



International Naval Journal

Issued since 2013.

E-ISSN 2413-7596
2024. 12(1). Issued once a year

EDITORIAL BOARD

Mitiukov Nicholas – Cherkas Global University, Washington, DC, USA (Editor in Chief)

Katorin Yuri – Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping, Saint-Petersburg, Russian Federation (Deputy Editor in Chief)

Anca Alejandro – Naval Culture and Historical Institute, Spain

Crawford Kent – Gunnery Fire Control Group, USA

Freivogel Zvonimir – German Society for the Maritime and Naval History, Germany

Kurochkin Dmitrii – Company "Northern Design Bureau", Russian Federation

Mamadaliyev Anvar – Cherkas Global University, Washington, DC, USA

Rozhkov Andrei – Independent researcher, Zhlobin, Belarus

Journal is indexed by: **Cross Ref** (USA), **Electronic scientific library** (Russian Federation), **MIAR** – Information Matrix for the Analysis of Journals (Spain), **OAJI** (USA).

All manuscripts are peer reviewed by experts in the respective field. Authors of the manuscripts bear responsibility for their content, credibility and reliability.

Editorial board doesn't expect the manuscripts' authors to always agree with its opinion.

Postal Address: 1717 N Street NW, Suite 1,
Washington, District of Columbia 20036

Website: <https://inj.cherkasgu.press>
E-mail: office@cherkasgu.press

Founder and Editor: Cherkas Global
University

Release date 22.12.2024
Format 21 × 29,7/4.

Headset Georgia.

Order № INJ-20.

© International Naval Journal, 2024

International Naval Journal

2024

Is. 1

CONTENTS

Articles

The First 50 Days of the River War on the Middle Volga (June – July 1918) J.I. Golovač	3
Barges of the Kronstadt Port in the Second Half of the 1920s N.W. Mitiukov	22
Analysis of the Weight Load of Italian Cruisers of the Second World War A.I. Rozhkov	35
Victory Trophies in Berezniki V.V. Zhdanov	60

Copyright © 2024 by Cherkas Global University



Published in the USA
International Naval Journal
Issued since 2013.
E-ISSN: 2413-7596
2024. 12(1): 3-21

DOI: 10.13187/inj.2024.1.3
<https://inj.cherkasgu.press>



Articles

The First 50 Days of the River War on the Middle Volga (June – July 1918)

Jaroslav I. Golovač ^a

^a Fleet History Club, Zaporozhye, Ukraine

Abstract

Much was written about the battles of the Red sailors in the summer and autumn of 1918 in the central part of the Volga in Soviet times. In the 1990s, studies and memoirs of their opponents were published. Based on these two groups of sources, the work provides a comprehensive reconstruction of the events on the Volga in June-July 1918. They are characterized by an almost complete lack of combat experience on both sides. Therefore, this period can be appropriately called a period of trial and error: both the Reds and the Whites made mistakes. But they had the most fatal consequences for the Reds, and a series of betrayals by some senior officials also had a significant impact, which ultimately led to a crushing defeat for the Reds on the Volga and the abandonment of huge regions. However, we must give them credit, they did not resign themselves to defeat, but took into account the experience gained, were able to accumulate strength and eventually take revenge.

Keywords: civil war, Volga, river war, summer 1918.

1. Введение

О боях красных моряков Волжской военной, Вольской, Военно-Волжской флотилий летом – осенью 1918 г. в центральной части Волги (район от Царицына до Казани) писали в советское время немало. В 1990-е гг. вышли исследования и мемуары их противников – моряков так называемой «Речной обороны», 1 августа развёрнутой в Речной боевой флот Комитета членов Учредительного собрания (Комуч). К тому времени белые заняли район от Балакова на юге и подходили к Казани. При Советской власти об этих событиях рассказывали часто, но в вопросах речной войны многие вещи опускали – создавалось впечатление, что боёв на реке почти не было и бело-чешские отряды без проблем брали города. Вероятно, это связано с первыми двумя провальными месяцами (июнь – июль) борьбы. Чехословацкий корпус с казачьими и белыми отрядами заняли земли от Иркутска и Лиственичного на Байкале до левобережья Волги. Кроме того, некоторые широко известные структуры, принявшие участие в речной войне 1918–20 гг. появились не на пустом месте, а в июне-июле 1918 г. имели своих боевых предшественников.

