

И.Ф. Цветков

РУССКО-ГЕРМАНСКИЕ ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКИЕ СВЯЗИ В ОБЛАСТИ КОРАБЛЕСТРОЕНИЯ НАКАНУНЕ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

В период Русско-японской войны 1904–1905 гг. крупнейшие державы мира (Англия, Франция, США) сохраняли нейтралитет, и Россия фактически оказалась в условиях политической изоляции. Нейтралитет сохраняла и Германия, но благодаря родственным связям Вильгельма II с царской семьей Романовых и тайному сговору двух императоров (Бьеркский договор 24.07.1905) Германия продолжала оказывать военно-техническую помощь России, которая значительно расширилась после Портсмутского мирного договора, заключенного 23.08 (5.09). 1905 г.¹

Потеряв почти весь свой флот, Россия энергично приступила к его восстановлению. Для постройки первых четырех минных крейсеров был выбран проект германского миноносца, разработанный заводом «Вулкан» в Штеттине. В целях соблюдения секретности в документах его стали именовать «паровой яхтой водоизмещением в 500 т.» Проектная документация этого германского миноносца была тайно переправлена в Россию.

Для строительства минных крейсеров был выбран завод «Ланге и сын» в Риге, недавно приобретенный казной у Санкт-Петербургского Международного коммерческого банка и простаивавший из-за отсутствия заказов. Хотя акции верфи были проданы банком казне, формально завод «Ланге и сын» продолжал считаться частным предприятием, и это обстоятельство давало определенные преимущества при установлении связей с зарубежными поставщиками оборудования из нейтральных стран.

Сроки сдачи четырех минных крейсеров установили последовательно в январе, феврале, марте и апреле 1905 г. Кораблям присвоили названия «Украина», «Войсковой», «Туркменец Ставропольский» и «Казанец». Общая контрактная стоимость постройки крейсеров составляла 2 млн 976 тыс. руб. (без стоимости вооружения). Корабли строились

¹ *Игнатьев А.В.* Внешняя политика России в 1905–1907 гг. М., 1986. С. 25–38; *Фей Сидней.* Происхождение мировой войны. Пер. с англ. В 2-х томах. Т. 1. М., 1934. С. 81–162.

на добровольные пожертвования населения России, а их названия соответствовали территориям, где собирались денежные средства.

Главные размерения «паровой яхты 500 т.» составляли 73,2 x 7,23 x 2,3 м, скорость — 25 узлов, вооружение — два 75-мм орудия и два однотрубных торпедных аппарата диаметром 457 мм. Радиотелеграфная станция системы «Телефункен» обеспечивала дальность радиосвязи до 25 миль. После сдачи флоту первых четырех кораблей на заводе «Ланге и сын» заложили еще четыре минных крейсера («Стерегуший», «Страшный», «Донской казак», «Забайкалец»). Всего рижский завод «Ланге и сын» построил восемь кораблей этого типа.

Вторым германским предприятием, которое участвовало в строительстве минных крейсеров, был судостроительный завод «Ф. Шихау» в Эльбинге. Это предприятие взяло на себя разработку конструкторской документации и изготовление паровых котлов, главных и вспомогательных механизмов, а также поставку их русским судостроительным заводам-строителям «паровых яхт».

Для строительства кораблей по проектной документации германской фирмы «Ф. Шихау» выбрали общество «Сандвикский корабельный док и механический завод» в Гельсингфорсе и Общество Путиловских заводов в Петербурге. Водоизмещение «паровых яхт» фирмы «Ф. Шихау» составляло 570 т. Несколько изменился и состав вооружения — были добавлены еще три 57-мм орудия. Общество «Сандвикский корабельный док и механический завод» построило четыре минных крейсера («Финн», «Эмир Бухарский», «Генерал Кондратенко», «Сибирский стрелок»), а Общество Путиловских заводов — два корабля («Москвитянин», «Доброволец»). По чертежам фирмы «Ф. Шихау» было построено еще два корабля на заводе «Крейтон и К°» в Або (Турку) — «Охотник» и «Пограничник».

