

СТОРОЖЕВЫЕ КАТЕРА ПЕТРОГРАДСКИХ ЗАВОДОВ¹

М. И. Приданников, e-mail: pz.kpfw@mail.ru

УДК 629.5

15 апреля 1915 г. Технический совет Главного управления кораблестроения (ГУК) после рассмотрения вопроса о заказе быстроходных катеров у русских предпринимателей в лице Петроградской верфи моторных судов (верфь А. Л. Золотова) и Северного торгового и промышленного общества (СТИПО) постановил заказать по шесть катеров у каждого контрагента. Вскоре заказ у СТИПО катеров был аннулирован, так как своих верфей общество не имело и предполагало строить катера на одной из финских, заказывая за границей комплектующие, необходимые для постройки катеров. В результате на верфи Золотова было решено заказать 12 катеров, наряд № 3004 на постройку которых кораблестроительный отдел ГУК выдал 21 апреля. Но контракт между владельцем Петроградской верфи

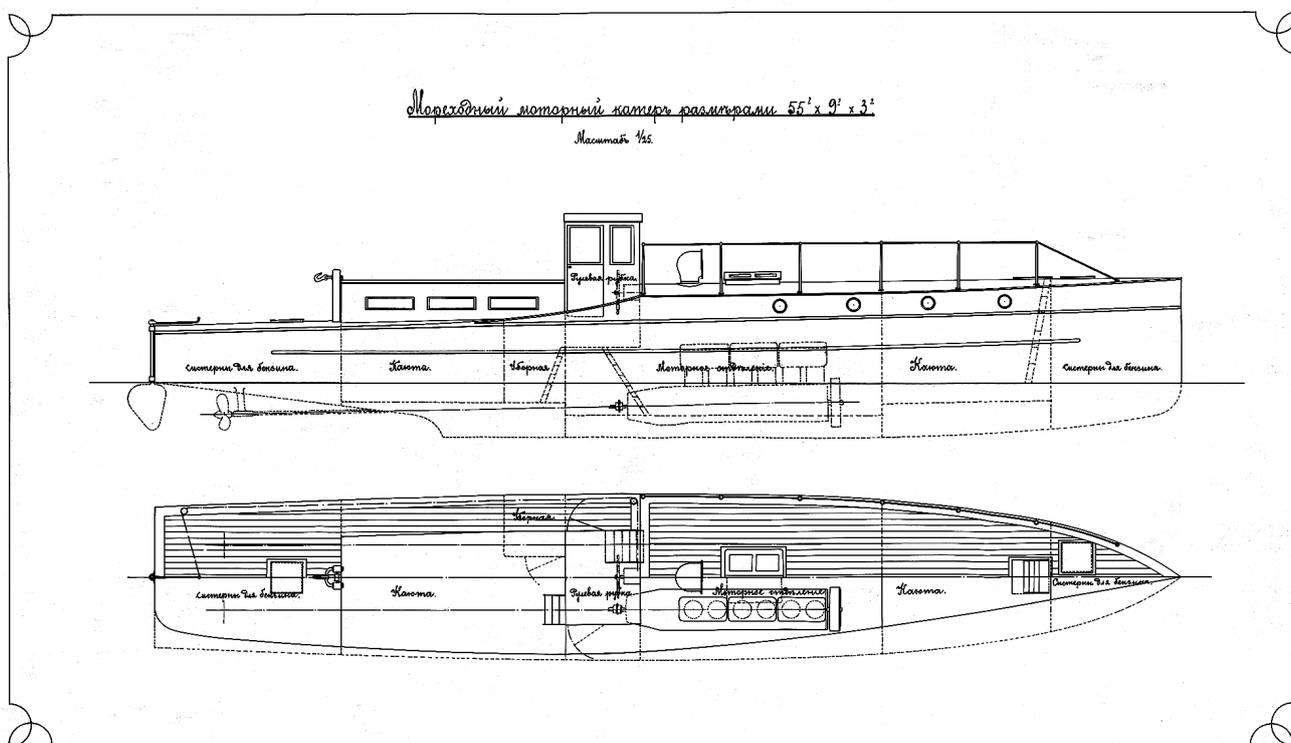
моторных судов А. Золотовым и ГУК был заключен лишь 17 октября 1915 г. По предварительному распределению все они предназначались для Балтийского флота.

