

ИСТОРИЯ СУДОСТРОЕНИЯ И ФЛОТА

СТОРОЖЕВЫЕ КАТЕРА ЗАВОДА РЕВЕНСКОГО¹

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

УДК 629.5

GUARD BOATS OF REVENSKY YARD

M. I. Pridannikov

Весной 1915 г. в разгар Первой мировой войны в Морской генеральный штаб (МГШ) обратился одесский предприниматель К. О. Ревенский (владелец небольшой мастерской для постройки гоночных и увеселительных лодок) с предложением построить для нужд флота серию быстроходных катеров. Необходимость усиления противолодочной обороны Черноморского флота привела к тому, что Главное управление кораблестроения (ГУК) 19 марта 1915 г. выдало К. О. Ревенскому предварительный наряд (№ 2165) на постройку шести катеров. Но уже 18 апреля ГУК отменило наряд из-за несогласованности сроков готовности катеров, вскоре заменив его новым (№ 3005 от 21 апреля 1915 г.) также на шесть катеров со скоростью 22 уз.

12 июня отдел общих дел ГУК заключил контракт с одесским судостроительным заводом «К.О. Ревенский» на постройку этих катеров по цене 65 тыс. руб. за катер. Первые два должны быть готовы к 15 июля. Оставшиеся — не позднее 1 августа 1915 г. Также контрактом предусматривались штрафы: если катер не разовьет 22 уз, то за первую недостающую 1/4 уз — 400 руб., за 1/2 — 1000 руб., за 3/4 — 1800 руб. и за 1 уз — 2800 руб. Если его скорость окажется менее 21 уз, или он будет сдан на один месяц позднее установленного срока, или если район плавания катера окажется «менее 400 миль полным ходом», то Морское ведомство оставляло за собой право отказаться от такого катера.

Водоизмещение каждого катера составляло 26 т, длина — 18,3 м, ширина — 3,36 м, осадка — 0,84 м.

Корпус набирался из оregonской сосны, дуба и соснового дерева и разделялся на четыре отсека тремя стальными переборками, которые позже были заменены деревянными. Форштевень, киль и транец изготавливались из дуба. Наружная обшивка была двухслойной, со специальной прокладкой между слоями из холста на морском клее, ниже ватерлинии обшита медными листами (форштевень — стальными). На катерах были установлены по два двигателя «Winton» фирмы «Scripps Motorco» (Детройт) мощностью по 220 л. с., позволявших достичь контрактной скорости (около 22 уз). Вооружение состояло из одной 47-мм пушки с боекомплектом 50 снарядов и одного пулемета с 4500 патронами.

Завод «К. О. Ревенский», который должен был выполнять этот заказ требовалось еще построить. 30 июля 1915 г. он был заложен, но уже 5 августа главный корабельный инженер временного Одесского военного порта принял материал, заготовленный для постройки катеров — дубовые брусья, сосновые доски, стальные листы и угольники. Двигатели, заказанные в США, прибыли в Архангельск лишь в десятых числах ноября 1915 г. К этому времени готовность катеров по корпусу достигала 75 %, но задержка с доставкой моторов не позволяла настилать палубу и изготавливать палубные надстройки. 13 ноября 1915 г. строящиеся катера осмотрел морской министр адмирал И. К. Григорович. 1 января 1916 г. МГШ постановил все шесть катеров серии (№ 1 — № 6) оставить в Одессе и подчинить их начальнику Морской обороны.

8 июля 1916 г. комиссией под председательством инженера-механика капитана 1-го ранга Орехова был осмотрен моторный катер № 1. Для сторожевой службы катер явно не подходил («тяжеловесность, громоздкость и возможно большой расход топлива»), но годился для других целей («в качестве буксировщика десантных и других катеров или как вооруженный конвоир»). Комиссия посчитала его годным для приобретения в казну с использованием «в обстоятельствах военного времени».