Третьим германским предприятием, принявшим участие в строительстве минных крейсеров, была фирма «Ф. Крупп», владевшая судостроительной верфью в Киле. В октябре 1904 г. с ней был заключен договор на постройку двух минных крейсеров («Всадник», «Гайдамак»). Фирма «Ф. Крупп» также обязалась разработать общие и детальные чертежи корабля и поставить листовую и фигурную сталь верфи «Германия». Кроме того, с фирмой «Ф. Крупп» была достигнута договоренность о поставке всех частей корпуса, котлов и механизмов еще для двух кораблей («Амурец», «Уссуриец»), сборка которых производилась «Машино-, мосто- и судостроительным обществом» в Гельсингфорсе.

Таким образом, с помощью германских фирм было построено 20 минных крейсеров. Они являлись наиболее совершенными миноносными кораблями русского флота. Дальнейшее совершенствование тактико-технических элементов кораблей этого типа потребовало перейти от паровых поршневых машин к турбинным двигателям, что резко увеличило их скорость, и многотрубным торпедным аппаратам, которые значительно повысили эффективность торпедной стрельбы². Таким кораблем явился эскадренный миноносец «Новик», спроектированный и построенный с помощью германского судостроительного завода «Вулкан» в Штеттине.

При проектировании и постройке «Новика» были решены две основные задачи технических условий, а именно: снижена масса корпуса за счет применения более прочных материалов и априори увеличена масса механизмов, которые могли быть установлены на корабле; значительно увеличено отношение длины корпуса к ширине, что открывало широкие возможности повышения скорости корабля. Масштабная модель корабля успешно прошла испытания в Опытном бассейне в Бремерхафене.

В апреле 1912 г. эскадренный миноносец «Новик» был предъявлен к ходовым испытаниям, однако на мерной миле близ Ревеля корабль не достиг контрактной скорости 37,0 узлов. Члены приемной комиссии пришли к выводу, что котельная установка имеет недостаточную паропроизводительность и не обеспечивает турбины количеством пара, необходимым для развития полного числа оборотов турбин. В связи с этим завод «Вулкан» предложил за свой счет заменить котлы на «Новике» новыми с большей паропроизводительностью. Завод также принял на себя обязательство выполнить все работы по корпусу, связанные с заменой котлов.

В мае 1913 г. «Новик» был направлен на германскую военно-морскую базу Свинемюнде, где специалисты завода «Вулкан» повторили испытания и убедились, что корабль не в состоянии развить контрактную скорость. Командир «Новика» капитан 1-го ранга Д.Н. Вердеревский нанес визиты датскому консулу К. Штурму, выполнявшему обязанности русского вице-консула в Свинемюнде, и военному коменданту города полковнику Ф. Дювалю. После официального обмена приветствиями полковник Ф. Дюваль пригласил офицеров «Новика»

² Цветков И.Ф. История отечественного судостроения. В 5-ти томах. СПб., 1995. Т. 3. С. 63–86.

на обед в военное собрание гарнизона. Из Свинемюнде «Новик» 11 мая 1913 г. прибыл в Штеттин, где завод «Вулкан» установил новые котлы. Паропроизводительность вновь установленных котлов была повышена на 15 %, изменена также конструкция гребных винтов. 21 августа 1913 г. при испытаниях на мерной миле близ Свинемюнде «Новик» показал рекордную по тому времени скорость 37,3 узла, которая превысила контрактную. Эскадренный миноносец «Новик» вошел в историю, как головной корабль, открывший строительство многочисленной серии скоростных турбинных миноносцев российского флота³.