Наблюдающим за постройкой катеров на верфи назначили инженера-механика старшего лейтенанта А. В. Борисова. За каждый катер Морское ведомство обязалось уплатить по 51 500 руб. и, таким образом, общая сумма контракта составляла 618 тыс. руб. Первые три катера должны были сданы заказчику не позднее 20 июля, следующие четыре — не позднее 20 августа, остальные — не позже 20 сентября 1915 г. Двигатели для катеров поставлялись из Америки, где предварительно испытывались представителями Морского ведомства. Гарантийный срок, в течение которого верфь обязывалась устранять все

выявленные неполадки на катерах, составлял 3 мес. Денежные суммы осуществлялись пятью платежами. При этом контрактом предусматривались штрафы за опоздание в сроках предъявления катеров к сдаче заказчику, а также за невыполнение требований к непотопляемости или если район плавания катера полным ходом окажется менее 300 миль и за недобор скорости (за каждые недостающие $\frac{1}{4}$ уз — 200 руб., $\frac{1}{2}$ уз — 500 руб., $\frac{3}{4}$ уз — 900 руб., 1 уз — 1400 руб.).

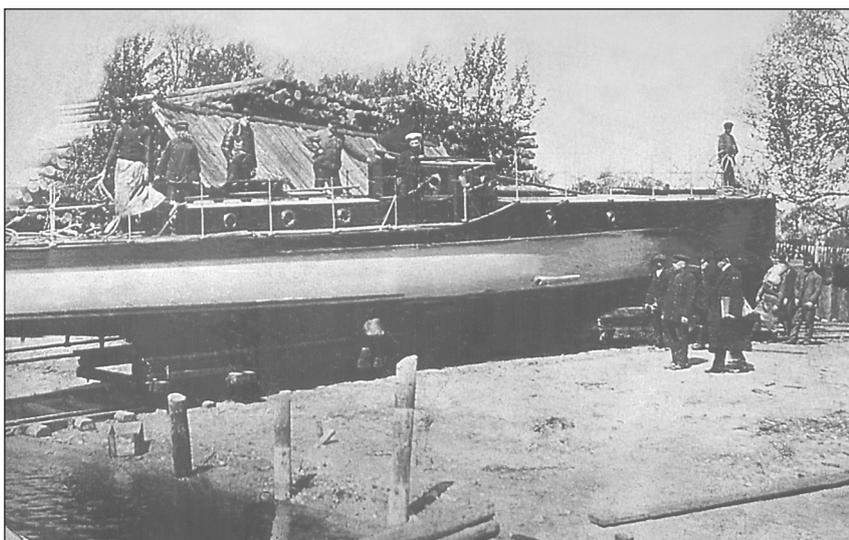
1 мая 1915 г. представителям верфи удалось завершить переговоры с заводом-изготовителем моторов «Melchior Armstrong Dessau», но из-за задержек с их изготовлением, первая партия моторов была доставлена в Петроград только в октябре 1915 г. К этому времени на верфи закончили заготовку материалов для постройки и заложили первые шесть катеров. К 1 декабря четыре из них были практически готовы, не хватало лишь деталей бензопровода и «электрических схем».

Последние моторы были доставлены на верфь лишь 14 апреля



Первоначальный проект катера верфи А. Л. Золотова (1-я серия) до внесения изменений. Вид сбоку и план (РГАВМФ, ф. 401, оп. 1, д. 584)

¹По материалам РГАВМФ, ф. 418, оп. 1, д. 2134, 4741; ф. 401, оп. 1, д. 583, 586, 587, 782, 788, 789; ф. 966, оп. 1, д. 3, 39; ф. 952, оп. 1, д. 209; ф. р-1, оп. 3, д. 1793; ф. р-42, оп. 1, д. 9; ф., р-360, оп. 1, д. 98; ф. р-397, оп. 3, д. 477; ф. р-5, оп. 1, д. 273.



