьян Украины. Они собрали 600 тыс. пудов хлеба и 390 тыс. руб. Отмечая огромную заслугу трудового крестьянства Украины в деле укрепления Военно-Морских Сил Республики, экипаж эсминца телеграфировал III съезду ВЦКНС: «Военные моряки эскадренного миноносца «Незаможный» Красного Черноморского Флота, принимая шефство незаможных селян Украины, искренне заверяют, что они стоят на страже интересов рабочих и крестьян. Сейчас Черноморский флот пребывает в стадии возрождения, и протянутая братская рука помощи незаможных селян нам особенно дорога. Нам радостно сознавать, что крестьянская беднота Украины своей помощью ускоряет дело возрождения Красного Черноморского Флота»<sup>2</sup>.

7 ноября 1923 г. в дни празднования 6-й годовщины Великого Октября на достроенном рабочими Николаевского морского завода и экипажем корабля в короткий для того време-

<sup>1</sup> ЦГА ОР УССР, ф. 257, оп. 1, д. 90, л. 199.

<sup>2</sup> Там же. д. 96, л. 285.



Знамя, врученное крестьянами Украины эскадренному миноносцу «Незаможник».

ни срок эскадренном миноносце «Незаможный» был торжественно поднят военно-морской флаг. Это был первый крупный корабль морских сил Черного моря, вступивший в строй в годы восстановления флота.

10 мая 1925 г. на том же Николаевском заводе состоялась передача флоту второго корабля — эскадренного миноносца «Корфу», который вскоре получил имя председателя ВЦИК Украины Г. И. Петровского. Первым командиром эсминца «Петровский» стал И. С. Исаков.

Новые эскадренные миноносцы «Незаможный» и «Петровский», как отличившиеся в боевой и политической подготовке на Черноморском флоте, совершили в 1925 г. заграничное плавание в Турцию и Италию.

12 декабря 1926 г. после окончания достройки поднял военно-морской флаг эсминец «Левкас», названный именем одного из 26 бакинских комиссаров С. Г. Шаумяна.

26 декабря 1927 г. к дивизиону эскадренных миноносцев присоединился восстановленный эсминец «Быстрый», получивший имя легендарного полководца гражданской войны М. В. Фрунзе. Уже через два года после его вступления в строй приказ Реввоенсовета морских сил Черного моря от 1 декабря 1929 г. отмечал, что «эсминец «Фрунзе» за короткий срок добился высших боевых достижений, с первого года боевой вахты закрепив за собой торпедные и артиллерийские призы»<sup>1</sup>.

24 августа 1929 г. в строй вошел эскадренный миноносец «Калиакрия», поднятый водолазами-эпроновцами в 1925 г. Он был восстановлен на Николаевском морском заводе и назван в честь выдающегося деятеля советского государства Ф. Э. Дзержинского. Этот эсминец стал флагманом дивизиона, о чем свидетельствовали две красные марки на первой трубе<sup>2</sup>.

Корпус эсминца «Гаджибей», который был поднят в том же 1926 г., имел большие повреждения, поэтому его пришлось разобрать на металлолом. Его главные турбины и вспомогательные механизмы впоследствии были установлены на эсминце «Петровский».

Севастопольский морской завод за успешное выполнение работ по восстановлению судов 19 ноября 1923 г. был награжден орденом Трудового Красного Знамени УССР. ВЦИК Украины по достоинству оценил и героический труд николаевских рабочих. По предложению Г. И. Петровского за достигнутые успехи по достройке кораблей Черноморского флота коллектив

---

<sup>1</sup> «Красный черноморец», 1929, 2 декабря.

<sup>2</sup> Остальные корабли дивизиона также имели маркировку на трубах: эсминцы «Незаможник» и «Железняков» — по одной красной полосе на средней трубе, «Шаумян» и «Фрунзе» — по одной красной полосе на второй и третьей трубах.

завода 29 марта 1926 г. был также награжден орденом Трудового Красного Знамени СССР<sup>1</sup>.

Эсминец «Фидониси» решено было не поднимать, так как полученные кораблем повреждения в результате взрыва торпеды, выпущенной «Керчью», оказались настолько значительными, что о его восстановлении не могло быть и речи.

Были известны и координаты места затопления эсминца «Керчь» — их сообщил в свое время В. А. Кукель, но из-за большой глубины погружения корабля организовать в то время его подъем не удалось.

Эсминцы «Пронзительный» и «Громкий» были обнаружены только в 1947 г. при разминировании Цемесской бухты<sup>2</sup>.

В 1929 г. в составе Черноморского флота уже находилось два крейсера [«Червона Украина» (бывш. «Адмирал Нахимов») и «Коминтерн» (бывш. «Кагул»)], пять эскадренных миноносцев типа «Новик» («Незаможник», «Петровский», «Шаумян», «Фрунзе», «Дзержинский»), четыре сторожевых корабля, пять подводных лодок и другие более мелкие корабли. В 1931 г. Черноморский флот пополнился кораблями, переведенными с Балтийского моря: линкором «Парижская коммуна» (бывш. «Севастополь») и крейсером «Профинтерн» (бывш. «Светлана»). Боевое ядро Черноморского флота накануне вступления в строй новых кораблей составляли линейный корабль «Парижская коммуна», бригада крейсеров, в том числе достроенный и модернизированный крейсер «Красный Кавказ» (бывш. «Адмирал Лазарев»), а также дивизион эскадренных миноносцев типа «Новик».

Первая мировая война убедительно показала, что главная роль в нанесении торпедного удара по крупным, хорошо вооруженным кораблям противника перешла от эсминцев к подводным лодкам. Однако ее опыт требовал расширить традиционную сферу боевой деятельности эскадренных миноносцев, что, в свою очередь, диктовало необходимость резкого усиления артиллерийского вооружения кораблей этого класса. В результате появился промежуточный между легкими крейсерами и эсминцами новый класс артиллерийско-торпедных кораблей, так называемых лидеров эскадренных миноносцев, прототипом которых с полным основанием можно считать «Новик». Лидеры проектировались и строились как флагманские корабли отряда (дивизиона) эскадренных миноносцев. Они должны были выводить эсминцы в торпедные атаки на боевые корабли и сильно охраняемые конвои. Это были легкие, не имеющие броневой защиты, но хорошо вооруженные и быстроходные корабли водоизмещением 1500—2000 т и дальностью плавания до 4—6 тыс. миль.

<sup>1</sup> «Судостроение», 1971, № 4, с. 51—52; 1973, № 4, с. 17.

<sup>2</sup> Рябикин А. Последний парад «Громкого». — Молодой коммунист, 1969, № 3, с. 79—86.

К осуществлению новых программ военного кораблестроения страна смогла приступить в начале 30-х годов, после успешного завершения первой пятилетки и создания необходимого индустриального потенциала.

В предвоенные годы была построена большая серия эскадренных миноносцев типа «Гневный» и «Сторожевой». Головной корабль серии — эсминец «Гневный» — вступил в строй в 1936 г. При полном водоизмещении всего лишь 1860 т он почти не уступал в вооружении лидерам. На корабле имелось четыре 130-миллиметровых орудия со щитами. Противовоздушную оборону эсминца обеспечивали две зенитные 76-миллиметровые пушки, четыре 37-миллиметровых автомата и восемь крупнокалиберных пулеметов. Два трехтрубных аппарата с запасом 533-миллиметровых торпед составляли торпедное вооружение. На эсминцах типа «Гневный» были установлены новейшие приборы управления артиллерийской и торпедной стрельбой отечественной конструкции. Энергетическая установка мощностью 48 тыс. л. с. позволяла эсминцу развивать скорость 36 уз.

Дальнейшим развитием проекта «Гневного» явился эсминец «Сторожевой». Живучесть этого корабля была значительно повышена за счет эшелонного расположения машин и котлов. Головной корабль был заложен в 1938 г. Эсминцы этого типа строились вплоть до Великой Отечественной войны, а последние корабли сдавались флоту уже в ходе ее.

В эти же годы Военно-Морской Флот нашей страны пополнился серией лидеров эскадренных миноносцев «Ленинград», «Минск», «Ташкент», «Москва», «Харьков», «Баку», «Тбилиси». Головной корабль серии — лидер «Ленинград» — вступил в строй в 1937 г. Лидеры имели стандартное водоизмещение 2700 т и были вооружены пятью 130-миллиметровыми пушками, двумя 76-миллиметровыми зенитными установками и двумя 533-миллиметровыми четырехтрубными торпедными аппаратами.

Лидеры типа «Ленинград» так же, как в недавнем прошлом их предшественник «Новик», оказались самыми быстроходными в мире среди кораблей своего класса. Три турбины мощностью по 22 тыс. л. с. каждая обеспечивали ему скорость порядка 42 уз. Лидеры принимали самое активное участие в советско-финляндской и Великой Отечественной войнах. Но им ни разу не пришлось, как и лидерам всех других флотов мира, выводить в торпедные атаки эскадренные миноносцы. Зато они вместе с эсминцами типа «Гневный» и «Сторожевой» осуществляли артиллерийские огневые налеты на береговые объекты противника, охраняли конвои, перевозили войска, грузы и раненых, осуществляли минные постановки. Такими были потомки «Новика».

## В ОГНЕ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ

### 6.1. Ветераны Балтики вступают в бой

22 июня 1941 г. гитлеровская Германия вероломно, без объявления войны напала на Советский Союз. Началась Великая Отечественная война — самая тяжелая и жестокая из всех войн в многовековой истории нашей страны.

В планы фашистской Германии на Балтике входил захват с суши наших военно-морских баз, в том числе Ленинграда. Перед немецким флотом на Балтике были поставлены задачи обеспечить снабжение морем войск в Прибалтике и Финляндии, оборону с моря побережья Германии, а также действия на советских морских путях сообщения.

Германское военное командование сосредоточило в портах и базах Балтийского моря значительные силы: 1 линейный корабль, 3 тяжелых крейсера, 4 легких крейсера, 11 эскадренных миноносцев, 23 миноносца, 85 подводных лодок, 19 тральщиков, 10 минных заградителей и 28 торпедных катеров; финский флот имел в своем составе 2 броненосца береговой обороны, 2 легких крейсера, 5 подводных лодок, 7 сторожевых кораблей, 4 канонерские лодки, 25 тральщиков, 12 минных заградителей и 5 торпедных катеров<sup>1</sup>.

Балтийский флот, в состав которого входили 2 линкора, 2 крейсера, 2 лидера, 19 эскадренных миноносцев, 66 подводных лодок, 48 торпедных катеров, 1 канонерская лодка, 7 сторожевых кораблей, 6 минных заградителей, 33 тральщика, базировался на Таллин (главная база), Либаву, Виндаву, Ригу, Моонзундские острова, о. Ханко и Кронштадт<sup>2</sup>. Командовал Краснознаменным Балтийским флотом вице-адмирал В. Ф. Трибуц<sup>3</sup>.

В летней кампании 1941 г. Балтийский флот вместе с Ладужской и Онежской флотилиями содействовал приморским флангам войск Северного фронта, а с августа находился в составе Ленинградского фронта на реке Неве и берегах Ладужского и Онежского озер.

В борьбу с фашизмом вступили и ветераны Краснознаменной Балтики эскадренные миноносцы-«новики» «Яков Свердлов», «Карл Маркс», «Энгельс», «Ленин», «Артем», «Калинин», «Володарский». Боевой путь этих кораблей в Отечественной

<sup>1</sup> Морской атлас, т. 3, ч. 2, л. 22, карта «Б».

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> В 1935—1936 гг. В. Ф. Трибуц — командир эскадренного миноносца «Яков Свердлов» (бывш. «Новик»).

войне оказался недолгим: почти все они погибли под ударами вражеской авиации или подорвались на минах в первые месяцы войны.

Первыми на Балтике удар немецко-фашистских войск принимали моряки кораблей и красноармейцы частей, дислоцировавшихся в Либаве (Лиепаве). На Либаву базировалась 1-я бригада подводных лодок и эскадренный миноносец «Ленин», который в это время стоял в ремонте на заводе «Тосмаре». Враг намеревался захватить ремонтирующиеся корабли и подводные лодки.