2. Материалы и методы

В основном в работе использовались опубликованные еще в советское время работы по деятельности красных флотилий. Эта информация была существенно дополнена и откорректирована на основе белых мемуаров, вышедших в 1990-е гг. и позже. В связи с этим, наибольшее значение имели сравнительный и историко-хронологический методы.

3. Обсуждение

Обобщение боевого опыта речной войны на Волге началось вскоре после окончания гражданской войны. В качестве «платформы» для обсуждения выступило ведущее военно-морское издание – журнал «Морской сборник». Именно в нем появлялись статьи участников тех событий, что характерно, без какого-то идеологического давления ([Возникновение..., 1920](#); [Малинин, 1924](#)). Эти публикации интересны еще и тем, что в этот период коммунистическая мифология гражданской войны еще не сложилась и по сравнению с более поздними публикациями они выглядят довольно аполитично.

Публикации 1930-х гг. также практически лишены идеологического прессинга, но для них характерно начало процесса согласования «централизованной» версии гражданской войны. Очевидно, она начала воплощаться в первых монографических исследованиях, в которых использовались эти политические установки ([Колбин, 1931](#); [Хрулев, 1940](#); [Вишневецкий, 1939](#)). Это особенно заметно в работе Н.И. Ульянова, который пытается максимально объективно описать события, сообщая при этом информацию, которая будет подвергаться цензуре спустя всего десятилетие ([Ульянов, 1934](#)).

Работы 1960-х гг. с одной стороны характеризуются тем, что еще живы очевидцы описываемых событий, воспоминания которых, очевидно, подвергаются идеологической правке ([Вспоминая былые походы, 1959](#)), а с другой стороны, появилась работа Р.Н. Мордвинова, практически в окончательном виде впитавшая в себя все политические установки и на долгие годы ставшей хрестоматийной ([Мордвинов, 1962](#)).

Чрезвычайно созвучной работе Р.Н. Мордвинова получился сборник архивных документов, опубликованный к 60-летию начала гражданской войны ([Волжская флотилия..., 1979](#)). При этом создается ощущение, что подбор документов был произведен специально, чтобы «узаконить» версию данного автора. Практически полностью повторяется версия Р.Н. Мордвинова с небольшими уточнениями в коллективной монографии, посвященной гражданской войне в Поволжье ([Гражданская война..., 1974](#)).

Завершая обзор библиографии советского периода, нельзя не упомянуть работу С.С. Бережного. Изначально справочник по боевым кораблям и судам ВМФ СССР периода 1917-1927 гг. создавался с грифом «Для служебного пользования». Это издание имело настолько большой резонанс, что коллектив авторов решил ее продолжить, и рассмотрел более поздний период до 1945 г. включительно, став своеобразным связующим звеном между аналогичными справочниками по царской России ([Бережной, 1981](#)). Несмотря на определенный идеологический прессинг, например, в работе отсутствуют данные об аполитичных названиях судов, типа «Троцкий» или «Каменев», а также информация о гибели судов в Великой Отечественной войне (за исключением кораблей, которые быстро подняли и повторно ввели в строй), работа, тем не менее, впервые показала более-менее комплексную картину участия речного флота в гражданской войне. Разумеется, с позиции красных.

Первые постсоветские издания имели целью создать эффект сенсационности и зачастую представляли собой пересказ опубликованных на западе изданий белых участников тех событий ([Кадесников, 1991](#)), ([Список частей..., 1997](#); [Капель и Капелевцы, 2003](#)). Между тем, очевидно, завершалась и работа над исследованиями, начатыми еще в советский период ([Боевая летопись..., 1993](#)).

Лишь в начале 2000-х гг. появились работы, в которых началась использоваться историография по обе стороны фронта, которые частично разоблачили используемые «штампы» как той, так и другой стороны. Вероятно, первой работой подобного рода стала статья О.Ю. Кузнецова ([Кузнецов, 1997](#)).

Хотелось бы также отметить цикл работ Н.А. Кузнецова, активно занимавшегося подготовкой к печати эмигрантской литературы. Эта его деятельность в итоге вылилась в кандидатскую диссертацию, на основе которой была написана монография ([Кузнецов, 2012](#)). В библиографиях к работам также часто упоминается А.Б. Широкоград. Однако следует отметить, что его работа представляет собой скорее конспект по событиям, она полностью лишена библиографического аппарата, так что не всегда понятно имеет ли какое-то событие документальное подтверждение, или же является плодом аналитических заключений автора ([Широкоград, 2006](#)).