Катер 1-й серии на верфи А. Л. Золотова, 1915 г.

1916 г. В результате катера были сданы: СК-1 — 26 мая, СК-2 — 31 мая, СК-3 и СК-4 — 14 июня, СК-9 — 27 июня, СК-10 — 7 июля, СК-5 и СК-7 — 3 августа, СК-6 — 26 июля, СК-8 — 1 сентября, СК-11 и СК-12 — 6 сентября 1916 г. Еще 25 апреля 1916 г. было решено распределить СК-1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 — в Дивизию сторожевых судов, а СК-9, 10, 11, 12 — передать Або-Оландской позиции.

Таким образом, Балтийский флот получил 12 новых сторожевых катеров. Водоизмещение каждого составляло 10 т, наибольшая длина 18,1 м, ширина — 2,7 м, осадка — 0,9 м. Корпус набирался из оregonской сосны, дуба и соснового дерева и разделялся на четыре отсека — таранное отделение с шкиперскими запасами и морским ватерклозетом, командное помещение с пятью койками и шкафом, моторное отделение, над которым была установлена рулевая рубка, и кормовой отсек с каютой офицера. Отсеки первоначально планировалось разделять водонепроницаемыми переборками из листового металла, но в связи с нехваткой стального проката их сделали из сосны. Форштевень, киль и транец изготавливались из дуба. Наружная обшивка была двухслойной со специальной прокладкой между слоями из холста на морском клее, ватерлиния обшивалась медными листами, а форштевень — стальными. На катерах были установлены по два восьмицилиндровых двигателя «Van Blerck» (диаметр цилиндра —

15,2 см, ход поршня — 15,2 см) завода «Melchior Armstrong Dessau» мощностью по 150 л. с. При частоте вращения 950 об/мин они обеспечивали скорость хода от 21 до 22 уз. Масса одного двигателя с муфтой составляла 839,1 кг.

Вооружение состояло из одной 47-мм пушки с боекомплектом из 50 снарядов, одного пулемета с 4500 патронами и одного 30-см ацетиленового прожектора.

Несмотря на срыв контрактных сроков сдачи катеров заказчику, ГУК 2 ноября 1916 г. «посчитало полезным поддержать предприятие и не начислять штрафа», так как «полное отсутствие у нас мелкой судостроительной промышленности слишком ставит нас в зависимость от иностранных производителей».

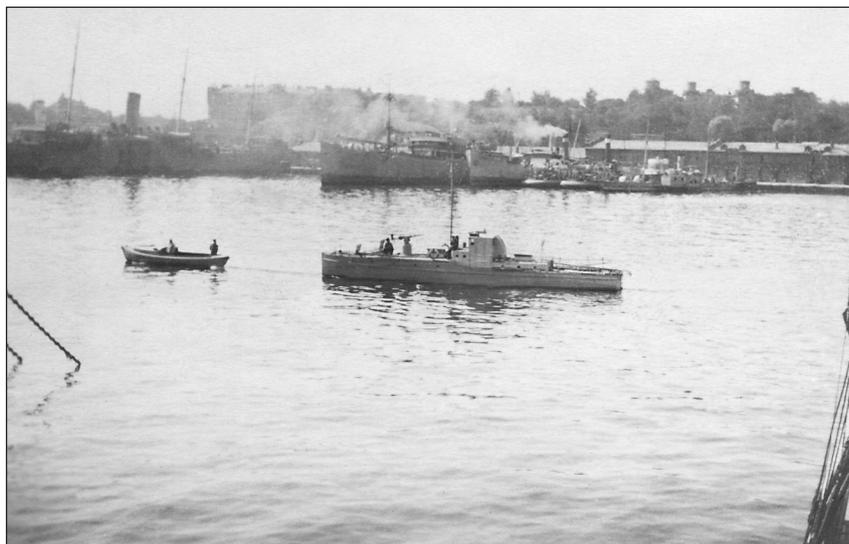
8 августа на СК-5 произошел взрыв в машинном отделении. Один из моторов вышел из строя. В этот момент в отсеке находился моторный унтер-офицер В. Антонов, получивший сильные ожоги. По показаниям потерпевшего, он запускал один из моторов для испытания, когда и произошел взрыв. Наиболее вероятной причиной взрыва «была привычка потерпевшего курить в машинном отделении».