В защите Либавы приняли участие бойцы 67-й дивизии под командованием генерал-майора Н. А. Дедаева, а также отряды моряков и вооруженных рабочих. С эскадренного миноносца «Ленин» был выделен взвод моряков во главе с командиром артиллерийской боевой части корабля старшим лейтенантом Чеботаревым. Моряки эсминца отважно сражались на суше. Особенно отличились в боях с фашистами матросы В. Федорченко, И. Гречин, И. Лицкий, Н. Жарков и многие другие.

Командир эскадренного миноносца «Ленин» капитан-лейтенант Ю. М. Афанасьев был старшим командиром группы кораблей, находившихся на территории завода. Экипажам было приказано сойти на берег и подготовиться к уничтожению кораблей. С эсминца «Ленин» были сняты спаренный пулемет «Максим», замки с орудий, которые затем, завернув в военноморские флаги, затопили вблизи корабля. Секретную документацию свезли на берег, облили горючей жидкостью и сожгли в присутствии личного состава. Попрощавшись с кораблем, вооруженные винтовками и гранатами моряки сошли на причал. Так же были подготовлены остальные корабли.

В ночь на 24 июня эсминец «Ленин» и шесть подводных лодок, а также склады боеприпасов и топлива были взорваны<sup>1</sup>. Руководил уничтожением кораблей и складов Ю. М. Афанасьев. После этого экипажи взорванных кораблей влились в ряды защитников Либавы.



Командир эсминца «Ленин» капитан-лейтенант Ю. М. Афанасьев.

<sup>1</sup> Дважды Краснознаменный Балтийский флот, с. 192.

Из оставшегося личного состава эсминца «Ленин» был сформирован отряд морской пехоты, который под командованием старшего лейтенанта А. И. Майского и старшего политрука Н. И. Качурина на рассвете того же дня занял восточный рубеж обороны на подступах к городу рядом с курсантским батальоном училища ПВО.

29 июня враг вошел в город, правда, и после этого боя продолжались почти целую неделю. Благодаря самоотверженной обороне защитников Либавы планы молниеносной оккупации советских Прибалтийских республик были сорваны.

В это время, чтобы не допустить проникновения крупных сил немецко-фашистского флота в Финский и Рижский заливы и прикрыть Ленинград с моря по линии о. Ханко — Моонзундские острова — Ирбенский пролив, была создана центральная минно-артиллерийская позиция. Постановка мин началась 28 июня 1941 г. Для проведения операции командование флота выделило минные заградители «Марти» и «Урал», лидеры «Ленинград» и «Минск» и четыре «новика»: «Яков Свердлов», «Артем», «Карл Маркс», «Володарский». Постановку планировалось провести за 9 сут.

27 июня «Яков Свердлов», «Артем», «Карл Маркс», «Володарский» вышли из Кронштадта и 29 июня прибыли в Таллин, а 30 июня эскадренные миноносцы «Яков Свердлов» и «Володарский», вместе с минным заградителем «Марти» ставил мины в устье Финского залива. Во время этих работ корабли неоднократно подвергались атакам самолетов противника, но безуспешно.

В конце июня в связи с продвижением противника на сухопутном фронте, создавшем угрозу на флангах центральной минно-артиллерийской позиции в устье Финского залива, было принято решение об образовании такой позиции в восточной части залива на линии о. Гогланд — Большой Тютерс — бухта Кунда. Для минных постановок сформировали специальный отряд кораблей, в состав которого вошел эскадренный миноносец «Калинин». Корабли начали постановку мин 2 июля и работали днем и ночью в продолжение почти всего месяца.

В результате перевозки морем для противника осложнились.

7 августа 1941 г. корабли, стоящие на рейде Роухукюля в бухте Мухувейн, были неоднократно атакованы неприятельскими самолетами. Эскадренный миноносец «Энгельс» стоял у борта нефтеналивной баржи «Спиноза» и принимал топливо. В 18 ч 50 мин сигнальщики «Энгельса» обнаружили три «юнкерса», летящие на большой высоте. На корабле объявили боевую тревогу и стали выбирать якорь. Самолеты, зайдя на корабли со стороны солнца, начали пикировать поодиночке: два с правого и один с левого борта. Командир корабля отдал команду машинному отделению: «Скорость 12 узлов!» И почти сразу же корабль сильно встряхнуло, раздался скрежет ме-

талла, мостик вместе с полубаком резко пошел вниз. Две 250-килограммовые бомбы, сброшенные фашистскими пикировщиками, упали за кормой на расстоянии 10 м от корабля, а одна — вблизи борта. Она-то и нанесла ему значительные повреждения. Четвертая бомба угодила в корму баржи «Спиноза». Баржа стала тонуть, на ее борту было много раненых. Сбросив бомбы, самолеты ушли на юг<sup>1</sup>.

Приняв раненых со «Спинозы», корабль отошел на рейд и стал на якорь для детального осмотра повреждений. Корпус между машинным и котельным отделениями оказался переломленным, вышла из строя правая турбина, кормовые орудия сместились с фундамента, были повреждены машинный телеграф, привод рулевой машины и магнитные компасы. Потерь в личном составе эскадренный миноносец не имел. Своим ходом «Энгельс» пришел в Таллин и встал в док. Дни и ночи работали рабочие судоремонтного завода и команда, чтобы быстрее ввести в строй корабль. 18 августа ремонт «Энгельса» был закончен. Он стал готовиться к переходу в Кронштадт<sup>2</sup>.

24 августа 1941 г. в 10 ч утра из Таллина в Кронштадт вышел караван судов в составе пяти транспортов, гидрографического судна «Гидрограф» и ледокола «Октябрь». Караван конвоировали эсминiec «Энгельс», шесть тральщиков и два катера — «морских охотника» (МО). В 17 ч 04 мин по курсу каравана были обнаружены три плавающие гальваноударные мины. Теплоход «Андрей Жданов», следовавший впереди эсминца, благополучно обогнул их, а когда эсминiec стал описывать циркуляцию вправо, под его кормой взорвалась мина<sup>3</sup>. Силой взрыва семь человек сбросило с верхней палубы за борт. Корабль потерял ход, вышло из строя управление рулем, его сносило ветром на плавающие мины, которые остались на его левом траверзе на расстоянии 40—50 м. Срочно отдали левый якорь. Дрейф корабля прекратился. Экипаж начал борьбу за живучесть корабля.

К месту катастрофы подошел катер «МО-201», который подобрал людей, сброшенных в воду взрывом, а затем снял с «Энгельса» раненых и секретные документы. Через 10 мин после взрыва корма корабля погрузилась в воду, верхнюю палубу затопило до третьей пушки. Капитан 3 ранга В. П. Васильев подал с мостика команду: «Приготовиться к эвакуации. Командиру минно-торпедной боевой части заложить подрывные патроны в первый артиллерийский погреб»<sup>4</sup>.

В 17 ч 30 мин ледокол «Октябрь» взял аварийный эсминiec на буксир, но через 4 мин под корпусом «Энгельса» в районе

<sup>1</sup> ЦВММ, рукописный фонд, сф/р-303, с. 41—43.

<sup>2</sup> Там же, с. 46.

<sup>3</sup> Там же, с. 48.

<sup>4</sup> Там же, с. 49.



кормового мостика взорвалась вторая мина, и почти одновременно сдетонировал боезапас артиллерийского погреба. Взрыв страшной силы потряс корабль, его подводную часть от кормы до первой машины разорвало. Оба машинных отделения и четвертое котельное отделение начали заполняться водой. Вырвало грот-мачту, при взрыве высоко в воздух взлетела третья пушка и обломки корабля. Командир приказал личному составу перейти на подошедший к борту тральщик «ТЩ-45». Последним с палубы эсминца «Энгельс» сошли старший помощник командира, военком и командир. Перейдя на тральщик, они передали, на «Октябрь» семафор, чтобы ледокол отошел от эсминца. «Октябрь» отдал буксир, и почти сразу после этого эсминец «Энгельс» ушел под воду носом вверх с креном на левый борт. Так перестал существовать один из «новиков».

Интересно привести оценку, которую командир эсминца дал механизмам корабля после его гибели: «Главные машины работали хорошо. Отлично работали испарительная и опреснительная установки. Корабль почти все время ходил на своей воде, как котельной, так и питьевой. Особенно нужно отметить крепость и прочность паровых магистралей, как главных, так и вспомогательных. Несмотря на такие серьезные взрывы и перелом корабля, ни одна магистраль, ни один сальник не парил, ни одна магистраль не взорвалась»<sup>1</sup>.

4 августа 1941 г. Л. В. Дубровицкий — командир эскадренного миноносца «Карл Маркс», который находился в Таллине, получил приказ войти в залив Харалахт для поддержки кораблей, несущих дозор на линии о. Вайндло — о. Кэри, и в случае необходимости поддержать артиллерийским огнем фланг армии в этом районе. Миноносцу придавались два катера — «морских охотника».

8 августа эсминец вошел в бухту Локса и ошвартовался у рыболовецкого пирса. На правый борт «Карла Маркса» подал швартовы «МО-229», на его палубе были принайтовлены бочки с бензином.

Примерно в 13 ч этого же дня корабль атаковали вражеские самолеты. По сигналу воздушной тревоги личный состав занял места на своих боевых постах, комендоры зенитных пушек и орудий главного калибра вели интенсивный огонь по самолетам. Корабль снялся со швартовов и, набирая ход, отошел от пирса.

На эсминец спикировали последовательно три самолета. Две сброшенные ими бомбы попали в корабль, одна разорвалась в машинном отделении. Возник пожар, загорелся мазут. Занялся огнем носовой торпедный аппарат, в котором находились подготовленные к бою торпеды. По приказу командира матросы развернули аппарат на борт и выпустили торпеды

---

<sup>1</sup> ЦВММ, рукописный фонд, сф/р-303, с. 50—51.



Эскадренный миноносец «Карл Маркс».

в море<sup>1</sup>. Катер же замешкался, и одна из бомб фашистского пикировщика угодила прямо в него. Катер вспыхнул, как факел, и мгновенно исчез под водой. От горящего бензина, разбрызганного при взрыве катера, запылял пирс.

Отражая налет самолетов, экипаж продолжал самоотверженную борьбу за жизнь корабля, но спасти его было уже невозможно. Корабль медленно оседал на грунт и вскоре погрузился в воду до верхней палубы.

С корабля на шлюпках начали перевозить в поселок Локса раненых. «Вся работа по эвакуации и устройству раненых,— пишет участник событий бригадный комиссар В. В. Корякин,— была возложена на помощника начальника политотдела эскадры политрука Л. С. Золотарева, оказавшегося смелым и энергичным политработником и хорошим организатором. При содействии директора школы поселка Локса Арнольда Микивера ему удалось развернуть в школе лазарет. Были найдены врач, медикаменты и всем раненым оказана первая помощь»<sup>2</sup>. Арнольду Микиверу с большим трудом удалось связаться с Таллином, откуда вскоре прибыли два автобуса и грузовая машина для эвакуации раненых.

Погибших моряков эсминца «Карл Маркс» похоронили на местном кладбище.

На следующий день в бухту пришли спасательное судно «Нептун» и два торпедных катера, чтобы снять оставшихся

<sup>1</sup> ЦВММ, рукописный фонд, В-12925, л. 16, 25.

<sup>2</sup> Там же, л. 26.

членов экипажа с эсминца «Карл Маркс». Отходили катера от пирса уже под пулеметным и автоматным огнем немецко-фашистских войск. Перед отходом они взорвали эскадренный миноносец.

Положение Таллина было тяжелым. Около месяца шли ожесточенные бои за столицу Советской Эстонии. Когда фашистские части вышли к окраинам города, был отдан приказ об оставлении главной базы и перебазировании кораблей в Кронштадт. Корабли уходили на защиту города Ленина, над которым нависла смертельная угроза.