В 1908 г. в России была принята «Малая судостроительная программа», которая предусматривала постройку четырех линейных кораблей-дредноутов. В открытом мировом конкурсе на лучший проект этих кораблей приняла участие германская судостроительная фирма «Блом унд Фосс». Проект линейного корабля должен был удовлетворять следующим главным требованиям: водоизмещение — 23 000 т, скорость — 23 узла, вооружение — 12 артиллерийских орудий калибра 305 мм в башнях, толщина главного броневого пояса не менее 250 мм.

Проект линейного корабля фирмы «Блом унд Фосс» был признан Морским министерством наилучшим из 18 проектов, представленных на конкурс. Когда в Германии стало известно об этом, кайзер Вильгельм II направил администрации фирмы «Блом унд Фосс» поздравительную телеграмму, а затем она получила заказ на два линейных корабля для германского флота. Французское правительство выразило протест, полагая, что фирма «Блом унд Фосс» получит заказ на строительство четырех линейных кораблей для русского флота. Как пишет известный кораблестроитель академик А.Н. Крылов в книге «Мои воспоминания», «французская пресса кричала о том, что не для того Франция разместила у себя русские займы, чтобы Россия передавала ее деньги Германии». В результате, по требованию правительства России Морское министерство выкупило германский проект за 250 тыс. руб. и от дальнейших услуг фирмы отказалось, а для строительства дредноутов был выбран проект Балтийского завода в Петербурге⁴.

6 июня 1912 г. после бурного обсуждения в Государственной думе была принята «Большая судостроительная программа», на которую правительство России ассигновало более 500 млн золотых рублей. Вскоре после этого поистине исторического события кайзер Вильгельм II

³ Цветков И.Ф. Эскадренный миноносец «Новик». Л., 1981. С. 29–71.

⁴ Цветков И.Ф. Линкор «Октябрьская революция». Л., 1983. С. 28–58.

нанес визит в Россию. На яхте «Гогенцоллерн» в сопровождении новейшего линейного крейсера «Мольтке» он прибыл в Балтийский порт (ныне Палдиски, Эстония). На рейде в это время находились царская яхта Николая II «Штандарт» и два русских линейных корабля «Император Павел I» и «Андрей Первозванный». Обменявшись салютом наций, императоры нанесли взаимные визиты. Морской министр адмирал И.К. Григорович в книге «Воспоминания бывшего морского министра» вспоминает: «В один из дней пребывания германского императора я по приказанию государя сопровождал его при осмотре крейсера «Мольтке». Германский император откровенно доказывал мне, что для нас совершенно необходимо заказать часть нашего флота у них в Германии и что они дадут нам первоклассные образцы новейшего типа судов и построят скоро и хорошо, как все, что у них в Германии делается»⁵.

Результатом притязаний Германии на строительство русского флота был заказ на постройку двух легких крейсеров водоизмещением 4 600 т, а также паровых турбин для эскадренных миноносцев и дизельных двигателей для подводных лодок. Легкие крейсера («Адмирал Невельской», «Муравьев Амурский») Морское министерство заказало фирме «Ф. Шихау» в Эльбинге. Для согласования спецификации и подписания контракта в Петербург 17 ноября 1912 г. приехал директор фирмы «Ф. Шихау» К. Лейкс. Первая мировая война нарушила планы строительства крейсеров для России. Они были реквизированы германским правительством, достроены и зачислены в состав германского флота под названиями «Эльбинг» и «Пиллау»⁶.

Фирма «Ф. Шихау» проявляла повышенный интерес к строительству русского флота. В начале 1912 г. владелец немецких заводов «Ф. Шихау» Карл Цизе обратился в Морское министерство России с предложением о создании в окрестностях Риги (Латвия) судостроительной верфи для постройки турбинных эскадренных миноносцев. Морское министерство не отклонило предложение К. Цизе, но одновременно сообщило, что в состав правления верфи, администрации и рабочих иностранные подданные допущены не будут. Фирма «Ф. Шихау» быстро подыскала подставного русского «владельца» отставного контр-адмирала Карла Иессена и получила разрешение на покупку земли и строительство верфи. В марте 1913 г. новая верфь, которую назвали Мюльграбенской,

⁵ Григорович И.К. Воспоминания бывшего морского министра. Под ред. И.Ф. Цветкова. СПб., 1993. С. 82–111.