В заключение, необходимо отметить работу И.Ф. Абакумова, посвященную анализу действий собственно флота (Абакумов, 2006), а также цикл краеведческих работ, наиболее интересной из которых может быть, например, работа А.А. Петрова (Петров, 2008).

Таким образом, задачей данного исследования состоит в критическом анализе указанных работ с реконструкцией наиболее вероятных событий.

4. Результаты

21 апреля, под давлением Германии, нарком иностранных дел Г.В. Чичерин потребовал от Красноярского совета остановить продвижение эшелонов Чехословацкого корпуса, с которым ранее было достигнуто соглашение об его отправке морем через Владивосток на Западный фронт, на восток. Съезд чехословацких военных делегатов в Челябинске 16-20 мая, постановил прекратить разоружение и двигаться на Владивосток. 21 мая в Москве приняли решение о разоружении и расформировании корпуса. 23-24 мая в Красноярске разоружили эшелон с авиаотрядом и штабом 2-й дивизии. Тут красноармейцы пытались арестовать начальника штаба дивизии подполковника Б.Ф. Ушакова, но ему удалось скрыться. Приказ народного комиссара по военным делам Л.Д. Троцкого № 377 в 23 часа 25 мая, из Москвы отправленный в Самару и всем Совдепам по железнодорожной линии от Пензы до Омска, стал катализатором выступления, развязавшего в районе от Волги и до Западного Приамурья гражданскую войну. 25-27 мая в ряде мест стоянки эшелонов (Иркутск, Марьяновка, Златоуст) прошли стычки с красными отрядами.

К тому времени крупные силы чехословаков в районах Пензы – Сердобска, были из солдат и офицеров 1-й дивизии под командованием подпоручика С. Чечека из 1-го им. Яна Гуса, 4-го Прокопа Великого, 1-го запасного стрелковых полков, инженерной роты и хлебопекарни 1-й дивизии (свыше 6 тыс. чел.). Восточнее, в районе Челябинск – Миасс группа подполковника С.Н. Войцеховского из 2-го Иржи с Подебрата и 3-го Яна Жижки стрелковых полков, 2-го батальона 6-го Ганацкого полка (8,8 тыс. бойцов). В районе Новониколаевска группа капитана Р. Гайды имела полтора батальона 7-го Татранского полка, батальон 6-го Ганацкого полка (около 2000 чел.). В треугольнике Петропавловск – Курган – Омск находились в основном новобранцы без оружия группы капитана Я. Сыровы. В Мариинске – силы капитана С. Кадлеца: две роты Татранского полка, батальон Ганацкого полка (около 2000 чел.). В районе Канск – Нижнеудинск – группа подполковника Ушакова в составе ударного батальона, части 2-го полка и хлебопекарни 2-й дивизии (около 1000 чел.). Самая большая группа находилась во Владивостоке под командованием начальника штаба корпуса генерала Дитерихса (13411 чел.). Она выступила через месяц после начала мятежа, 29 июня. Всего в 63 эшелонах от Пензы до Владивостока растянулись 35600 бойцов. Красные войска на Волге и на Урале (будущий Восточный фронт), насчитывали 35 500 пехотинцев, 2317 кавалеристов, имея 224 пулемета и 38 орудий, но были плохо подготовлены и делились на огромное количество отрядов различной партийной и профессиональной ориентации (кроме большевиков, тут были и левые эсеры, и анархисты, и немало интернационалистов – латыши, венгры, китайцы). Единый штаб отсутствовал.

1-й, 4-й и 1-й запасный полки не успели проехать Пензу до 28 мая, когда тут начался мятеж. Эту группу, после того как командир 1-й дивизии генерал Коломенский, покинул пост, распоряжением чехословацкой Военной коллегии подчинили командиру 4-го полка Чечеку. Попытка взять станцию Ртищево для захвата паровозов обернулась потерями – их смогли взять, но из отряда в 80 человек возвратилось 20, а 60 были взяты в плен подошедшим из Саратова латышским отрядом. Командир чешского отряда застрелился. Посланный на выручку батальон 4-го полка, в бою с занявшими Ртищево латышами также понёс потери, но утром 28 мая силы Чечека взяли станцию Пенза, а на ней эшелон с тремя броневиками: команда из китайских красноармейцев сдалась без боя. В ночь на 29 мая чешские части, без проблем взяли город, где им досталось немало оружия и 1500 красноармейцев попали в плен, в большинстве их отпустили по домам, а сами чешские части двинулись на восток, на Сызрань.