17 июля приемочная комиссия под председательством контр-адмирала А. А. Данилевского провела испытания катера № 3. Она признала корпус и отделку катера удовлетворительными, отметила, что он «хорошо слушался руля». При этом на катере не было глушителей (из-за отсутствия места для их установки), а воздух для пуска двигателей подавался в пусковой баллон ручным насосом вместо автокомпрессора. Из шести пробегов на протяжении 3 ч 20 мин его максимальная скорость оказалась 12,1 уз вместо контрактных 22 уз. В результате катер в казну так и не приняли. Катер № 4 в конце июля испытали буксировкой четырех десантных ботов одесского морского батальона без груза, и он развил скорость 8,5 уз. Главный инженер-механик временного Одесского военного порта считал, что катера имеют моторы очень «плохой конструкции, поэтому их части быстро приходят в негодность». Также в целях улучшения остойчивости предполагалось установить около 100 пудов балласта в кормовых помещениях и столько же — в средних топливных цистернах.

В итоге четыре катера № 1—4 были приобретены Морским ведомством для Службы связи по цене, сниженной до 220 тыс. руб. Оставшиеся два катера № 5 и 6 также были переделаны с учетом требований Службы связи к таким судам. К декабрю 1916 г. первые два катера серии были вооружены 47-мм орудиями — по одному на катер.

¹РГА ВМФ, ф. 401, оп. 1, д. 579, 580, 583, 584, 790, 794, 825, 884; ф. 401, оп. 6, д. 918; ф. 610, оп. 1, д. 236; ф. Р-80, оп. 1, д. 11; ф. Р-397, оп. 1, д. 213, 240, 477; ф. Р-439, оп. 1, д. 132.



Катер 1-й серии на заводе К. О. Ревенского после переделки в катер Службы связи (за ним строящийся бронекатер для ГВТУ), 1917 г. РГА ВМФ, ф. 610, оп. 1, д. 236, л. 45

25 июля 1915 г. для замены двух катеров постройки «Greenport Basin & Construction Co.», так и не прибывших в Россию, ГУК выдал К. О. Ревенскому наряд № 5894 еще на два «60-футовых» катера. Моторы, валы и гребные винты поставляло Морское ведомство. Занятый постройкой первой серии сторожевых катеров и расширением производства судостроительный завод явно запаздывал с их готовностью. К 2 декабря 1916 г. на катерах были установлены кили, штевни, началась установка набора корпусов. Но моторы на завод были доставлены лишь 14 декабря, но и то без валов. Проверка состояния дел на заводе, выполненная в марте 1917 г. показала, что наружная обшивка доведена до верхней палубы, но палуба не настлана, а к изготовлению надстроек на заводе еще не приступали. Двигатели были в наличии, но оказались неисправны, а гребные валы не готовы. К июлю положение с постройкой катеров несколько выправилось. Их корпуса были закончены, двигатели погружены, палубы зашиты, за исключением участков над помещением цистерн. Гребные валы обрабатывались, а надстройки изготавливались. Но к октябрю все работы на катерах были прекращены и все ресурсы завода нацелили на изготовление бронированных катеров по заказу Главного военно-технического управления (ГВТУ).

Незадолго до этого заручившись поддержкой известной британской фирмы «John I. Thornycroft & Company», завод смог убедить

Морское ведомство в своей способности выполнить очередной заказ, и 6 августа 1916 г. ГУК выдало наряд № 7243 на постройку еще шести катеров «20-узловой скорости по типу строившихся в Петрограде на верфи Золотова» по цене 39 750 руб. за катер. Но 22 декабря отношением кораблестроительного отдела ГУК работы были приостановлены для доработки чертежей, затем резолюцией морского министра от 15 февраля 1917 г. № 1775 было решено заказать заводу Ревенского уже восемь быстроходных катеров по цене 58 700 руб. за катер, отменив выполнение наряда № 7243.