В Таллинском переходе участвовало около 200 боевых кораблей, вспомогательных судов и транспортов. «Флоту предстояло пройти узким Финским заливом 321 километр,— пишет в своей книге «Морской фронт» адмирал Ю. А. Пантелеев (в то время он был начальником штаба КБФ).— На протяжении 50 километров оба берега были заняты противником, 120 километров пути густо заминированы. На обоих берегах расположены вражеские аэродромы, батареи от среднего до тяжелого калибра, а в шхерах за сотней островов притаились подводные лодки и торпедные катера»<sup>1</sup>. Основная трудность при прорыве заключалась в нехватке тральщиков, которые могли разминировать фарватер. Как позднее стало известно, противник выставил в Финском заливе 4750 мин (в том числе 106 неконтактных) и 3174 минных защитников<sup>2</sup>.

Истребительная авиация Балтийского флота, потеряв свои аэродромы в Эстонии, не могла прикрыть флот с воздуха на самом опасном участке перехода (Таллин — о. Гогланд), так как ее новые аэродромы были слишком далеко на востоке.

27 августа, для того чтобы отвлечь внимание противника, была организована контратака по всему фронту, во время которой началась погрузка на корабли и транспорты. Все корабли и береговые батареи массированным огнем прикрывали посадку и поддерживали контратакующие части.

Переход транспортов обеспечивали корабельные соединения и части флота, объединенные в три маневренных отряда: главные силы (флаг командующего флотом вице-адмирала В. Ф. Трибуца на крейсере «Киров»), отряд прикрытия (флаг начальника штаба флота контр-адмирала Ю. А. Пантелеева на лидере «Минск»), арьергард (флаг командира минной обороны Ю. Ф. Ралля на эскадренном миноносце «Калинин»). В этих отрядах шли и четыре эскадренных миноносца-«новика»: «Яков Свердлов» (главные силы), «Артем», «Володарский», «Калинин» (арьергард).

Первый конвой снялся с якоря в 12 ч 18 мин. Отряд главных сил вышел в 16 ч. Корабли отряда быстро обогнали транс-

<sup>1</sup> Пантелеев Ю. А. Морской фронт. М., Воениздат, 1965, с. 125.

<sup>2</sup> Трибуц В. Ф. Балтийцы вступают в бой, с. 21; ЦВММ, ф. 217, д. 7418, л. 65.

порты, и встали в голове далеко растянувшейся кильватерной колонны. Впереди шли пять тральщиков с выставленными тралями. Последним покинул Таллинский рейд арьергард. Кроме трех эсминцев типа «Новик» в составе арьергарда шли сторожевые корабли «Снег», «Буря», «Циклон» и в охране — два торпедных катера и пять «морских охотников».

Весь путь до меридиана о. Кэри корабли непрерывно подвергались налетам вражеской авиации. Плотные минные поля противника пришлось форсировать в темное время суток. Ширина полосы, протральной тральщиками, не превышала 3 кабельтовых, а кильватерная колонна транспортов и кораблей растянулась на 15 миль. При сносе корабля ветром или рыскании по курсу неизбежен был подрыв на mine. Опасность представляли и мины, подсеченные тралями и всплывавшие на фарватере. Катера не успевали их расстреливать. Так, крейсер «Киров» только за полчаса обнаружил пять плавающих мин. Иногда корабли проходили между двумя плавающими минами, и матросы отталкивали их от борта шестью и просто руками. Когда корабли вышли на траверз мыса Юминдамина, вражеские береговые батареи открыли по ним огонь из крупнокалиберных орудий. «Снаряды падали невдалеке от крейсера «Киров» и миноносцев,— пишет командир эсминца «Яков Свердлов» А. М. Спиридонов.— Попаданий нет. Эскадра прикрылась дымовой завесой, поставленной с эсминца. Вскоре стрельба прекратилась»<sup>1</sup>.

«Яков Свердлов» шел в охране крейсера «Киров» на курсовом угле 60° левого борта, на расстоянии от него 5 кабельтовых. Примерно в 20 ч 30 мин крейсер «Киров» затрлил правым параваном мину, но ее стало заносить к борту. Катастрофу удалось предотвратить, крейсер застопорил ход, трос паравана быстро обрубил. В этот момент прямо по курсу «Кирова» подорвался эскадренный миноносец «Гордый», а в 20 ч 36 мин раздался взрыв на эсминце «Яков Свердлов».

Вот как описывает эти события командир корабля А. М. Спиридонов: «Сзади мостика „Якова Свердлова“ поднялся огромный столб пламени, пара и дыма. Все стоящие на мостике были сбиты с ног, часть вылетела за борт. Я упал лицом на телеграф, поставив последний на „Стоп“, и на мгновение потерял сознание... Придя в себя и оглянувшись на корму, я увидел, что последняя оторвалась от носа (взрыв пришелся в районе первого торпедного аппарата). Нос корабля быстро погружался в воду. Корма переворачивалась и также поднималась вверх. Через 3—4 мин то, что раньше называлось мостиком, пошло к воде; я скомандовал оставшейся на носу команде (10—15 человек) идти в воду, что и было выполнено»<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> ЦВММ, рукописный фонд, № 18042, с. 2.

<sup>2</sup> Там же, № 24088, с. 34.



Эскадренный миноносец «Яков Свердлов».

«Матросы, старшины и офицеры мужественно держали себя в воде,— вспоминает вахтенный офицер Н. К. Гордымов.— Глубинные бомбы, погружавшиеся в воду (предварительно подготовленные для атаки подводной лодки), начали взрываться, оказывая сильнейший гидравлический удар на людей. Часть свердловцев пошла на дно от их действия. В живых осталось немного... Оказал нам помощь „морской охотник“ и доставил в Кронштадт»<sup>1</sup>.

Разорванный мощным подводным взрывом пополам, корабль ушел под воду менее чем за 5 мин. Так закончил свою долгую боевую жизнь эскадренный миноносец «Новик»—главный герой повествования.

В 22 ч 10 мин головной (в арьергарде) эскадренный миноносец «Калинин» (командир П. Б. Стасов) затрелил параваном мину, которая взорвалась у борта. Корабль получил большие повреждения корпуса и носовой части, были выведены из строя почти все вспомогательные механизмы. Лишь благодаря усилиям экипажа эсминiec удерживался на плаву еще в течение часа. За это время с него были сняты все моряки, в том числе получивший контузию командир арьергарда вице-адмирал Ю. Ф. Ралль. Так не стало еще одного «новика».

Первую партию раненых принял катер «МО-211», который направился к эскадренному миноносцу «Володарский». Когда катер уже подходил к кораблю, на нем раздался мощный взрыв—результат столкновения с миной. На эсминце сдетонировали боеприпасы, он быстро ушел под воду. Почти никто из экипажа не успел спастись.

В 23 ч 15 мин подорвался на mine и затонул эскадренный миноносец «Артем» (командир старший лейтенант А. Б. Сей).

<sup>1</sup> ЦВММ, рукописный фонд, № 21088, с. 38.

Исключительное мужество и выдержанность в момент гибели эсминца проявили личный состав корабля и находившийся на мостике командир дивизиона Л. Н. Сидоров. В считанные минуты до погружения корабля он спокойно, с исключительной выдержкой отдавал последние распоряжения по спасению экипажа и не покинул ходового мостика.

Славные балтийские «новики» закончили свой боевой путь.

Таким образом, в Таллинском прорыве флот понес значительные потери, но основное боевое ядро корабельного состава было сохранено.

## **6.2. В боях за советское Заполярье**

Главными целями немецко-фашистских войск на северном направлении были захват незамерзающего порта Мурманск, полуостровов Средний и Рыбачий с военно-морской базой Полярное, а впоследствии и всего Кольского полуострова.

Оборону советского Заполярья держала 14-я армия Северного фронта. В летнюю кампанию 1941 г. Северный флот (командующий вице-адмирал А. Г. Головкин) содействовал флангу 14-й армии огнем корабельной и береговой артиллерии, ударами морской авиации, высадкой тактических десантов.

К началу Великой Отечественной войны корабельные силы Северного флота составляли: отдельный дивизион эскадренных миноносцев, бригада подводных лодок (15 больших, средних и малых подводных лодок), 7 сторожевых кораблей типа «Гроза», 2 тральщика, 15 сторожевых катеров «МО». Противник не имел преимуществ в корабельном составе, но германское командование могло быстро увеличить свои силы на этом морском театре, перебазировав крупные корабли и подводные лодки с Балтийского и Северного морей в базы Северной Норвегии<sup>1</sup>. Отдельный дивизион эскадренных миноносцев Северного флота включал в себя пять кораблей советской постройки типа «Гремящий» и два эсминца типа «Новик» — «Куйбышев» и «Урицкий». Третий северный «новик» — «Карл Либкнехт» — находился в это время в капитальном ремонте.

К ночи 29 июня 1941 г. противник прорвал фронт в районе перешейка п-ова Средний, форсировал р. Титовка и вышел к дороге на Мурманск. Под воздействием значительно превосходящих сил противника части 14-й армии стали отходить от Титовки. Для прикрытия отхода в Мотовский залив вошел эскадренный миноносец «Куйбышев». Эсминец «Урицкий» находился в базе в полной боевой готовности и мог в любую минуту выйти на помощь.

---

<sup>1</sup> Боевой путь Советского Военно-Морского Флота, с. 181.

«Гремящий», «Громкий», «Грозный»  
Линейный корабль, эскадренный миноносец, эсминец.

30 июня в 6 ч 30 мин, войдя в губу Кутовая, эсминiec «Куйбышев» открыл огонь по высоте Пери-Ярве. Огонь корректировал высаженный на берег корабельный наблюдательный пост во главе с лейтенантом Н. Я. Песковым. За три часа артиллеристы «Куйбышева» выпустили по противнику 230 фугасных снарядов. Огнем орудий эскадренного миноносца было подавлено несколько огневых точек противника, отмечены попадания в четыре крупных скопления войск, уничтожено свыше 200 человек вражеских солдат и офицеров. По оценке армейского командования, результаты стрельбы были отличными. Наступление гитлеровцев было приостановлено.

Вскоре после окончания стрельбы в бухту вошел эскадренный миноносец «Урицкий» и, получив исходные данные, начал подготовку к открытию огня. В этот момент корабли атаковала авиация противника. Вот как об этом рассказывает запись в журнале эсминца «Урицкий»:

«30 июня. На зюиде замечено 16 самолетов, курс норд-вест.

10 ч 04 мин Высота 1200 м. «Воздушная тревога». Дистанция до самолетов 32 кабельтова. Открыл огонь. Дали самый полный ход. Самолеты заходят с кормы и быстро приближаются к кораблю. Зенитная батарея ведет интенсивный огонь по самолетам. Два катера «МО» и эсминец «Куйбышев» идут полным ходом, ведя с левого борта огонь по самолетам.

10 ч 07 мин Самолеты-бомбардировщики типа «Ю-88», высота 1500—2000 м. Головной пошел в пике. Начали маневрирование. Пикирующие бомбардировщики один за другим сбрасывают бомбы, которые взрываются в 10—15 м от корабля. Каждый самолет, спикировав, сбрасывает 4—5 бомб. Маневрирующий корабль бомбили 16 бомбардировщиков. Зенитная батарея не прекращала огня. Один «Ю-88» задымился и начал падать, летчики выпрыгнули на парашютах.

10 ч 12 мин Сбросив бомбы (около 80 штук), самолеты скрылись. Результат: корабль, несмотря на большое количество сброшенных бомб, прямых попаданий не имел. Получили осколочные ранения: легкие — краснофлотцы Абрамов, Болычев, Малышев, политрук Садчиков; тяжелое — краснофлотец Марьянчук.

10 ч 40 мин Получили разрешение командующего возвратиться в Тюва-губу (Полярное) »<sup>1</sup>.

К осени 1941 г. сухопутный фронт в Заполярье установился на рубеже п-ов Средний — долина р. Западная Лица. Советские воины не допустили вражеские дивизии к Мурманску. В течение зимы 1941/42 гг. обе стороны укрепляли свои позиции и готовились к наступательным действиям.

28 апреля 1942 г. на фланге расположения вражеских сухопутных войск был высажен десант в составе морской пехоты, который нанес фашистам значительные потери. 11 и 17 сентября были высажены тактические десанты моряков в районе мыса Пикшуева и р. Титовка. Высадку и действие десантников на берегу поддерживали огнем корабельной артиллерии эскадренные миноносцы и сторожевые корабли Северного флота.