После полудня 29 мая передовые части 1-й дивизии чехов прибыли на вокзал Сызрано-Вяземской дороги в Сызрани. Их встретили местные большевики с отрядом красногвардейцев и потребовали сдать оружие. По приказу командира, чехи разоружили их, взяли вокзал, пристань, помещения винного склада и кавалерийские казармы, где

захватили много оружия (в том числе 29 пушек калибра 76–107-мм, отобранные в конце 1917 г. у оренбургских казаков, чьи эшелоны проезжали через Сызрань). Стоявший в Сызрани отряд ВЧК под командованием левого эсера Д.И. Попова приказывал выполнять отказался и объявил нейтралитет – чехи на разоружении не настаивали. Вечером на пристани захватили пароход с возвращавшимся из Москвы членом местного Совета И.И. Белинским, которого тут же расстреляли. В городе чехи задержались, ожидая подхода от Пензы остальных эшелонов. После их прибытия части мятежного корпуса заняли станции Батраки и Правая Волга, при этом красные отряды закрепились на Монастырской горе в Сызрани и сохранили пару полевых батарей, но вооружённых столкновений не было.

Самара, находясь на единственной железной дороге, связывающей центр России с Дальним Востоком, стала следующим крупным пунктом атаки. Подготовкой обороны руководил В.В. Куйбышев, 30 мая он издал приказ, объявляющий Сызрань и Самару на осадном положении и с замглавкома Урало-Оренбургским фронтом П.В. Гузаковым создал «Революционный штаб обороны». Комендантом стал М.С. Кадомцев. В городе находился и штаб главнокомандующего Урало-Оренбургским фронтом В.В. Яковлева, почти бездействовавший. Сюда же прибыла Высшая военная инспекция во главе с Н.И. Подвойским, пытавшаяся помочь в организации обороны. Началась мобилизация. Вечером, у Александровского железнодорожного моста через Волгу Оренбургской железной дороги в 10 км восточнее села Батраки (ныне город Октябрьск), выше Сызрани появились силы красных, в составе отряда латышей В. Озолина, рабочего отряда из Иващенкова (ныне Чапаевск, поселок в 45 км на юго-запад от Самары) Франца Голи, группы коммунистов оттуда же Т.Ф. Казимирова и отряда заводской охраны Иващенкова А.Я. Вороновича (до 500 штыков), заняв позиции на левом берегу. В Самаре двумя полевыми трехдюймовками вооружили двухпалубный пассажирский пароход «Фельдмаршал Суворов», приняв на него и приданный для разведки служебный пароход «Струя» около 150 моряков под командованием М. Погодина из состава 2-й авиабригады Балтийского флота. Днём 31 мая пароходы подошли к мосту, но опоздали. За пару часов до их подхода, чехи выслали от Сызрани эшелон с взятыми в Пензе броневиками – мост не минировали, орудий обороны не имели, чехи пулемётным огнём эшелона разогнали охрану и та бежала в Безенчук. К моменту подхода пароходов чехи подтянули полевую батарею и впервые в центральной части Волги произошёл ещё не бой, но перестрелка «флота» с берегом. Попаданий не имелось, как и потерь – красные суда ушли вверх. Мост остался у чехов и те, подтянув тылы, 1-2 июня, оставив Сызрань, начали путь к Самаре.