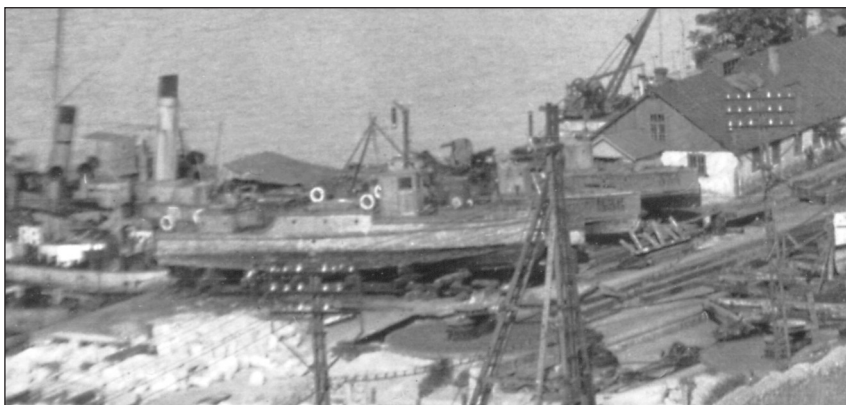


Переоборудование катера 1-й серии для нужд Службы связи. Завод К. О. Ревенского, 1917 г. РГА ВМФ, ф. 610, оп. 1, д. 236, л. 45

На катера планировалось установить по два мотора «Duesenberg», развивающие мощность 360 л. с. при частоте вращения 1400 об/мин. Вооружение каждого катера включало одно 47-мм орудие на зенитной установке и пулемет. Двигатели, валы, винты, динамо-машины, аккумуляторы и глушители поставлялись Морским ведомством. Катера должны быть готовы — первые четыре — к 1 августа, 2 катера — к 1 сентября, оставшиеся — к 25 сентября 1917 г. Морское ведомство оставляло за собой право отказаться от приемки катера, если его скорость окажется менее 25 уз.

К началу июля 1917 г. на завод были доставлены все материалы для постройки корпусов, а на двух катерах установлены кили и форштевни. Разработанные на заводе общие чертежи, спецификация и прочая документация были отправлена в ГУК на утверждение. К августу 1917 г. в постройке было уже 4 катера, на двух устанавливались переборки и изготавливались шаблоны набора. К сентябрю началась обшивка корпусов. В октябре доставили из Петрограда первые четыре двигателя. Но вскоре из-за событий 1917 г. и Гражданской войны работы по постройке катеров прекратились.

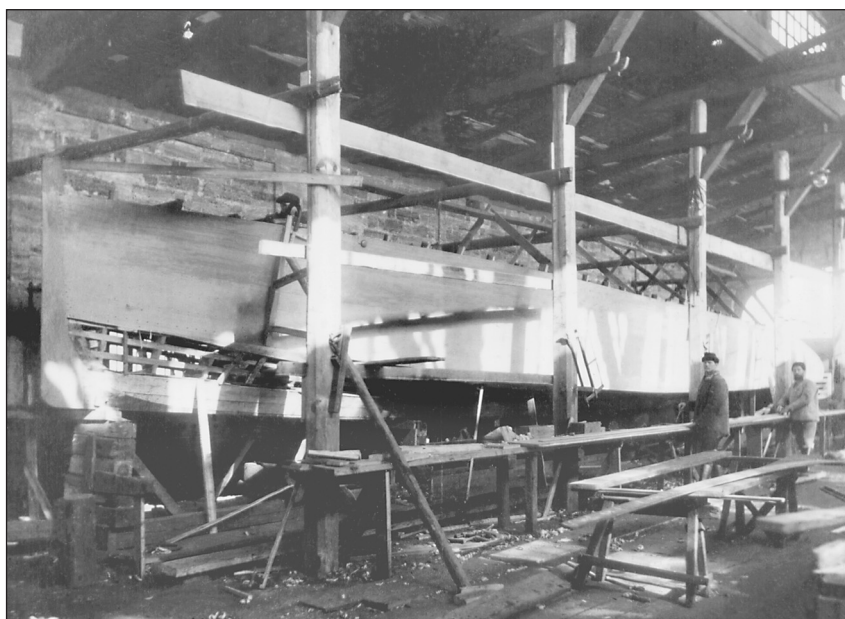
Таким образом, из трёх серий катеров, заказанных заводу К. О. Ревенского, были достроены и вступили в строй катера только первой се-