<sup>1</sup> ЦВММ, рукописный фонд, сф/р-2766, л. 125—126.

Во время Великой Отечественной войны через моря Северного Ледовитого океана пролегли важнейшие внешние и внутренние коммуникации нашей Родины. Обеспечение охраны конвоев, следующих из Англии и США в нашей операционной зоне (к востоку от 20° в. д.), было возложено на Северный флот.

Первый союзный конвой «PQ-0» в составе шести транспортов пришел в Архангельск 31 августа 1941 г. Всего за 1941 г. из Англии и Исландии в порты Белого моря прибыло семь союзных конвоев. В 1941 г. союзные суда практически не встречали противодействия немцев.

С марта 1942 г., когда начались активные действия противника на внешних морских путях сообщения, Северный флот выполнял задачи, связанные с защитой конвоев союзных войск. Советские эскадренные миноносцы, в том числе «Куйбышев» и «Урицкий», за два-три дня до прихода конвоя из Англии выходили в море, встречали его на расстоянии 200—300 миль от берега и включались в состав эскорта. Так, союзный конвой «PQ-18» отправился из Исландии в Архангельск 7 сентября 1942 г. в составе 34 союзных и 6 советских транспортов в охранении 31 боевого корабля, в том числе и 14 эскадренных миноносцев<sup>1</sup>. Транспорты и корабли охранения следовали в 10 кильватерных колоннах. Начиная с 13 сентября конвой регулярно подвергался атакам авиации и подводных лодок противника, которые повторялись затем ежедневно. В результате конвой потерял 13 транспортов.

16 сентября на встречу с конвоем «PQ-18» из Полярного вышли эскадренные миноносцы «Гремящий» и «Сокрушительный». После непродолжительного поиска они обнаружили корабли и приступили к их конвоированию. Транспорты союзников шли в строю кильватерных колонн, причем каждый транспорт нес по одному аэростату воздушного заграждения. Несмотря на неблагоприятные погодные условия, вражеские бомбардировщики непрерывно, с рассвета до темноты, сопровождали конвой, держась вне дальности стрельбы зенитной артиллерии кораблей.

Утром 18 сентября, когда конвой «PQ-18» находился в районе мыса Канин Нос, в его охранение вступили эскадренные миноносцы «Куйбышев» и «Урицкий», вышедшие из Иоканги.

В 10 ч 30 мин с эскадренного миноносца «Гремящий» справа от кормы была обнаружена группа неприятельских торпедоносцев «Фокке-Вульф» и пикирующих бомбардировщиков «Ю-88». Они шли на бреющем полете и выходили в атаку на транспорты, замыкавшие колонну. Концевые корабли эскорта первыми открыли огонь по самолетам. Вот что было записано

---

<sup>1</sup> Вайнер Б. А. Северный флот в Великой Отечественной войне. М., Воениздат, 1964, с. 165.



в тот день в «Историческом журнале» эскадренного миноносца «Урицкий»:

«18 сентября.

03 ч 40 мин Сыграли воздушную тревогу. На караван произведен налет противника самолетами типа «Ю-88» и торпедоносцами «Фокке-Вульф». Бомбардировщики типа «Ю-88» бомбили караван преимущественно с горизонтального полета на высоте 2000—2500 м. Отдельные из них пикировали. Торпедоносцы в количестве 10—13 самолетов появились на бреющем полете позднее и произвели атаку низким торпедированием хвоста колонны транспортов. Транспорты шли строем фронта шестью кильватерными колоннами. Генеральный курс 202°, ход 9 уз.

Место эскадренного миноносца «Урицкий» в ордере конвоя — головным, в расстоянии 10—15 кабельтовых эскадренного миноносца «Куйбышев» — концевым. Открыли огонь из главного и зенитного калибров. Маневрирование произвели с расчетом максимального ведения огня по бомбардировщикам противника в голове конвоя»<sup>1</sup>.

Значительная часть вражеских торпедоносцев прорвалась к конвою, и каждый из них сбросил по две-три торпеды, упавшие в 2—3 кабельтовых от концевых транспортов. После этого неприятельские самолеты прошли между колоннами транспортов, ведя по ним пушечно-пулеметный огонь. Первая атака вражеской авиации была успешно отражена. Только одна немецкая торпеда попала в цель. Ею был поражен американский транспорт «Кентукки».

В 12 ч дня на караван был совершен второй налет самолетами типа «Ю-88» и «Фокке-Вульф». Читаем в «Историческом журнале» эскадренного миноносца «Урицкий»:

«12 ч 00 мин Первыми бомбили караван самолеты-бомбардировщики «Ю-88» как с горизонтального полета на высоте 2500—3000 м, так и с пикирования. Корабль отражал атаку бомбардировщиков, обеспечивая маневрированием бесперебойное ведение артиллерийского огня для прикрытия хвоста колонны транспортов. Несколькими минутами позже были обнаружены на бреющем полете 10—12 торпедоносцев, которые шли в атаку на хвост колонны транспортов. Торпедоносцы были сбиты огнем со своего боевого курса, произвели низкое торпедирование, попадания торпед в корабли и транспорты не было.

13 ч 15 мин Атака самолетов противника отражена артиллерийским и пулеметным огнем. Сбито два торпедоносца противника. Третий торпедоносец поврежден»<sup>2</sup>.

Всего в этом бою противник потерял 15 самолетов. По два сбили эскадренные миноносцы «Гремящий» и «Сокрушительный». На боевой счет эсминца «Куйбышев» был записан еще один сбитый вражеский самолет. Утром 20 сентября конвой «РQ-18» прибыл в Архангельск. При следовании в советской операционной зоне конвой потерял только один транспорт.

<sup>1</sup> ЦВММ, рукописный фонд, сф/р-2766, с. 134—135.

<sup>2</sup> Там же, с. 136.

17 ноября 1942 г. из Архангельска вышел конвой «QP-15» из 28 транспортов. Для его охраны в нашей операционной зоне были выделены дополнительно два корабля Северного флота — лидер «Баку» и эскадренный миноносец «Сокрушительный». На встречу с конвоем они вышли из Иоканги. Переход совершался в тяжелых погодных условиях. Штормовой ветер достиг иногда силы урагана.

В 14 ч 30 мин 20 ноября корпус эскадренного миноносца «Сокрушительный» дал трещину на верхней палубе, а через 3 мин вся кормовая часть корабля по 173-й шпангоут оторвалась и затонула вместе с шестью матросами. Эсминец потерял ход, вода заполнила помещения по кормовую переборку второго машинного отделения.

На помощь «Сокрушительному» с базы вышли эскадренные миноносцы «Разумный», «Куйбышев», «Урицкий». Командирам кораблей предписывалось буксировать аварийный эсминец в базу, а если это будет невозможно, то снять экипаж, а корабль уничтожить, чтобы он не достался противнику. «Сокрушительный» был обнаружен на следующий день в 420 милях от Иоканги. Все попытки взять аварийный корабль на буксир оканчивались неудачей: буксиры на штормовой волне рвались, как нитки. Тогда было принято решение снять людей, а от буксировки отказаться. Но все попытки «Куйбышева» подойти к нему бортом не увенчались успехом. Наконец удалось перебросить на аварийный корабль пеньковый трос, к которому закрепили беседку. В ней по одному переправляли потерпевших аварию. Трос удерживали руками матросы обоих кораблей. Так, на «Куйбышев» было доставлено 97 человек с «Сокрушительного». Вскоре на крутой волне пеньковый трос, связывающий «Сокрушительный» с «Куйбышевым», оборвался. Тогда было решено снимать личный состав при помощи спасательных кругов, привязанных через каждые два метра к пеньковому тросу длиной 300 м. Один его конец был подан на «Сокрушительный», а другой — на «Куйбышев». Подобным способом с «Сокрушительного» удалось снять 79 человек, а «Урицкий» тем же способом снял с другого борта еще 11 человек. Прошли трудные сутки.

Днем 22 ноября шторм достиг 11 баллов. Волны перекатывались через верхнюю палубу кораблей, угрожая смыть людей. Спасательные работы пришлось прекратить, на эсминцах подходили к концу запасы топлива. Корабли вернулись в базу. На «Сокрушительном» оставалось еще 15 человек. Для их спасения были высланы эскадренный миноносец и два тральщика, но найти аварийный корабль им не удалось. Стойкость и мужество проявили офицеры «Сокрушительного» командир минноторпедной боевой части старший лейтенант Г. Лекарев и заместитель командира электромеханической боевой части старший лейтенант И. Владимиров. Они до конца выполнили свой долг

перед Родиной и погибли вместе с кораблем. Имена офицеров эскадренного миноносца «Сокрушительный», погибших смертью храбрых на своем посту, были присвоены кораблям Северного флота. Тральщик «ТШ-111» был переименован в тральщик «Старший лейтенант Лекарев», а «ТШ-112» — в «Старший лейтенант Владимиров».

Эскадренные миноносцы Северного флота несли охрану судоходства и на внутренних коммуникациях, объем перевозок на которых непрерывно возрастал. Так, только в 1943 г. в Белом, Баренцевом морях и в Арктике было перевезено 546 тыс. т воинских грузов.

Задача по обеспечению безопасности перевозок на внешних и внутренних морских коммуникациях не снималась с кораблей Северного флота до конца войны. Основным способом защиты оставалась система конвоев. В 1945 г. по внутренним коммуникациям Северный флот провел 70 конвоев, включавших 156 транспортов. На заключительном этапе войны на Северном морском театре гитлеровское командование активизировало деятельность своих подводных лодок, особенно у побережья Кольского полуострова. Здесь одновременно находились три-четыре лодки, а в период переходов конвоев — до 10—12. Перед командованием Северного флота встала задача обеспечить надежную противолодочную оборону транспортных судов конвоем. Поэтому конвои формировались, как правило, из двух-трех транспортов и 15—18 боевых кораблей, образующих две линии охранения.

Вот как осуществлялась проводка конвоев. 22 апреля 1945 г. из Лиинахамари в Кольский залив вышел один из последних конвоев под командованием капитана 1 ранга А. М. Румянцева. Два транспорта шли под охраной 20 кораблей эскорта, в том числе четырех эскадренных миноносцев. Это были «Карл Либкнехт»<sup>1</sup>, «Дерзкий», «Жесткий» и «Достойный». С воздуха конвой прикрывали две летающие лодки типа «Каталина» и два сменяющих друг друга истребителя. Конвой вышел из Лиинахамари в 0 ч 15 мин.

В 6 ч 18 мин акустики эсминца «Карл Либкнехт» (командир капитан-лейтенант К. Д. Старицын) обнаружили подводную лодку, проникшую внутрь строя конвоя. Корабль атаковал ее пятью сериями глубинных бомб. Затем лодку преследовали эсминец «Дерзкий» и большой охотник «БО-131». Они бомбили ее до тех пор, пока конвой не прошел опасный район.

В 8 ч 23 мин «Карл Либкнехт» обнаружил внутри строя еще одну подводную лодку и сбросил на нее четыре серии глубинных бомб. Затем ее преследовал «БО-225». Вскоре в месте глубинного бомбометания появились воздушные пузыри.

---

<sup>1</sup> «Карл Либкнехт» вступил в строй после капитального ремонта в 1944 г.

В 8 ч 41 мин другая вражеская лодка атаковала один из транспортов. Ее торпеда достигла цели, но судно осталось на плаву. Через несколько минут последовал еще один взрыв торпеды. На этот раз получил повреждение другой транспорт. Пришлось взять поврежденные суда на буксир. На буксировку ушло почти 2 ч. За этот период корабли трижды обнаруживали фашистские лодки. В 9 ч 06 мин «Карл Либкнехт», установив с одной из них акустический контакт, сбросил на нее оставшиеся бомбы. Вскоре сильно поврежденная лодка появилась на поверхности в 50 м от эсминца. Это была лодка «U-286». Эсминец «Карл Либкнехт» потопил ее, открыв артиллерийский огонь <sup>1</sup>.

В 13 ч 03 мин «Достойный» атаковал другую подводную лодку противника. На поверхности моря появились отдельные предметы и образовалось соляное пятно.