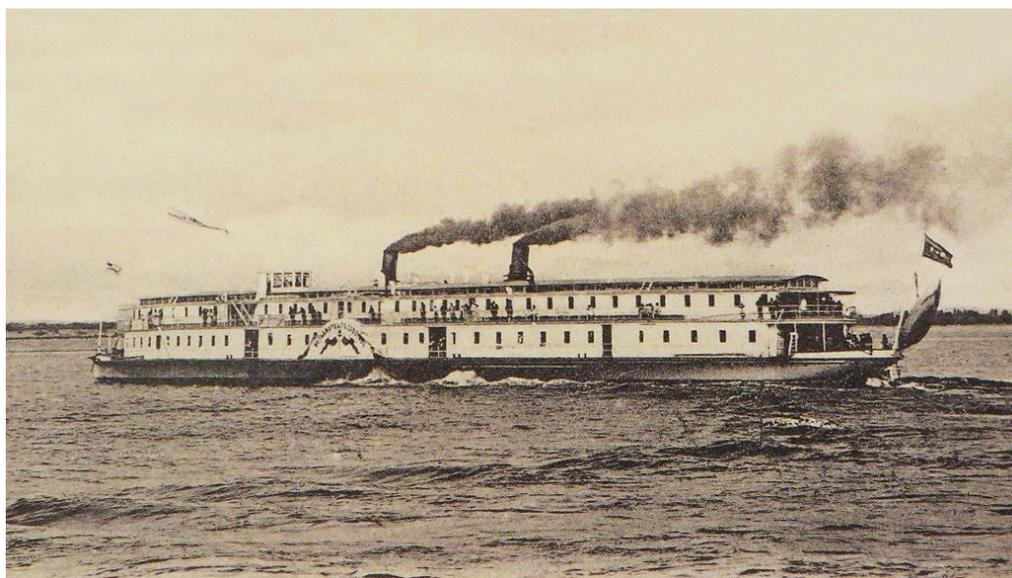


Рис. 1. Пароход «Фельдмаршал Суворов» в годы Первой мировой войны

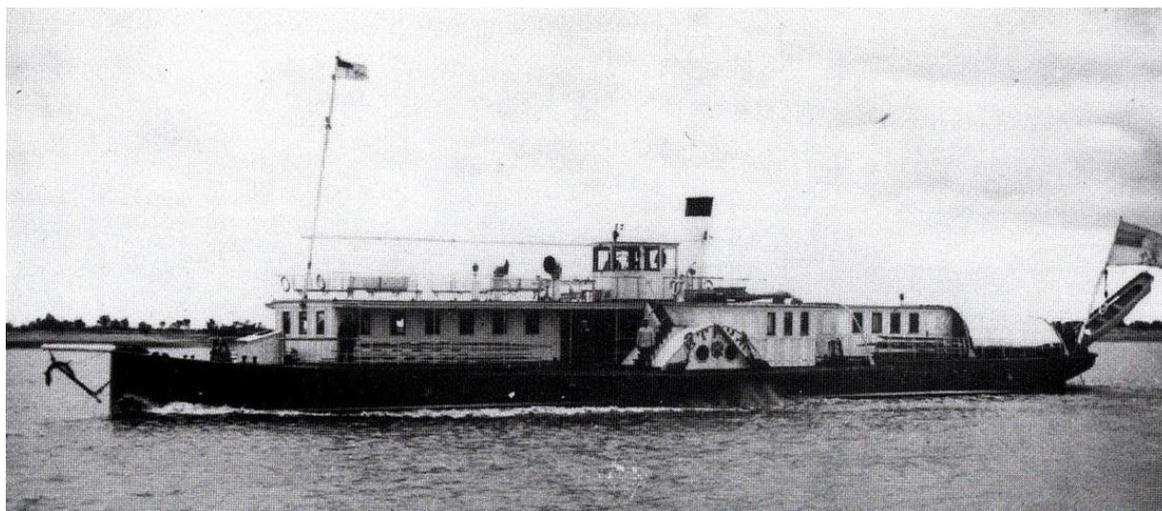


Рис. 2. Служебный пароход «Струя»

Там 2 июня Главком Урало-Оренбургского фронта Яковлев издал приказ о вывозе штаба и аппарата железной дороги в Уфу. Пушки с «Фельдмаршала Суворова» (как и бывший на нём отряд моряков) сняли, зато погрузили на него местный золотой запас в монетах на 57,5 млн и кредитных билетов на 30 млн рублей и под охраной отряда главы губернской ячейки большевиков А.Х. Митрофанова увезли в Казань. Сдав там груз, пароход с отрядом ушёл в Симбирск. В Самаре стояло свыше 30 пассажирских и буксирных пароходов с немалым числом барж, но как боевые их не использовали, хотя на некоторых жили армейские отряды. 3 июня из города к станции Липяги (у села Русские Липяги) выдвинулись силы красных, включавшие до двух тысяч человек. В их состав входили дружины коммунистов и левых эсеров, отряды рабочих фабрик и заводов, пара рот необстрелянных татаро-башкир Уфимской губернии, отряды латышей, матросов, кавалерийский отряд в 75 сабель, 120 человек инженерного батальона, китайский отряд (50 китайцев и 12 русских). 2 отряда венгров: 25 коммунистов Яноша Ивани и 30 интернационалистов Белы Байора, чехи и словаки, ополченцы из жителей Липягов. К середине 3 июня они разбили позиции, установили 12 пулемётов и 6 орудий, связав телефоном с наблюдательным пунктом на элеваторе Хлебной площади в Самаре. Большинство бойцов не имели опыта, отряды плохо контактировали между собой и не подчинялись единому штабу. Прикрытия на случай отхода с Волги не было.