К началу ноября 1916 г. четыре катера находились в Або, три — в Гельсингфорсе, два обслуживали гидроавиацию на северном берегу Финского залива и в Ботническом заливе, остальные находились на верфи в Петрограде. К концу ноября катера стали вытаскивать на берег на зимовку.

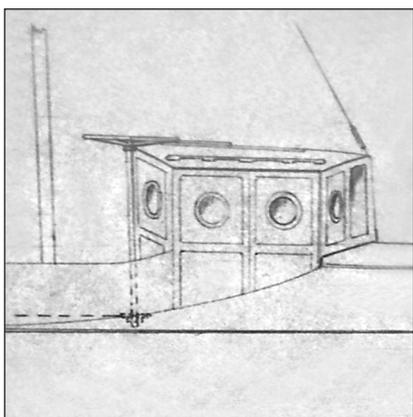
По результатам эксплуатации катеров было решено усилить крепление мачты, концевой планки лееров, киевых планок, петель и задраек люков, переделать буксирное приспособление, в носовом и командном помещении сделать водонепроницаемыми люки и отделить камбуз от офицерских помещений.

Для облегчения управления катером предлагалось вынести штурвал на верхнюю палубу и поставить над ним «защитный зонтик», а также усилить «талрепы рулевой проводки».

По механической части требовалось устроить пост управления моторами и поставить машинный телеграф; усилить вентиляцию машинного отделения, а также установить глушители, закрыть магнето кожухом, оборудовать подогрев масло-



Катер 1-й серии после сооружения дополнительной рубки. Гельсингфорс, 1917 г.



Чертеж установки штурвала на палубе катера 1-й серии

проводов и карбюраторов и снабдить распределительную доску вольтметром, удалить из трюма электрическую проводку. Для активной службы катеров требовалось установить орудие и пулемет и подкрепления под них.

С частью этих работ справился завод «Oy John Stenberg Ab» в Гельсингфорсе. На сторожевых катерах СК-6, 7 и 8 он поставил подкрепления под орудия, смонтировал машинные телеграфы, зонт на деревянных стойках, глушители, переделал про-

водку и буксирное устройство. Такие же работы на сторожевых катерах СК-1, 2, 3, 4, 9 и 10 зимой 1916/17 г. выполнила в Петрограде верфь Золотова.

Как отмечал корабельный отдел ГУК, основным требованием к сторожевым катерам была большая их скорость. Опыт катеростроения того времени показал, что даже американские верфи смогли предложить только 22—23-узловые катера. Верфь А. Л. Золотова, первая принявшая на себя постройку быстроходных катеров, гарантировала 20 уз. Приемная комиссия (несмотря на некоторые недочеты) признала их вполне удовлетворяющими своему назначению. Катера на испытаниях развили максимальную скорость 22 уз при ветре в 4—5 баллов, и среднюю 20 уз в течение 3-часового испытания. Катера совершали летние переходы в очень свежую погоду в 5—6 баллов, оказались «прекрасной и прочной постройкой» и в «высшей степени мореходными». Как отмечал корабельный отдел ГУК, к новому типу катеров нужно было привыкнуть, подготовить и обучить команды, после чего уже их критико-