Катер 1-й серии на стенке в Южной бухте Севастополя, весна 1918 г.

рии. Но двигатели, оказавшиеся ненадежными, предопределили их судьбу, интервенты и белые не проявили интереса к этим катерам, и они оставались в Одессе, где и достались частям Красной Армии. Пять из них как сторожевые катера № 9— № 13 (с ноября 1920 г. — № 13 — № 17) были включены в состав Морских сил Черного моря (МСЧМ).

В декабре 1920 г. катера, числившиеся во 2-м дивизионе сторожевых катеров, были переведены из Одессы в Николаев для ремонта. В январе 1921 г. им присвоили новые уже литерно-цифровые обозначения СК-13—СК-17. 31 марта 1921 г. ремонт завершили имевшимися моторами: СК-13, СК-14 и СК-15 получили двигатели «Duesenberg» (350 л. с.), а СК-16 и СК-17 — двигатели «Winton» (220 л. с.). Тогда же катера вооружили одним 47-мм орудием каждый. Приказом по МСЧМ от 25 мая 1921 г. все пять катеров передали Управлению по судоподъему на Черном море. СК-17 был направлен в Севастополь, СК-15 и



Постройка катера 2-й серии на заводе К. О. Ревенского. Начало 1917 г.

СК-16 в Новороссийск, а СК-13 и СК-14 использовались флотилией Главного политического управления

(ГПУ) при НКВД РСФСР. Вскоре СК-15 передали в распоряжение штаба МСЧМ. 22 ноября 1923 г. СК-13 и СК-14 были приняты от флотилии ГПУ и сданы на хранение в Севастопольский военный порт, остальные катера были сданы в порт еще в 1921—1922 гг.

Несмотря на острую необходимость Черноморского флота в сторожевых катерах одесский завод К. О. Ревенского так и не смог сдать их флоту. Построенные им катера оказались неудачными. Причинами этого можно считать заказ маломощных и ненадежных двигате-

лей, а также переоценку руководством завода своих технических возможностей.

ЕЩЕ РАЗ О ЛИДЕРЕ «ТАШКЕНТ»¹

В. В. Яровой (e-mail: vic358@bk.ru)

УДК 629.5

ANOTHER GLANCE ON DESTROYER LEADER «TASHKENT»

V. V. Yarovoy

9 сентября 1935 г. в Ленинграде директор «Судопроекта» (основной проектной организацией того времени в СССР) Л. С. Окорский и директор-распорядитель итальянской фирмы Odero-Terni-Orlando (ОТО) Луиджи Орландо подписали договор на

постройку в Италии «быстроходного разведчика» (лидера «И» в советской терминологии) и оказание технической помощи при постройке второго такого же корабля в СССР. Корабль поставлялся без вооружения и боезапаса, но с приборами уп-

равления огнем. Стоимость договора составила 44 млн итальянских лир (около 4,4 млн золотых руб., срок исполнения — 24 мес.

Согласно окончательной спецификации лидер «И» (несколько позднее его проект получил номер 20) имел следующие основные тактико-технические элементы: водоизмещение на испытаниях 3000 т. Длина между перпендикулярами 133,35 м, ширина по наружной обшивке 13,065 м. Осадка на испытаниях носом 3,74 м, кормой 3,90 м

¹ По материалам РГА ВМФ, ф. р-441, р-397, р-80