Так корабли охраны отразили нападение группы фашистских подводных лодок на конвой, который вскоре прибыл в Кольский залив. Это была последняя операция группы немецких подводных лодок против советских конвоев в Баренцевом море.

Эсминцы типа «Новик» Северного флота внесли достойный вклад в разгром фашистских захватчиков в Заполярье. Только эскадренный миноносец «Урицкий» (бывш. «Забияка») за годы Великой Отечественной войны прошел 67 тыс. огненных миль, выполнил 112 боевых операций, в том числе 81 конвойную, отконвоировал 370 транспортов, отразил 67 атак авиации, при этом огнем корабельной артиллерии сбито 3 самолета и поврежден один. Эсминец отразил 44 атаки фашистских подводных лодок и повредил 3 из них <sup>2</sup>.

Другой ветеран Северного флота эскадренный миноносец «Куйбышев» за годы войны прошел 44 тыс. миль, отконвоировал без потерь 240 транспортов, выполнил 87 различных заданий командования, отразил 76 атак вражеской авиации и сбил 2 самолета.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 24 июля 1943 г. эскадренный миноносец «Куйбышев» за мужество и отвагу экипажа, проявленные в боях за Родину, был награжден орденом Красного Знамени.

### **6.3. Воюют „новики“-черноморцы**

Военные действия на Черном море начались 22 июня 1941 г. В 3 ч 15 мин немецкая авиация произвела налет на главную базу Черноморского флота Севастополь и города Одессу и Измаил. Одновременно подверглись артиллерийскому обстрелу населенные пункты и порты на Дунае.

<sup>1</sup> Краснознаменный Северный флот. М., Воениздат, 1977, с. 213.

<sup>2</sup> ЦВММ, рукописный фонд, сф/р-2766, с. 154.

К началу войны гитлеровцы своего флота на Черном море не имели и рассчитывали использовать румынский, располагавший 4 эскадренными миноносцами, 3 миноносцами, 1 подводной лодкой, 3 торпедными катерами, 3 канонерскими лодками, 2 минными заградителями и вспомогательными судами<sup>1</sup>.

Советский Черноморский флот (командующий — вице-адмирал Ф. С. Октябрьский) в начале войны насчитывал 1 линкор, 6 крейсеров, 3 лидера, 14 эсминцев, 47 подводных лодок, 4 канонерские лодки, 2 сторожевых корабля, 1 минный заградитель, 15 тральщиков, 84 торпедных катера, 10 катеров-охотников и вспомогательные суда<sup>2</sup>.

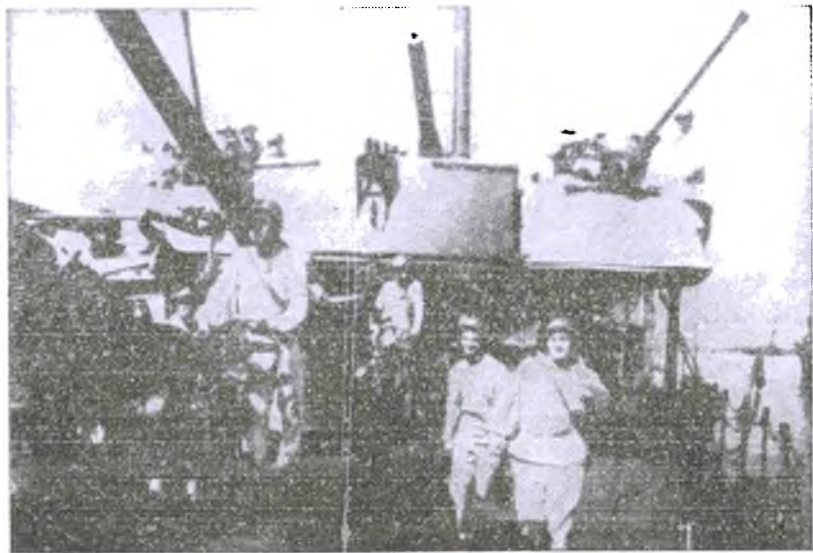
В составе эскадры Черноморского флота находилось пять «новиков», входивших в 1-й дивизион эскадренных миноносцев: «Незаможник», «Фрунзе», «Железняков» (бывш. «Петровский»), «Дзержинский», «Шаумян».

Уже 23 июля 1941 г. эскадренный миноносец «Шаумян» и тральщик «ТШ-27» ставили минное заграждение в районе Сулины. Они поставили 70 мин. На обратном пути в базу «Шаумян» был атакован тремя бомбардировщиками противника. Бомбы упали за кормой на расстоянии 60 м. От сотрясения при их взрыве три кормовых орудия вышли из строя.

---

<sup>1</sup> Боевой путь Советского Военно-Морского Флота, с. 324.

<sup>2</sup> Вансев Г. И. Черноморцы в Великой Отечественной войне. М., Воениздат, 1978, с. 5.



Боевая тревога на эсминце «Незаможник».

10 августа 1941 г. немецко-румынские войска вышли на подступы к Одессе и отрезали ее с суши. Враг имел значительное преимущество в живой силе и технике. Однако фашистам не удалось с ходу взять город. Мужественные защитники Одессы — воины Приморской армии, моряки-черноморцы, жители героического города — оказали противнику упорное сопротивление.

Для поддержки Приморской армии приказом народного комиссара ВМФ от 6 августа 1941 г. был сформирован специальный отряд кораблей северо-западного района, в который в числе других кораблей вошли эскадренные миноносцы «Незаможник» и «Шаумян». Огнем своих четырехдюймовых орудий они поддерживали линию обороны 1-го морского полка у деревни Григорьевка, куда рвались части противника. Умело корректировал огонь «Шаумяна» мичман Г. Д. Юрин. Противник вынужден был отойти к северу, артиллерия кораблей подбила 12 вражеских танков<sup>1</sup>.

Начиная с 13 августа в течение двух недель корабли отряда поддержки поочередно вели огонь по врагу с моря. «Журнал боевых действий» эскадренного миноносца «Незаможник» свидетельствует:

«25 августа.

14 ч 40 мин Вели огонь по скоплению противника в совхозе Ильичевка. Противник рассеян.

26 августа.

10 ч 43 мин Вели огонь по огневым точкам и скоплениям войск противника на северо-восточной окраине Ильичевки. Противник отошел на новые позиции.

Только за 25 и 26.08 было выпущено по врагу 616 фугасных снарядов.

28 августа.

20 ч 00 мин Огонь по минометной батарее противника в районе линии фронта у совхоза Ильичевка. Батарея уничтожена.

29 августа.

19 ч 20 мин Огонь по артиллерийским и минометным батареям и живой силе врага в районе линии фронта у Ильичевки. Батареи противника подавлены»<sup>2</sup>.

22 августа в Одессу из Севастополя для поддержки артиллерийским огнем защитников города прибыли крейсер «Красный Крым» и эскадренные миноносцы «Фрунзе» и «Дзержинский». В этот же день эсминец «Фрунзе» (командир — капитан-лейтенант П. А. Бобровников) получил приказание обстрелять противника в районе селений Свердловка и Чебанка вблизи Одессы. Эскадренный миноносец выполнил это задание, несмотря на активное противодействие береговых батарей противника. По расположению вражеских войск было выпущено 140 снарядов.

<sup>1</sup> ЦВММ, рукописный фонд, № 5117, л. 2.

<sup>2</sup> Там же, л. 3—4.

28 августа крейсер «Червона Украина», лидер «Ташкент», эскадренные миноносцы «Смышленный», «Фрунзе», «Шаумян» и канонерская лодка «Красная Грузия» поддерживали артиллерийским огнем части восточного сектора обороны Одессы в районе деревень Ильинка, Чебанка, Новая Дофиновка, Гильдендорф. Корабли под командованием контр-адмирала Д. Д. Вдовиченко успешно выполнили поставленную перед ними задачу. Метким огнем они заставили замолчать батарею противника, которая обстреливала Одессу. Умело маневрируя и прикрываясь дымовыми завесами, вел контрбатареиную борьбу с вражеской артиллерией эскадренный миноносец «Фрунзе». Один тяжелый снаряд попал в корабль, на стыке борта и палубы в районе машинного отделения образовалась пробоина. Механизмы не были повреждены. Пробоину моряки быстро заделали. Осколками снаряда был убит один и ранено четыре моряка, в том числе командир корабля П. А. Бобровников, который не покинул мостика до окончания операции.

Обстановка под Одессой все более осложнялась. Чтобы помочь осажденным войскам, командование флотом решило в ночь на 22 сентября высадить в тылу врага в районе деревни Григорьевка морской десант в составе полка морской пехоты. Руководил операцией командующий эскадрой контр-адмирал Л. А. Владимирский. Высадка десанта возлагалась на отряд кораблей, в который вошли крейсера «Красный Кавказ» (под флагом командира высадки) и «Красный Крым», эскадренные миноносцы «Бойкий», «Безупречный» и «Фрунзе». Командование отрядом возлагалось на командира бригады крейсеров капитана 1 ранга С. Г. Горшкова.

Ранним утром 21 сентября командующий эскадрой вышел из Севастополя на эсминце «Фрунзе», чтобы согласовать с командующим Одесским оборонительным районом план взаимодействия при высадке десанта. В 14 ч, находясь в районе Тендровской косы, сигнальщики «Фрунзе» обнаружили горящую канонерскую лодку «Красная Армения». В нее попала вражеская авиабомба. Эсминец быстро пошел на сближение с терпящим бедствие кораблем, открыв огонь одновременно из орудий всех калибров по самолету, который заходил со стороны солнца для повторной атаки. Отразив атаку фашистского бомбардировщика, моряки эсминца «Фрунзе» спустили шлюпку и начали спасение людей, плавающих неподалеку от канонерской лодки. В этот момент на корабль налетело девять юнкерсов. Эсминец резко повернул в море и увеличил скорость. Но вражеские самолеты догнали его и начали бомбить. Зенитчики под командованием мичмана Бойко вели ответный огонь. Командир эсминца В. Н. Ерошенко едва успевал подавать команды, чтобы корабль мог уклоняться от бомб. Четвертому пикировщику удалось сбросить свой смертоносный груз у борта в районе полубака корабля. Взрывной волной и градом

осколков разрушило часть ходового мостика. Были убиты комиссар корабля, батальонный комиссар Д. С. Золкин, почти всех находившихся в ходовой рубке, в том числе контр-адмирала Л. А. Владимирского, командира корабля и его помощника, ранило. К штурвалу управления рулем, несмотря на ранение, встал сам командир корабля.

Атаки пикировщиков следовали одна за другой. Очередная бомба попала в палубу эсминца рядом с четвертым орудием. Корабль еще раз сильно встряхнуло, и он резко осел кормой в воду. Вышли из строя правая машина, машинный телеграф и рулевое управление. Эсминец «Фрунзе» начал медленно опускаться циркуляцией. В машинном и румпельном отделениях, в кормовом кубрике аварийные команды, задыхаясь от дыма и пара, сражались за жизнь корабля. С громадным трудом им удалось ввести в строй правую машину.

И снова налет. Еще девять фашистских стервятников шли в атаку на израненный корабль, на котором уже был полностью израсходован боезапас зенитных пушек. Но команда успела вывести эсминец на мелкое место в районе Тендровской косы. Едва героический эсминец коснулся грунта, к нему подошел буксир «ОП-2». В тот же момент раздались взрывы бомб. Одна из них разорвалась в корме буксира. Он стал оседать в воду, а потом, накренившись на левый борт, лег на грунт. Часть моряков добралась вплавь до Тендровской косы, оставшихся на ползатонувшем «ОП-2» снял в 17 ч 30 мин торпедный катер. Из команды «Фрунзе» спаслось 110 человек, погибло около 50.

Неравный бой с врагом длился около 2 ч, экипаж корабля вел себя смело, никто не посрамил революционные традиции эсминцев-«новиков» Черноморского флота.

Дальнейшее руководство операцией было возложено на капитана 1 ранга С. Г. Горшкова.

В ночь на 22 сентября корабли благополучно прибыли в назначенный район. Крейсера и эскадренные миноносцы открыли огонь по позициям противника, и вслед за этим к берегу направились барказы и шлюпки с десантом. Почти одновременно в тыл противника был сброшен отряд парашютистов — 23 военных моряка во главе со старшиной А. Кузнецовым.