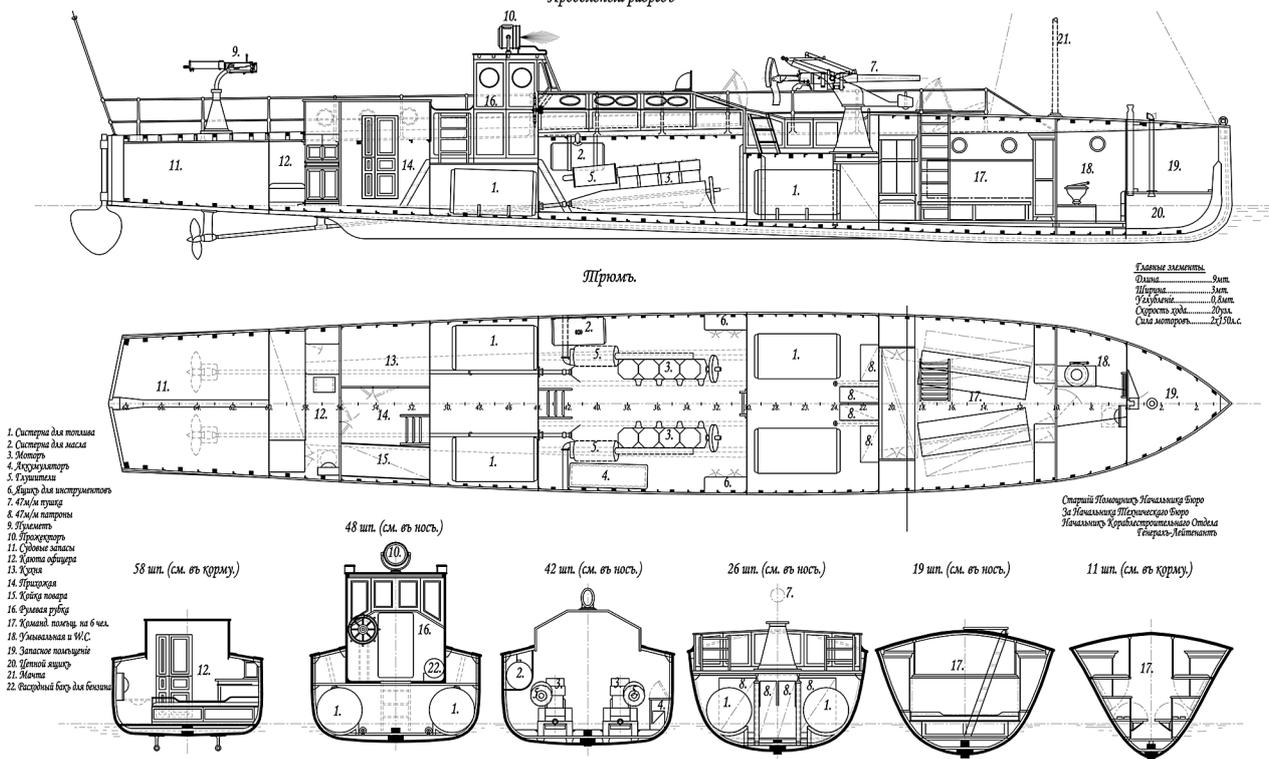
вать. Мнение морского министра адмирала И. К. Григоровича о первых сторожевых катерах отечественной постройки, которое он высказал 30 сентября 1916 г., также было в их пользу: «Катера Золотова очень хорошие и американские не лучше».

По боевому расписанию на 1917 г. катера формально были включены в состав 1-го дивизиона сторожевых катеров Минной обороны Балтийского флота. В январе 1917 г. в шхерный отряд судов (отряд Або-Оландской позиции) вошли быстроходные сторожевые катера СК-5, 6, 11 и 12.

18 августа 1917 г. начальник Минной обороны Балтийского флота приказал командиру 1-го дивизиона сторожевых катеров перевести в Рижский залив в распоряжение начальника Минной дивизии несколько катеров. Осенью 1917 г. в составе Морских сил Рижского залива числились СК-5, 6, 8, 10 и 11. После боев в Моонзунде в октябре катера 1-го дивизиона ушли в Финляндию на зимовку, где и были захвачены в апреле 1918 г. финнами: СК-1, 2, 7 и 10 на заводе «Сало» в Гельсингфорсе, СК-3, 4, 5, 6, 8, 9, 11 и

Проект быстроходного моторного катера.