⁶ Цветков И.Ф. Гвардейский крейсер «Красный Кавказ». Л., 1990. С. 141–149.

получила заказ на восемь эскадренных миноносцев. Но эта верфь не успела построить ни одного корабля. С началом Первой мировой войны верфь со всем оборудованием и недостроенными миноносцами была реквизирована русским правительством.

16 ноября 1913 г. Путиловская верфь выделилась из состава Общества Путиловских заводов и стала самостоятельным независимым предприятием. В строительстве Путиловской верфи принимала участие германская фирма «Блом унд Фосс». Среди наиболее крупных сооружений верфи был открытый шатровый эллинг, позволявший строить одновременно два линейных корабля или четыре легких крейсера, судостроительная мастерская, оборудованная станками последних моделей, склад судостроительной стали, разбивочный плаз, турбинная и котельная мастерские. Кроме того, верфь имела четыре открытых стапеля для строительства эскадренных миноносцев. При сооружении Путиловской верфи были использованы новейшие германские технологии. Судостроительный материал в процессе обработки двигался из склада, от станка к станку вплоть до окончательной установки на строящееся судно, все время в одном и том же направлении. Верфь была оборудована многочисленными мощными мостовыми кранами. Из заказанных Путиловской верфи двух легких крейсеров и восьми эскадренных миноносцев на ней (до 1917 г.) сумели построить и сдать флоту лишь три эскадренных миноносца. Основная причина низкой эффективности работы верфи заключалась в медленном освоении производства турбин и остром дефиците материалов для их изготовления.

Германские специалисты также оказывали техническую помощь в организации производства паровых турбин Металлическому заводу в Петербурге, который получил заказ Морского министерства на восемь турбинных эскадренных миноносцев. В сентябре 1912 г. на завод прибыли немецкие специалисты во главе с директором известной германской фирмы АЕГ доктором Лашэ и директором гамбургского завода фирмы «Вулкан» доктором Бауэром. С ними велись переговоры об оборудовании турбинного цеха и лицензии на право постройки паровых турбин системы «Кэртис-АЕГ-Вулкан». Переговоры закончились успешно, и Металлический завод быстро освоил производство турбин этой системы⁷.

Тем не менее, всем русским заводам, строившим турбинные эскадренные миноносцы, Морским министерством было разрешено зака-

⁷ Цветков И.Ф. Эскадренный миноносец «Новик». С. 92–96, 97–101, 111–115.

зять турбины для головных кораблей в Германии, так как постройка корпусов кораблей опережала изготовление турбин. Наряду с паровыми турбинами в Германии были заказаны дизельные двигатели для головных подводных лодок типа «Барс».

С началом Первой мировой войны консультации немецких специалистов и поставка заказанного в Германии оборудования, естественно, прекратились. Это обстоятельство существенно замедлило строительство кораблей, предусмотренных «Большой судостроительной программой» 1912 г., и значительно ослабило российский флот на Балтийском море.

Как нетрудно видеть, военно-техническое сотрудничество Германии и России было односторонним, что обуславливалось крайней отсталостью промышленности России, которая к началу Первой мировой войны не производила ни паровых турбин, ни дизельных двигателей большой мощности, пригодных для подводных лодок. Даже гребные электродвигатели для подводных лодок изготавливались германской электротехнической фирмой «Сименс унд Шуккерт» в Петербурге.

Морское министерство России нельзя обвинять в непредусмотрительности, так как у него не было альтернативы. Заводы Англии были загружены собственными заказами. Кроме того, они поставляли паровые турбины для линейных кораблей и эскадренных миноносцев, строящихся на Черном море.