Имея значительно меньшие силы (атаковал 1-й батальон 1-го полка – около 600 чел.) под прикрытием 8 орудий, утром 4 июня от с. Русские Липяги до с. Воскресенка чехи начали бой, и первую атаку красные части отбили. Подтянув основные силы 1-го полка (до 2000 чел.) и достигнув паритета с оборонявшимися чехи обошли левый фланг и погнали отступавших к реке Татьянка, бегущих расстреливали в воде из пулеметов (из-за высокого уровня воды в половодье многие потонули). Долше всех в этом бою держался центр: отряды матросов (около 100 чел.) и латышей, но расстреляв патроны, они полностью погибли в неудачной штыковой атаке. Разгром был страшный – убиты глава обороны Кадомцев и командир латышей Озолин. Уже после падения Самары, 14 июня с поля боя соберут и захоронят свыше 1300 трупов, подавляющее большинство красные. Многие спасшиеся бросив оружие разбежались по окрестностям. Смог отойти китайский отряд и ряд мелких групп. Все орудия, пулемёты и свыше 1000 чел. попали в плен (местных чехи отпустили – оставшихся в живых венгров убили). Из Бузулука в Самару в тот день убыл отряд в 210 рабочих, но распался в пути.

Утром 5 июня на левом берегу реки Самарка, у железнодорожного моста, окопался и отбил две атаки тот же китайский отряд (50 китайцев и 12 русских). Чехам надоело, и они развернули батарею, но к китайцам на помощь из города после обеда смогли выслать лишь 10 сербов. Зато в Самаре отряд анархистов в 150 чел. на автомобилях, с пулеметами, захватили тюрьму и с боем освободил сидевших там со времён мятежа 17-20 мая свыше 300

своих однопартийцев и уголовников, едва не свергнув местную Советскую власть. Штаб Куйбышева уже перебрался на служебный пароход «Межень», стоявший у пристани, но анархисты, выполнив задачу, уехали в сторону Смышляевки. Чехи к вечеру уничтожили охрану моста, и, взяв в плен группу раненых китайцев, на месте их расстреляли, но из Сызрани, в тыл атакующим ударил лево-эсеровский отряд чекистов Попова (свыше 300 чел.). Не ожидая такого и бросив пулемёты, чехи в панике стали отходить. Удовлетворившись трофеями, чекисты вышли к Самаре и не задерживаясь в городе убыли через Симбирск в Казань (отряд ещё сыграет свою роль в истории войны, став ударной силой лево-эсеровского мятежа в Москве).

Самарское руководство, воспользовавшись передышкой, и собрав оставшихся в городе после разгрома у Липяг латышей выдвинуло их к мосту, но новых попыток атаковать в тот день и на следующий чехи не предприняли. Зато 6 июня на вокзал Самары прибыли их представители с белым флагом и попросили помощи раненым, взамен обещая перемирие. Красные согласились и санитарный взвод В.П. Мяги убыл в их расположение на авто. Фактически то была уловка Чечека – ещё в ходе боёв в Пензе к нему прибыли люди из самарского белопоподполья. Его лидеры Фортунатов, Климушкин и Вольский заканчивали подготовку к восстанию при подходе чехов, сформировали две офицерские дружины и одну эсеровскую (всех свыше 500 чел.), но не хватало оружия. Моряки смогли вооружить пулемётом небольшой паровой баркас «Фрам» и на нём дошли в Сызрань для связи с оставшимся в городе красным отрядом. Поскольку река не перекрывалась, они дошли без потерь.