Масштаб 1:25
Продольный разрез



- 1. Системы для топлива
- 2. Системы для масла
- 3. Мотор
- 4. Аккумулятор
- 5. Пулемет
- 6. Бачки для инструментов
- 7. 47 мм пушка
- 8. 47 мм пушка
- 9. Штурвал
- 10. Штурвал
- 11. Судовые лампы
- 12. Корма катера
- 13. Хвост
- 14. Штурвал
- 15. Яхта поперек
- 16. Фундамент
- 17. Яхта поперек на 6 м
- 18. Установки и В/С
- 19. Заднее помещение
- 20. Задний ящик
- 21. Мачта
- 22. Вспомогательный бак для топлива

Главные размеры

Длина	9 м
Ширина	3 м
Углубление	0,6 м
Скорость хода	20 уз
Сила моторов	2x15 л.с.

Спроектировано: Исааковичев В.В.
За: Исааковичев В.В.
Исааковичев В.В.
Исааковичев В.В.

Катер постройки верфи Золотова (2-я серия). Продольный разрез, план и сечения. Реконструкция А. Н. Ступакова



Один из катеров 2-й серии, построенный на верфи Золотова (фото из собрания Д. М. Васильева)

12 — на Боргосской катерной верфи в Борго. Известно, что финны передали СК-1, 2, 7 и 10 германским войскам, где их переименовали соответственно в BS 1, 2, 4 и 3. Дальнейшая судьба катеров серии не установлена.

Осенью 1915 г. Морское ведомство предположило дополнительно построить еще 12 катеров для Балтийского флота, часть которых заказать петроградским заводам. Предварительная переписка, которая велась всю осень 1915 г., согласовала условия заказа и возможности верфей: скорость катеров определялась в 20 уз, моторы имели мощность 150 л. с., при этом гребные валы и винты поставляло Морское ведомство.

24 октября 1915 г. начальник Адмиралтейского завода Морского ведомства на запрос ГУК сообщил, что завод может к апрелю 1916 г. построить четыре катера по типу катеров Золотова.

11 января 1916 г. ГУК предложило помощнику морского министра (заместителю) заказать катера и верфи А. Л. Золотова. 20 января 1916 г. последовало согласие товарища морского министра на заказ катеров и в этот же день были выданы наряды № 537 верфи Золотова и № 541 Адмиралтейскому заводу. А. Л. Золотов должен был предоставить три катера (2-я серия) по цене 36 900 руб. к испытаниям не позднее 20 июля, Адмиралтейский завод — два катера по



На испытаниях катера 2-й серии. Четвертый справа — А. Л. Золотов (фото из собрания Д. М. Васильева)



Катер Золотова 2-й серии на испытаниях в Петрограде. Июнь 1918 г. (фото из собрания Д. М. Васильева)

цене 37 000 руб. — к 20 августа 1916 г.

Катера верфи Золотова получили литерно-цифровые обозначения СК-13—СК-15, а Адмиралтейского завода — СК-23, 24. Водоизмещение золотовского катера 2-й серии составляло 20 т, наибольшая длина — 19,2 ширина 3, и осадка 0,8 м. Два двигателя «Van Blerck» завода «Melchior Armstrong Dessau» имели мощность по 150 л. с. Запас топлива составлял 2 т бензина, водоизмещение катера Адмиралтейского завода составляло 24 т, наибольшая длина 18, ширина 3,08 и осадка 0,62 м. В качестве двигателей также использовались моторы «Van Blerck» завода «Melchior Armstrong Dessau» мощностью по 150 л. с.

Общая политическая ситуация в стране, начавшийся развал промышленности, в том числе и срыв поставок моторов, гребных винтов и

валов привели к тому, что катера не были достроены до конца 1917 г.