Через полчаса первые подразделения десантников достигли берега и с ходу вступили в бой. Они освободили Григорьевку и расчистили путь остальным десантникам.

Противник оказывал сильное противодействие, используя только что переброшенные на Черноморский театр из района Средиземного моря пикирующие бомбардировщики «Ю-87». Главными целями их атак были эскадренные миноносцы «Бойкий», «Беспошадный» и «Безупречный». Корабли, несмотря на удары вражеской авиации, вели сокрушительный огонь по позициям противника.



Утром 22 сентября войска Одесского оборонительного района перешли в наступление в восточном секторе. Комбинированный удар сухопутных войск, авиации и морского десанта закончился разгромом двух вражеских пехотных дивизий.

Противник потерял убитыми, ранеными и пленными около 6 тыс. солдат и офицеров и оставил плацдарм, с которого обстреливал город и ближайшие фарватеры. Корабли и суда получили возможность входить в порт и выходить из него, не опасаясь прицельного артиллерийского огня.

Оборона Одессы, в ходе которой враг потерял 160 тыс. солдат и офицеров, огромное количество оружия и боевой техники, длилась 73 дня, но одолеть осажденный гарнизон противник так и не смог.

30 сентября 1941 г. в связи с угрозой потери Крымского полуострова, а следовательно и главной базы Черноморского флота — Севастополя, Ставка Верховного Главнокомандования решила эвакуировать войска Одесского оборонительного района и ими усилить оборону Крымского полуострова<sup>1</sup>.

Эвакуация проходила с 1 по 15 октября. Суда с войсками и грузами на борту отправлялись в Севастополь. Операция проходила скрытно, соблюдалась строжайшая маскировка транспортов и кораблей на переходах морем и в базе.

В перевозках войск морем и охране конвоев вместе с другими кораблями эскадры участие принимали эсминцы «Незаможник», «Шаумян», «Дзержинский». За период 1—15 октября 1941 г. из Одессы было эвакуировано до 80 тыс. бойцов и командиров Приморской армии и Одесской военно-морской базы, 15 тыс. жителей, большое количество боевой техники и грузов.

Яркой страницей в боевую летопись Военно-Морского Флота СССР вошла 250-дневная оборона Севастополя в 1941—1942 гг. В результате беспримерной в истории по героизму и продолжительности эпопеи обороны Севастополя оказалась связанной на восемь месяцев трехсоттысячная группировка противника, которая не смогла включиться в наступление на юге. Ставка Верховного Главнокомандования в телеграмме защитникам Севастополя от 12 июня 1942 г. дала такую оценку действиям сил, оборонявшим Севастополь: «Самоотверженная борьба севастопольцев служит примером героизма для всей Красной Армии и советского народа»<sup>2</sup>.

Немалый вклад в дело обороны героического города внесли корабли Черноморского флота. Для обороны города был создан постоянный корабельный отряд артиллерийской поддержки, в который вошли крейсера «Червона Украина», «Красный

---

<sup>1</sup> Горшков С. Г. Морская мощь государства. М., Воениздат, 1976, с. 236.

<sup>2</sup> Там же, с. 237.

Крым», «Красный Кавказ», эсминцы «Бодрый», «Незаможник», «Шаумян», «Железняков» и «Дзержинский». Отряд возглавили начальник штаба эскадры капитан 1 ранга В. А. Андреев и начальник политотдела эскадры полковой комиссар П. В. Спиридов.

В декабрьские дни 1941 г., когда враг особенно упорно рвался к Севастополю, была проведена Керченско-Феодосийская десантная операция — одна из самых крупных морских десантных операций Великой Отечественной войны. Она началась 26 декабря и продолжалась до 2 января 1942 г. Целью ее было освобождение Керченского полуострова и создание плацдарма для действия наших войск по снятию блокады Севастополя и освобождению Крыма. Главным пунктом высадки десанта избрали Феодосийский порт, причалы которого позволяли швартовку боевых кораблей с войсками и тяжелой техникой. Командиром отряда высадки был назначен капитан 1 ранга Н. Е. Басистый, военным комиссаром — бригадный комиссар Н. М. Форбитник.

Вечером 28 декабря из Новороссийска вышел отряд корабельной поддержки под командованием капитана 1 ранга В. А. Андреева в составе крейсеров «Красный Кавказ» и «Красный Крым», эскадренных миноносцев «Шаумян», «Незаможник» и «Железняков» с транспортом «Кубань», на борту которых находился передовой отряд десанта в составе более 5 тыс. бойцов.

В 3 ч ночи 29 декабря отряд корабельной поддержки подошел к Феодосии и перестроился в кильватерную колонну. Головным шел эскадренный миноносец «Шаумян». Через 40 мин корабли легли на боевой курс и, уменьшив скорость до 6 уз, открыли огонь по порту Феодосия и селению Сарыголь. Эсминцы «Железняков» и «Шаумян» вели огонь осветительными снарядами по порту и узлам обороны противника. После первых ударов кораблей противник подтянул к порту значительные силы и начал огневое противодействие. Советские катера устремились к порту. Первым ворвался в Феодосийскую гавань катер «СКА-0131» (командир — А. Д. Кокарев). Под огнем автоматчиков противника с катера на защитный мол высадилась штурмовая группа моряков. Она захватила входной маяк и две противотанковые пушки, обратив их огонь против фашистов. Штурмовые группы с других катеров занимали с боем причалы, обеспечивая вход в порт крупным кораблям, на которых находился передовой отряд десанта.

В 4 ч 40 мин «Шаумян» первым из крупных кораблей вошел в Феодосийский порт. Вслед за ним в гавань вошли «Железняков» и «Незаможник». «Шаумян» под огнем противника подошел к Широкому молу и начал высадку десанта, которая длилась всего 20 мин. Одновременно эсминец вел огонь по огневым точкам противника. Вражеским снарядом на нем была



Эскадренный миноносец «Шаумян».

сбита грот-мачта. После высадки десанта «Шаумян» вышел на рейд и оттуда продолжал обстреливать батареи противника.

Эскадренный миноносец «Незаможник» при входе в гавань попал под сильный неприятельский огонь. Стремясь вывести корабль из-под обстрела, командир эсминца при подходе к причалу приказал увеличить скорость, и корабль ударился носом в стенку, сильно повредив форштевень выше ватерлинии. По инициативе боцмана мичмана А. Г. Егорова десант высадился прямо с полубака всего за 16 мин. Затем «Незаможник» отошел на внешний рейд и в 9 ч 15 мин получил приказание следовать в Новороссийск.

В 5 ч 40 мин 29 декабря к стенке в южной части гавани подошел эсминец «Железняков» и начал высадку десанта. Через 20 мин она была закончена. В момент подхода к пристани в кают-компанию корабля разорвалась вражеская мина, осколками которой были убиты семь моряков. После высадки десанта «Железняков» также отошел на рейд.

Крейсер «Красный Крым», отдав якорь на рейде в 2 кабельтовых от Широкого мола, под интенсивным огнем противника высаживал десант с помощью четырех барказов, шести сторожевых катеров и тральщика «ТШ-14».

К 11 ч 30 мин десант первого броска был высажен. Всего боевые корабли отряда корабельной поддержки высадили более 4500 человек, в том числе эскадренные миноносцы «Шаумян» — 330, «Незаможник» — 289, «Железняков» — 287 человек. За

время высадки эсминцев «Шаумян» израсходовал 168 снарядов, «Железняков» — 151, «Незаможник» — 168.

Благодаря отлично проведенной высадке десанта в Феодосию был обеспечен общий успех всей десантной операции с целью овладения Керченским полуостровом. В связи с намеченным на утро 16 января 1942 г. общим наступлением Кавказского фронта на Крымском полуострове было решено провести тактическую десантную операцию в районе поселка Судак, чтобы овладеть Судакской долиной и перерезать дороги, связывающие Судак с Алуштой и Старым Крымом<sup>1</sup>. В высадке десанта участвовали два черноморских «новика»: «Железняков» (в составе отряда поддержки) и «Шаумян» (в составе отряда высадки). Операция была проведена 25 января.

В период обороны Севастополя экипажи кораблей эскадры сразу после боя стремились отремонтировать их своими силами, чтобы снова бить врага. Зачинателями этого почина явились коммунисты и комсомольцы эсминцев «Дзержинский», «Незаможник» и «Шаумян».

Героическая оборона Севастополя требовала непрерывного снабжения его защитников боеприпасами, оружием, продовольствием, топливом, медикаментами. Из осажденного города было необходимо эвакуировать раненых, гражданское население, материальные ценности, а ряды его защитников пополнять новыми бойцами. Этот тяжелый военный труд лег на боевые корабли и транспорты Черноморского флота. Эсминцы «Незаможник», «Дзержинский», «Шаумян», «Железняков» регулярно охраняли суда, следовавшие в Севастополь. Они не только сопровождали транспорты, но и сами перевозили войска, боеприпасы, оружие. С января по июнь 1942 г. эти ветераны флота совершили в общей сложности 15 рейсов в Севастополь. Каждый такой рейс был не просто боевым походом, а прорывом через минные поля противника под постоянной угрозой атаки со стороны подводных лодок, торпедных катеров, авиации.

18 марта крейсер «Красный Крым» и эсминец «Незаможник», охранявшие на переходе из Поти в Севастополь танкеры «Серго» и «Передовик», восемь раз были атакованы вражескими самолетами, сбросившими на корабли 41 бомбу и одну торпеду; цели они не достигли. Атаки противника отражала корабельная зенитная артиллерия и прикрывавшая корабли авиация флота. На этот раз в героический город было доставлено 3400 т мазута, 1825 т бензина, 39 т моторного масла, более 160 т боеприпасов и 27 т различного продовольствия.

За первые шесть месяцев 1942 г. черноморские эсминцы «новики» 13 раз оказывали артиллерийскую поддержку войскам Севастопольского оборонительного района. В апреле погиб

---

<sup>1</sup> Годлевский Г. Ф., Гречанюк Н. М., Кононенко В. М. Походы боевые. М., Воениздат, 1966, с. 130—131.

эскадренный миноносец «Шаумян». 13 мая 1942 г. погиб эскадренный миноносец «Дзержинский». Он вместе с «Красным Крымом» и «Незаможником» перевозил из Новороссийска в Севастополь бойцов Приморской армии. В 12 ч 27 мин корабль подорвался на mine и затонул. В строю Черноморского флота остались эсминцы-«новики» «Железняков» и «Незаможник».

В начале августа 1942 г. создавалась угроза прорыва немецко-фашистских войск на Новороссийском направлении. В связи с этим корабли Черноморского флота начали эвакуацию Новороссийска. В течение месяца «Красный Крым» и «Незаможник» вывезли в Туапсе более 10 тыс. человек и свыше 1000 т грузов.

В сентябре 1942 г. народный комиссар ВМФ приказал усилить удары корабельной артиллерии по пунктам базирования вражеских войск в Ялте и Феодосии. Активное участие в этих действиях приняли эскадренные миноносцы «Железняков» и «Незаможник». Так, например, для уничтожения плавсредств противника в Феодосийском порту 13 октября из Поти вышли эсминец «Незаможник» и сторожевой корабль «Шквал». В 1 ч 42 мин 14 октября корабли с 57 кабельтовых открыли огонь. Они израсходовали 151 снаряд, было отмечено несколько взрывов и пожаров. Эти же корабли обстреливали Феодосийский порт 20 декабря 1942 г. Низкая облачность и сильная дымка затрудняли управление стрельбой и наблюдение за ее результатами. Тогда на помощь пришел командир 3-й авиаэскадрильи 5-го гвардейского авиаполка майор Г. Ч. Серниенко. Он на своем самолете снизился над целью до 200 м и вызвал огонь на себя. Эффективность стрельбы сразу повысилась. В порту наблюдали сильные взрывы и пожары.

В ходе Новороссийской десантной операции эскадренные миноносцы «Незаможник» и «Железняков» 4 февраля 1943 г. поддерживали высадку десантной группы в районе Южной Озерейки.