Перемирие в Самаре оказалось недолгим и после отъезда санитаров в город, вечером чехи обстреляли Хлебную площади, пытаясь накрыть артиллерийскую батарею красных. Среди местных жителей имелись убитые и раненые, а красную заставу перед мостом сбросили в реку. Оборону смогла удержать лишь небольшая группа венгров (по другим данным китайцев) всего в сотне метров от него. Ночью из города к чехам прибыл посланник заговорщиков с картой большевистских позиций и складов, но понадобилось около суток, чтобы подготовить совместную операцию. В успехе помогли и красные: не ведя разведку и считая, что к атаке противник не готов, вечером 7-го, латышей с боевым опытом на охране моста сменили отрядом из Уфы, за пару часов до того прибывшим в Самару с рядом других частей (всего 1050 чел.). Им не дали отдохнуть с марша и не ознакомили с местностью, хотя в городе стояло до 3000 местных бойцов.

Большинство красных источников пишут, что на рассвете 8 июня чехи, используя бронепоезд, прорвались через незаминированный мост в город, а за ним прошли и батальоны 1-го полка, но в реальности уфимцы просто проспали атаку. 30 чехов-штурмовиков с ружейными гранатами сняли охрану и приблизившись к мосту сделали залп. Не имея боевого опыта, уфимцы, понеся небольшие потери ранеными, трусились и бросились в тыл. Буквально на их плечах штурмовики прошли через мост и одновременно 2-й батальон полка, на найденных в камышах двадцати лодках форсировал Самарку у Хлебной площади, а за ними через мост пошёл эшелон с трофейными броневиками (его выдавали за бронепоезд) и прочие части. Одновременно в городе начался мятеж, и отходящим к пристаням красным стреляли в спины. В боях у реки и обстрелах на улицах, погибли до полусотни балтийских моряков-гидроавиаторов.

Хотя силы дать должный отпор были, поддавшись панике большинство отрядов стали грузиться на суда и готовить отход. На вокзале недолго вели перестрелку десятка три болгар из караульной роты и около часа держались коммунисты в здании партийного клуба в центре города. Первых разоружили и затем отправили в тюрьму, вторых, около 10 утра уничтожили штурмом. Городские мятежники с помощью жителей, на улицах, убили свыше десятка активистов. Эсеры и меньшевики создали Комуч (Комитет членов учредительного собрания), в числе пяти членов Всероссийского Учредительного Собрания и приказом № 1 сообщили, что власть в губернии переходит к нему. Тех, кого чехи взяли в плен или арестовали (216 чел.), утром 9-го сдали в тюрьму. Днём в город вошёл отряд конных оренбургских казаков, а Комуч начал запись добровольцев в Народную Армию. Во главе был поставлен Штаб из его начальника – подполковника Галкина и двух членов: Б.К. Фортунатова и Боголюбова, которого вскоре сменил В.И. Лебедев.



Рис. 3. Пароход «Межень», состоявший в 1918-1920 гг. в красной Волжской флотилии

Куйбышев с членами губернского ревкома, под охраной боевиков Самарской коммунистической дружины на вышли на пароходе «Межень». Остатки Московского полка – на двухпалубном пассажирском пароходе «Ниагара». Сводная лево-эсеровская дружина В.В. Дубянского в 95 чел. – на буксире «София». Она защищала участок правого берега реки Самары между элеватором и Волгой, была отрезана чехами, но, благодаря знанию её бойцов города, боковыми улицами дошла до Волги. На буксире «Александр» вышел оставшиеся из отряда авиаторов Балтийского флота. Все суда ушли в Мелекесс (ныне Димитровград – посад в 85 км южнее Симбирска и в 160 км севернее Самары). Чуть раньше из города отправили группу барж с нефтью. А при падении города, с разными грузами и уже под ружейным обстрелом с берега, ушли двухпалубники «Нижегородец», «Фортуна», ряд буксиров и паровой барказ «Ермак». Попав под плотный ружейный огонь с берега смог прорваться в Симбирск и возвращавшийся из Сызрани барказ «Фрам» с разведкой моряков во главе с Ульяновым. Поскольку эвакуацию вели хаотично, ряд судов просто бросили в исправном виде, о чём вскоре пришлось сильно пожалеть. На зашедший из Казани в Симбирск «Фельдмаршал Суворов» (его переименовали в «Карл Маркс») перешли Куйбышев с Самарским губревкомом. «Межень» хотели оборудовать под санитарное судно, но работу так и не начали, а вскоре пароход и вообще ушёл в Казань. Используя передышку и увезя эвакуированные отряды на пароходах в Сенгилей, красные заняли фронт южнее города, по линии сёл Климовка – Горбуновка – Кузьмино.