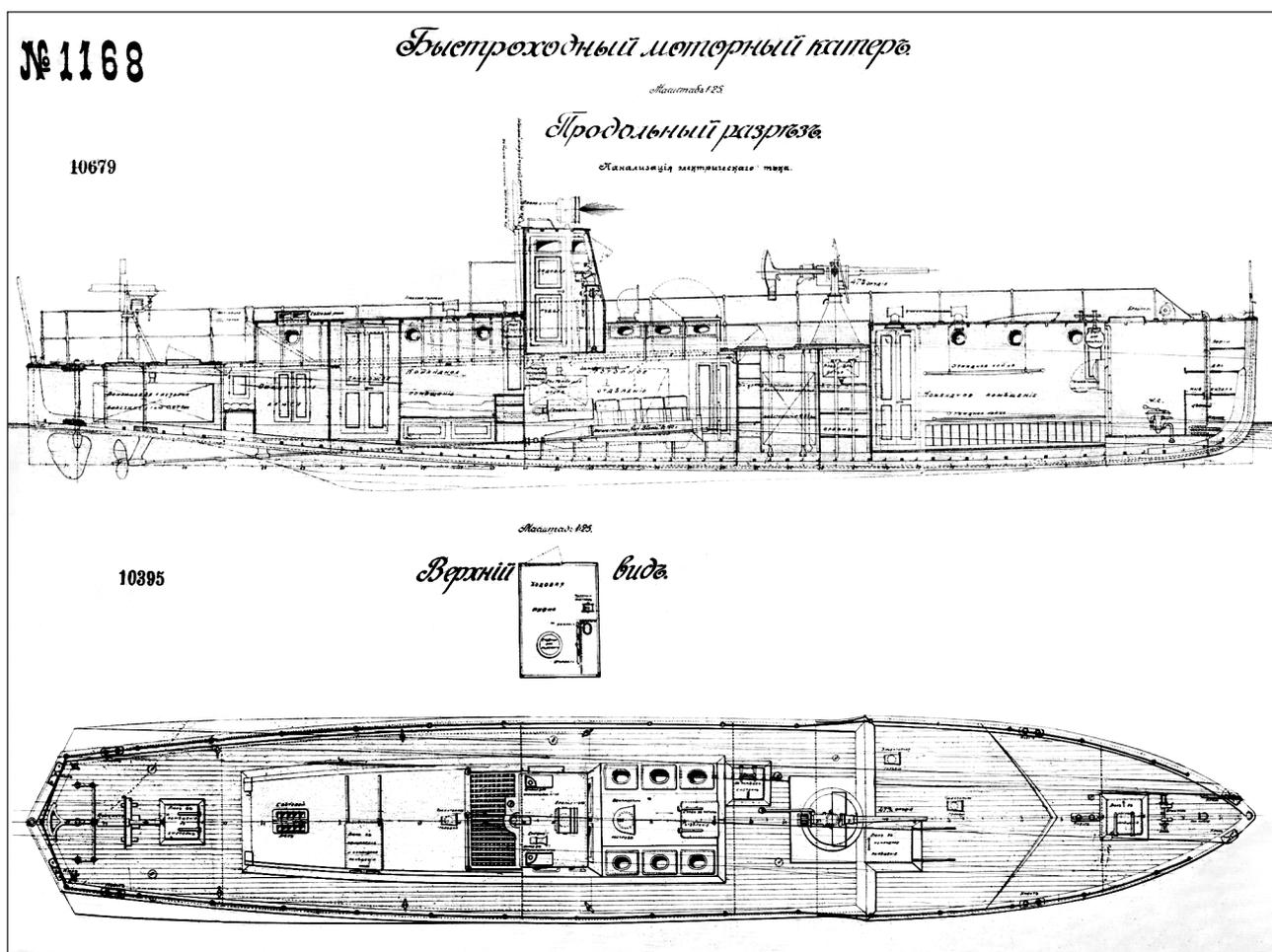
Весной 1918 г. катера верфи Золотова 2-й серии получили новые обозначения СК-101—СК-103. Приказом по флоту Балтийского моря № 293 от 16 мая 1918 г. катера СК-23, 24, 101, 102, 103 включили в состав отдельного моторного дивизиона морских сил на Неве и Ладожском озере, подчинявшихся начальнику охраны восточной и средней части Невы.