29 апреля «Незаможник» и «Шторм» выполняли задачу по уничтожению базирующихся в Анапе немецких самолетов. Корабли выпустили по аэродромам противника 265 снарядов. Их огнем было уничтожено 6 самолетов и 10 повреждено.

Защитники Севастополя сражались за каждую пядь земли. Они оставили город, дав клятву вернуться в него вновь. В сообщении Советского Информбюро от 4 июля 1942 г. в связи с оставлением Севастополя говорилось: «Севастополь оставлен советскими войсками, но оборона Севастополя войдет в историю Отечественной войны Советского Союза как одна из самых ярких ее страниц... Беззаветное мужество, ярость в борьбе с врагом и самоотверженность защитников Севастополя вдохновляют советских патриотов на дальнейшие героические подвиги против ненавистных оккупантов».

5 ноября 1944 г., накануне 27-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции, эскадра Черноморского



Эскадренный миноносец «Войков».

флота торжественно вошла в свою главную базу Севастополь. Вместе с эскадрой возвратились и эсминцы-«новики» «Незатраченный» и «Железняков». Указом Президиума Верховного Совета СССР от 8 июля 1945 г. оба корабля были награждены орденами Красного Знамени. Высокая награда Родины — заслуженная оценка большого ратного труда прославленных кораблей в борьбе с фашизмом.

Гитлеровская Германия была повержена, но на Дальнем Востоке еще продолжал полыхать огонь второй мировой войны. Советский Союз, верный союзническому долгу и взятым на себя обязательствам, 8 августа 1945 г. объявил войну империалистической Японии.

Тихоокеанскому флоту (командующий — адмирал И. С. Юмашев) предстояло противодействовать морским перевозкам противника в Японском море, содействовать наступлению войск 1-го Дальневосточного фронта на Корейском приморском направлении и оборонять во взаимодействии с войсками 2-го Дальневосточного фронта советское побережье.

К августу 1945 г. Тихоокеанский флот имел 2 крейсера, 1 лидер эскадренных миноносцев, 12 эскадренных миноносцев (из них два типа «Новик»), 19 сторожевых кораблей, 78 подводных лодок, 10 минных заградителей, 52 тральщика, 204 торпедных катера<sup>1</sup>. Два тихоокеанских «новика» — «Войков» и «Ста-

<sup>1</sup> Босвой путь Советского Военно-Морского Флота, с. 511.

лин» — прибыли на Дальний Восток в октябре 1936 г., проделав трудный переход Северным морским путем за одну летнюю навигацию.

В дни войны с империалистической Японией «Войков» под командованием капитана 3 ранга А. Абызова участвовал в конвоировании транспортов и высадке десантов в северокорейские порты Сейсин и Гензан.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 17 сентября 1945 г. за отличное выполнение личным составом боевых заданий командования «Войков» был награжден орденом Красного Знамени.

Эскадренные миноносцы типа «Новик» активно использовались в Великую Отечественную войну на всех морских театрах боевых действий как многоцелевые корабли. Они решали такие разнообразные задачи, как артиллерийская поддержка флангов советских войск в обороне военно-морских баз; высадка тактических и оперативных десантов; обеспечение перевозки войск и воинских грузов; нарушение морских сообщений противника, уничтожение его транспортных средств в море и в базах. В ходе войны с фашизмом, до конца выполнив свой долг, погибли 10 эсминцев типа «Новик» из 17. В строю оставались до начала 50-х годов эсминцы «Незаможник», «Железняков» (Черноморский флот), «Карл Либкнехт», «Валериан Куйбышев», «Урицкий» (Северный флот), «Сталин», «Войков» (Тихоокеанский флот).

После войны «новики» продолжали нести службу боевых, а затем учебных кораблей.

На страницах книги авторы сделали попытку рассказать о наименее известном в литературе поколении эсминцев-«новиков», о событиях, которые предшествовали их созданию, о том, какое влияние оказали они на дальнейшее развитие эскадренных миноносцев.

Вплоть до второй мировой войны они являлись мощными наступательными кораблями многоцелевого назначения, могли преследовать и уничтожать подводные лодки, наносить торпедные удары по большим кораблям и судам противника, подавлять береговую артиллерию, высаживать десант, нести дозорную службу и ставить мины. Это были корабли, которыми командир соединения мог оправданно рисковать в наступательных действиях, потому что можно было рассчитывать на причинение противнику значительного ущерба ценою малых потерь.

Эскадренных миноносцев в традиционном значении этого класса кораблей теперь уже нет. Моря и океаны бороздят большие и малые противолодочные корабли, корабли ПВО и УРО, фрегаты, сторожевые корабли и корабли радиолокационного дозора, лишь отдаленно напоминающие эскадренные миноносцы нашей юности.

Сегодня эсминцы-«новики» стали уже частью истории Военно-Морского Флота СССР.



1. Балтийские моряки в борьбе за власть Советов: [Сб. документов]. — Т. 1—3/Под ред. А. Л. Фремана. — Л., Изд-во АН СССР, 1974.
2. Белавенец П. И. Материалы по истории русского флота. — М. — Л., Военмориздат, 1940.
3. Босвая летопись русского флота. — М., Воениздат, 1948.
4. Боевой путь Советского Военно-Морского Флота. — М., Воениздат, 1974.
5. Вайнер Б. А. Северный флот в Великой Отечественной войне. — М., Воениздат, 1964.
6. Героическая оборона Петрограда в 1919 г.: Воспоминания участников. — Лениздат, 1959.
7. Героическая оборона Севастополя 1941—1942 гг. — М., Воениздат, 1969.
8. Годлевский Г. Ф., Гречанюк Н. М., Кононенко В. М. Походы боевые. — М., Воениздат, 1966.
9. Гончаров Л. Г., Денисов Б. Д. Использование мин в мировую империалистическую войну 1914—1918 гг. — М. — Л., Военмориздат, 1940.
10. Дмитриев Н. И., Колпычев В. В. Судостроительные заводы и судостроение в России и за границей. — СПб., 1909.
11. Звонков П. Балтфлот — защитник Петрограда. — Лениздат, 1939.
12. Капнист А. П. О центральном управлении морским ведомством. — Морской сборник, 1906, № 1, неофиц. отд., с. 55—64; № 2, неофиц. отд., с. 37—63.
13. Корабли-герои: Сборник/Под ред. В. Н. Алексеева. — М., Изд-во ДОСААФ, 1976.
14. Коринфский К. П. Эскадренные миноносцы типа «Изяслав». — Ревель, 1917.
15. Корнилович В. Н. Из записок русского инженера. — Звезда, 1962, № 12, с. 152—163.
16. Кровяков Н. С. Ледовый поход Балтийского флота в 1918 г. — М., Воениздат, 1955.
17. Крылов А. Н. Воспоминания и очерки. — М., Изд-во АН СССР, 1956.
18. Кукель В. А. Правда о гибели Черноморского флота в 1918 г. — Пг., 1923.
19. Моисеев С. П. Список кораблей русского парового и броненосного флота с 1861 по 1917 г. — М. — Л., Воениздат, 1948.
20. Моряки в борьбе за власть Советов на Украине. [Сб. документов]. — Киев, Изд-во АН УССР, 1963.
21. Пузыревский К. П. Повреждение кораблей от подводных взрывов и борьба за живучесть. — Л., Судпромгиз, 1939.
22. Пухов А. С. Балтийский флот на защите Петрограда (1919 г.). — М., Воениздат, 1958.
23. Ролльман Г. Война на Балтийском море, 1915 год. Т. 1—2. — М., Воениздат, 1937.

24. Российский императорский флот/Под ред. К. Г. Житкова. — СПб., 1914.
25. Семенов В. И. Флот и морское ведомство до Цусимы и после. — СПб., 1911.
26. Сирченко И. Т. Погибаю, но не сдаюсь. — Краснодар, Кн. изд-во, 1959.
27. Спецификация эскадренного миноносца 35-узловой скорости для Балтийского флота типа «Громоносец» постройки Либавских железоделательных и сталелитейных заводов, бывш. «Бекер и К<sup>о</sup>». — СПб., 1913.
28. Спецификация эскадренного миноносца 35-узловой скорости для Балтийского флота типа «Гогланд» постройки Мюльграбенской верфи в г. Риге. — СПб., 1913.
29. Спецификация эскадренного миноносца 35-узловой скорости для Балтийского флота типа «Орфей» постройки Металлического завода. — СПб., 1913.
30. Списки о принятых компанией СПб-Металлического завода мерах к постановке дела военного судостроения. — СПб., 1912.
31. Список личного состава судов флота, строевых и административных учреждений Морского ведомства. — СПб., 1916.
32. Степанов Ю. Г., Цветков И. Ф. Лучший в мире эскадренный миноносец. — Советский моряк, 1973, № 218.
33. Степанов Ю. Г., Цветков И. Ф. Доблесть «Ермака». — Полярная правда, 1973, № 256.
34. Степанов Ю. Г., Цветков И. Ф. Гордость флота. — Боевая вахта, 1973, № 217.
35. Степанов Ю. Г., Цветков И. Ф. «Новики» воюют на Севере. — Полярная правда, 1973, № 232.
36. Трибун В. Ф. Балтийцы вступают в бой. — Калининград, Книжное изд-во, 1972.
37. Фабрично-заводские предприятия Российской империи: Справочник. — Пг., 1914.
38. Флот в первой мировой войне/Под ред. проф. Н. Б. Павловича. Т. 1—2. — М., Воениздат, 1964.
39. Шацилло К. Ф. Русский империализм и развитие флота накануне первой мировой войны (1906—1914 гг.). — М., Наука, 1968.
40. Шлезингер Г. Ф., Теннисон К. А. Стальное судостроение. — СПб., 1900.
41. Шершов А. П. Военное судостроение на казенных верфях в Санкт-Петербурге. — СПб., 1908.
42. Шершов А. П. История военного кораблестроения. — М., Воениздат, 1940.
43. Юдовин Б. С. Развитие энергетических установок русских миноносцев. — Судостроение, 1969, № 2, с. 60—64.
44. Яковлев И. И. Развитие судостроения в Прибалтике. — «Судостроение», 1971, № 9, с. 56—58.
45. Jane's Fighting Ships, 1913—1940.
46. La Revue Maritime, 1966, vol. 230, p. 341—357.
47. Sveriges Flotta, 1967, vol. IX. N 9, p. 15—19.

| Серия<br>эсминцев,<br>название флота | Эсминцы  | Год<br>вступления<br>в строй  | Завод-строитель,<br>место постройки          |
|--------------------------------------|--|---|--|
| Первая,<br>Черноморский<br>флот      | «Беспокойный»<br>«Гневный»<br>«Дерзкий»<br>«Пронзительный»   | 1914<br>1914<br>1914<br>1914  | Завод «Наваль»,<br>Николаев                  |
|                                      | «Быстрый»<br>«Пылкий»  | 1915<br>1915  | Металлический завод,<br>верфь Вадона, Херсон |
|                                      | «Поспешный»<br>«Громкий»   | 1915<br>1915  | Невский завод,<br>Николаев                   |
|                                      | «Счастливый»   | 1915  | Путиловский завод,<br>верфь Вадона, Херсон   |
|                                      | «Орфей»<br>«Азарт»<br>«Гром»<br>«Десна»<br>«Забияка»<br>«Летун»<br>«Победитель»<br>«Самсон»  | 1916<br>1916<br>1916<br>1916<br>1915<br>1916<br>1915<br>1916                            | Металлический завод,<br>Петроград            |
|                                      | «Лейтенант Ильин»<br>«Капитан 2 ранга<br>Изыльметьев»<br>«Капитан 2 ранга<br>Кингсберген»<br>«Капитан 2 ранга<br>К. Зотов»<br>«Капитан 2 ранга<br>Керн»<br>«Капитан 2 ранга<br>Кроун»<br>«Лейтенант Дубасов» | 1916<br>1916<br>1917<br>После 1917<br>Не достроен<br>После 1917<br>Не достроен<br>То же | Путиловская верфь,<br>Петроград              |
|                                      | «Гавриил»<br>«Владимир»<br>«Константин»<br>«Михаил»<br>«Мечислав»<br>«Сокол»   | 1916<br>1917<br>1917<br>Не достроен<br>То же<br>» »                                     | Русско-Балтийский<br>завод, Ревель           |
|                                      |  |   |  |
|                                      |  |   |  |
|                                      |  |   |  |

# Указатель кораблей (эскадренных миноносцев типа «Новик»)

| Водоизмещение<br>нормальное, т | Основные размеры         |                           |                                    | Скорость,<br>уз | Дальность<br>плавания,<br>миль |
|--------------------------------|--------------------------|---------------------------|------------------------------------|-----------------|--------------------------------|
|                                | длина наи-<br>большая, м | ширина наи-<br>большая, м | осадка<br>в нормальном<br>грузу, м |                 |                                |
| 1320—1450                      | 98,0                     | 9,3                       | 3,2                                | 30—32           | 1000—2000                      |
| 1460                           | 98,0                     | 9,3                       | 3,2                                | 30—31           | 1600                           |
| 1460                           | 98,0                     | 9,3                       | 3,2                                | 30—31           | 1600                           |
| 1100                           | 98,0                     | 9,3                       | 3,2                                | 30              | 1020                           |
| 1260                           | 98,0                     | 9,3                       | 3,0                                | 35              | 2800                           |
| 1260                           | 98,0                     | 9,3                       | 3,0                                | 35              | 2800                           |
| 1260                           | 98,0                     | 9,3                       | 3,0                                | 35              | 2800                           |

| Серия<br>эсминцев,<br>название флота | Эсминцы   | Характеристика главных ме |                          |
|--------------------------------------|---|---------------------------|--------------------------|
|                                      |   | мощность,<br>л. с.        | количество котлов и тип  |
| Первая,<br>Черноморский<br>флот      | «Беспокойный»<br>«Гневный»<br>«Дерзкий»<br>«Пронзительный»  | 25 500                    | <u>5</u><br>«Торникрофт» |
|                                      | «Быстрый»<br>«Пылкий»   | 25 500                    | <u>5</u><br>«Торникрофт» |
|                                      | «Поспешный»<br>«Громкий»  | 25 500                    | <u>5</u><br>«Вулкан»     |
|                                      | «Счастливый»  | 25 500                    | <u>5</u><br>«Вулкан»     |
|                                      | «Орфей»<br>«Азарт»<br>«Гром»<br>«Десна»<br>«Забияка»<br>«Летун»<br>«Победитель»<br>«Самсон»   | 30 000                    | <u>4</u><br>«Вулкан»     |
| Вторая,<br>Балтийский<br>флот        | «Лейтенант Ильин»<br>«Капитан 2 ранга<br>Изюльмистьев»<br>«Капитан 2 ранга<br>Кингсберген»<br>«Капитан 2 ранга<br>Белли»<br>«Капитан 2 ранга<br>К. Зотов»<br>«Капитан 2 ранга<br>Керн»<br>«Капитан 2 ранга<br>Кроун»<br>«Лейтенант Дубасов» | 32 000                    | <u>4</u><br>«Вулкан»     |
|                                      | «Гавриил»<br>«Владимир»<br>«Константин»<br>«Михаил»<br>«Мечислав»<br>«Сокол»  | 30 000                    | <u>4</u><br>«Вулкан»     |

| ханизмов                    |             | Вооружение                                     |  |                       |     | Экипаж, чел. |
|-----------------------------|-------------|--|--|-----------------------|-----|--------------|
| система и количество турбин | минное      | артиллерийское (количество орудий; калибр, мм) | зенитно-артиллерийское (количество орудий; калибр, мм) | число мин заграждения |     |              |
| 2<br>«Браун-Бовери-Парсонс» | 5-2-трубных | 3—102  | 2—47;<br>4 пулемета                                    | 80                    | 125 |              |
| 2<br>«Браун-Бовери-Парсонс» | 5-2-трубных | 3—102  | 2—47;<br>4 пулемета                                    | 80                    | 125 |              |
| 2<br>«Кертис-АЕГ-Вулкан»    | 5-2-трубных | 3—102  | 2—47;<br>4 пулемета                                    | 80                    | 125 |              |
| 2<br>«Кертис-АЕГ-Вулкан»    | 5-2-трубных | 3—102  | 2—47;<br>4 пулемета                                    | 80                    | 125 |              |
| 2<br>«Кертис-АЕГ-Вулкан»    | 3-3-трубных | 4—102  | 1—37;<br>2 пулемета                                    | 80                    | 150 |              |
| 2<br>«Кертис-АЕГ-Вулкан»    | 3-3-трубных | 4—102  | 1—37;<br>2 пулемета                                    | 80                    | 150 |              |
| 2<br>«Кертис-АЕГ-Вулкан»    | 3-3-трубных | 4—102  | 1—37;<br>2 пулемета                                    | 80                    | 150 |              |

| Серия эсминцев, название флота | Эсминцы  | Год вступления в строй   | Завод-строитель место постройки   |
|--------------------------------|--|--|---|
| Вторая, Балтийский флот        | «Изяслав»<br>«Автроил»<br>«Брячислав»<br>«Прямислав»<br>«Ф. Стратилат»   | 1916<br>1917<br>Не достроен<br>После 1917<br>Не достроен           | Акционерное общество либавских<br>железодельных<br>и сталелитейных<br>заводов, Ревель |
|                                | «Гогланд»<br>«Гренгам»<br>«Кульм»<br>«Патрас»<br>«Стирсудден»<br>«Смоленск»<br>«Тенедос»<br>«Хиос»<br>«Рымник» | Не до-<br>строены  | Мюльграбенская верфь,<br>Рига   |
| Третья, Черноморский флот      | «Керчь»<br>«Гаджибей»<br>«Калиакрия»<br>«Фидониси»<br>«Цериго»<br>«Занте»<br>«Корфу»<br>«Левкас»               | 1917<br>1917<br>1917<br>1917<br>1919<br>После 1917<br>То же<br>» » | Судостроительный<br>трест «Наваль —<br>Руссуд», Николаев                              |

| Серия эсминцев, название флота | Эсминцы  | Характеристика главных ме |                         |
|--------------------------------|--|---------------------------|-------------------------|
|                                |  | мощность,<br>л. с.        | количество котлов и тип |
| Вторая, Балтийский флот        | «Изяслав»<br>«Автроил»<br>«Брячислав»<br>«Прямислав»<br>«Ф. Стратилат»   | 32 700                    | 5<br>«Норман»           |
|                                | «Гогланд»<br>«Гренгам»<br>«Кульм»<br>«Патрас»<br>«Стирсудден»<br>«Смоленск»<br>«Тенедос»<br>«Хиос»<br>«Рымник» | 32 000                    | 5<br>«Шихау»            |
| Третья, Черноморский флот      | «Керчь»<br>«Гаджибей»<br>«Калиакрия»<br>«Фидониси»<br>«Цериго»<br>«Занте»<br>«Корфу»<br>«Левкас»               | 29 000                    | 4<br>«Торникрофт»       |

| Водоизмещение<br>нормальное, т | Основные размерения      |                           |                                    | Скорость,<br>уз | Дальность<br>плавания,<br>мили |
|--------------------------------|--------------------------|---------------------------|------------------------------------|-----------------|--------------------------------|
|                                | длина наи-<br>большая, м | ширина наи-<br>большая, м | осадка<br>в нормальном<br>грузу, м |                 |                                |
| 1350                           | 107,05                   | 9,5                       | 3,0                                | 35              | 1800                           |
| 1340                           | 99,1                     | 9,4                       | 3,025                              | 35              | 2800                           |
| 1326                           | 92,5                     | 9,1                       | 3,2                                | 34              | 1600                           |

| ХАНИЗМОВ                    |             | Вооружение                                       |   |                         |     | Экипаж,<br>чел. |
|-----------------------------|-------------|--|---|-------------------------|-----|-----------------|
| система и количество турбин | минное      | артиллерий-ское (коли-чество орудий; калибр, мм) | зенитно-artil-лерийское (коли-чество орудий;) калибр, мм) | число мин за-гражде-ния |     |                 |
| 2<br>«Браун-Бовери-Парсонс» | 3-3-трубных | 5—102  | 1—40;<br>2 пулемета                                       | 80                      | 150 |                 |
| 2<br>«Шихау»                | 3-3-трубных | 4—102  | 1—37;<br>2 пулемета                                       | 80                      | 150 |                 |
| 2<br>«Браун-Бовери-Парсонс» | 4-3-трубных | 4—102  | 1—40  | 80                      | 125 |                 |



|   |     |
|---|-----|
| Предисловие . . . . .   | 5   |
| <b>Глава 1</b>  |     |
| <b>НАКАНУНЕ ЗАКЛАДКИ «НОВИКА»</b>   |     |
| 1.1. От минного катера к эскадренному миноносцу . . . . .   | 7   |
| 1.2. Судостроительные программы восстановления русского флота после русско-японской войны . . . . . | 13  |
| 1.3. Проектирование первых 35-узловых русских эсминцев . . . . .                                    | 17  |
| <b>Глава 2</b>  |     |
| <b>РОЖДЕНИЕ «НОВИКА» — ЛУЧШЕГО ЭСМИНЦА МИРА</b>   |     |
| 2.1. Заказан на добровольные пожертвования . . . . .  | 29  |
| 2.2. Место рождения — Путиловский завод. Новый эсминец получает имя . . . . .                       | 35  |
| 2.3. Как был устроен «Новик» . . . . .  | 41  |
| 2.4. Приемные испытания . . . . .   | 49  |
| 2.5. В составе бригады крейсеров. Есть мировой рекорд скорости! . . . . .                           | 58  |
| 2.6. Экипаж совершенствует корабль . . . . .  | 66  |
| <b>Глава 3</b>  |     |
| <b>СОБРАТЬЯ «НОВИКА»</b>  |     |
| 3.1. Первые «новики» сходят со стапелей . . . . .   | 71  |
| 3.2. Черноморские «новики» петербургских заводов вступают в строй . . . . .                         | 79  |
| 3.3. Проектирование и постройка балтийских «новики» . . . . .                                       | 89  |
| 3.4. Строительство дивизиона «Памяти адмирала Ф. Ф. Ушакова» . . . . .                              | 115 |
| <b>Глава 4</b>  |     |
| <b>ПРОТИВ КАИЗЕРОВСКОГО ФЛОТА</b>   |     |
| 4.1. Флот вступает в войну . . . . .  | 120 |
| 4.2. «Новики» в кампании 1915 года . . . . .  | 125 |
| 4.3. «Новики» в кампании 1916 года . . . . .  | 135 |
| <b>Глава 5</b>  |     |
| <b>КУРСОМ «АВРОРЫ»</b>  |     |
| 5.1. В первом сражении революционного флота. Рядом с «Авророй» . . . . .                            | 142 |
| 5.2. В ледовом походе . . . . .   | 156 |
| 5.3. «Керчь» выполняет ленинский приказ . . . . .   | 162 |
| 5.4. На защиту Красного Петрограда . . . . .  | 171 |
| 5.5. Флоту быть! . . . . .  | 179 |
| <b>Глава 6</b>  |     |
| <b>В ОГНЕ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ</b>   |     |
| 6.1. Ветераны Балтики вступают в бой . . . . .  | 188 |
| 6.2. В боях за советское Заполярье . . . . .  | 197 |
| 6.3. Воюют «новики»-черноморцы . . . . .  | 203 |
| Заключение . . . . .  | 215 |
| Указатель литературы . . . . .  | 216 |
| Указатель кораблей (эскадренных миноносцев типа «Новик») . . . . .                                  | 218 |

Эсминцы—„новики” в отличие от миноносцев прежних типов явились первыми подлинно многоцелевыми кораблями. Благодаря своим высоким мореходным и маневренным качествам, большой автономности, сильному артиллерийскому вооружению и приспособленности к минным постановкам они эффективно решали такие задачи, как разведка, дозорная служба, нарушение морских коммуникаций противника, набеговые операции на его порты, охранение своих кораблей и транспортов.

Эсминцы—„новики” принимали активное участие в военных действиях против германского флота на Балтийском и Черном морях во время первой мировой войны, Октябрьском вооруженном восстании, в гражданской и Великой Отечественной войнах.