Испытания 2-й серии катеров Золотова проводились 1, 5 и 8 июня в Морском канале. Катера совершили по три пробег.

Катера совершили по три пробег. Максимальная скорость первого катера составила 20,6, второго — 19,7 уз (при 7-балльном ветре), третьего — 20,1 уз. Комиссия сочла катера годными к приему в казну.

Летом 1918 г. в Кронштадте для отправки на Волгу был сформирован отряд катеров. В мастерских Паратского затона на них установили по бортам тонкие стальные листы в качестве защиты. сторожевой катер СК-102 остался в Петрограде и в октябре 1918 г. был сдан в порт на хранение, а осенью 1924 г., вероятно, передан Остехбюро ВСНХ и переименован в «Коминтерн».

В феврале 1919 г. СК-101 получил № 305, СК-103 — № 306, СК-23 — № 303, СК-24 — № 304. В июле 1920 г. в Астрахани катера № 303, 304, 305 и 306 были погружены на железнодорожные плат-



Продольный разрез катера Адмиралтейского завода «по типу Золотова»

формы и отправлены в Мариуполь, куда прибыли 2 августа 1920 г. и вошли в состав второй группы дивизиона катеров-«истребителей» Азовской военной флотилии и по боевому расписанию, объявленному 9 сентября 1920 г., включены в дивизион моторных катеров Действующего отряда судов Азовского моря Морских сил Черного и Азовского морей. 13 октября 1920 г. сторожевые катера № 303, 304, 305 и 306 получили наименования «Легкий», «Ловкий», «Летучий» и «Лихой».

Катера Адмиралтейского завода в апреле 1921 г. стали именоваться СК-42 (быв. «Легкий») и СК-43 (быв. «Ловкий»), но в документах использовались как литерно-цифровое обозначение, так прежнее наименование. 25 марта 1923 г. «Легкий» и «Ловкий» объявлены в штате плавучих средств Крымского отделения Службы наблюдения и связи Морских сил Черного моря (СНИС МСЧМ), а 11 апреля 1924 г.

«Легкий» перевели в штат плавучих средств Кавказского отделения. Оба катера числились в IV ранге и были сданы в Отдел фондового имущества (ОФИ) для разборки в январе 1930 г.

Катера 2-й серии постройки верфи Золотова в апреле 1921 г. стали именоваться СК-44 («Летучий») и СК-45 («Лихой»), но в документах также использовались как литерно-цифровое их обозначение, так и прежнее наименование. В конце 1921 г. «Лихой», подошедший вплотную к берегу с целью взять на борт начальника оперчасти штаба старшего морского начальника Восточного района Черного моря К. Грибоедова, был выброшен на берег в районе устья Черной речки. Повреждения оказались незначительными и вскоре катер отремонтировали. В 1922 г. оба катера передали в пограничную флотилию ОГПУ, но уже 6 декабря 1923 г., они были возвращены в состав МСЧМ, но ввиду

плохого технического состояния сданы в порт в Новороссийске на хранение и в 1929 г. исключены из списков флота.

Учитывая опыт, накопленный при заказе и эксплуатации сторожевых катеров, ГУК 6 августа 1916 г. выдало верфи А. Л. Золотова наряд № 7241 на постройку четырех «65-футовых» катеров с двигателями «Van Blerck», но уже 21 ноября предложило заменить двигатели на более мощные 400-сильные «Duesenberg» и скорректировать проект катера. Новый катер должен был вооружаться одним 47-мм зенитным орудием, одним пулеметом, мог «нести 30 пудов боевых запасов на корме» и иметь два руля со скрытой проводкой штуртросов, развивать скорость не менее 27 уз и и дальность плавания 300 миль. Нереализованный в годы первой мировой войны этот проект в конце 20-х годов стал основой для создания пограничных сторожевых катеров типа ЗК (Золотовский катер).