Уже 9 июня в Самаре сформировали 1-ю добровольческую Самарскую дружину подполковника В.О. Каппеля в 350 чел. (сводный пехотный батальон капитана Бузкова – 2 роты в 90 штыков, эскадрон конницы – 45 сабель штабс-ротмистра Стафиевского, 1-я Волжская конная батарея штабс-капитана В.О. Вырыпаева из двух 76-мм полевых орудий и 150 чел. прислуги, конная разведка, подрывная команда и хозчасть). В тот же день её бойцы поездом отправились к Сызрани. Город после ухода чехов к Самаре вновь заняли красные части. Начальный этап гражданской войны во многих регионах не зря называли «эшелонно-рельсовой войной» – боевые действия действительно шли лишь у железных дорог и в паре-тройке км от неё. Не доезжая 14 вёрст до города, на станции Батраки отряд выгрузился. После разведки, кавалеристы и оба орудия пошли в обход, а Каппель во главе пешей группы двинулся в предместье. Около 5 утра 11-го обходная группа ударила из пушек по пяти эшелонам красных, в 18 верстах западнее Сызрани и зажёгши их, по шоссе двинулась к городу. В это время с севера атаковали подошедшие пехотинцы Каппеля. Не ожидая такой наглости, командующий Приволжским фронтом А.Ф. Мясников приказал

своим частям (около 1800 чел.) отходить к Кузнецку. Местные милиционеры, подчинённые бывшим полковникам Павлову и Остроградскому, поддержали белых и обстреляли отступающих. В результате отступление прошло в обстановке близкой к паническому бегству.

Потеряв ЧЕТЫРЁХ (!!!) убитыми и до десяти ранеными, «капшелевцы» к обеду 11 июня взяли город и немало трофеев. Вооружив местную самооборону и сдав власть созданной городской Думе, 12 июня Капшель с отрядом отправился по железной дороге в Самару и, прибыв туда, в тот же день погрузился с ним на пассажирский двухпалубник «Мефодий». Он убыл к Ставрополю Волжскому (ныне Тольятти), для взятия города. Не доходя полтора десятка вёрст до него, пароход пристал к левому берегу и сгрузил отряд. Красные держали основные силы в 18-ти верстах от Ставрополя у деревни Васильевка. На подходе к ней, отряд попал под артиллерийский огонь и, не понеся потерь, ответным огнём подавил красных. Те бежали, бросив в деревне 8 пулеметов и 4 орудия.



Рис. 4. Пароход «Великий князь Алексей», с 1917 г. «Мефодий»

11 июня на малом буксирно-пассажирском паровом барказе «Д.Д. Минаев» (ранее принадлежал Симбирской Городской Управе и в ряде документов 1918 г. значится как «Минай»), красный командир Сенгилеевской группы войск Г.Д. Гай ушёл с разведчиками на юг. Зайдя в село Ширяево и высадив разведчиков, он остался их ждать. Те же берегом двинулись в село Рождествено у Самары, поставленную задачу выполнили и выяснили о начале вооружения белыми двух буксиров. Однако при отходе двое разведчиков отстали, и попытка их дождаться стала для всех роковой. Рано утром 15 июня, отходя от берега, барказ атаковали пулемётным огнём два шедших снизу буксира. При попытке тарана одним из них, экипаж бросил судно на прибрежную мель. Гай с разведчиками и речниками успели скрыться в камышах и берегом выйти к своим, а белые записали первую победу на счёт только созданного речного отряда.

Этот успех можно занести на персональный счёт мичманам В.А. Ершову и Г.А. Мейеру. Именно они, вскоре после падения Самары, уже 10 июня обратились к чехам с просьбой выделить вооружение для начала формирования речной флотилии. Те своих моряков не имели и к затее отнеслись немного скептически, но три пулемёта и взвод пехоты дали. Мичманы при их поддержке заняли стоявший в затоне крупный буксир «Фельдмаршал Милютин» (именно он и отличился утром 15-го) и уже 11-го ушли выше города, захватив и приведя в Самару баржу с хлебом, брошенную на якорю красными при эвакуации в 20 верстах выше города. Перестрелки не было, но чехи увидели результат. Вскоре срочно был призван ещё один буксир («Вульф») и началось более серьёзное вооружение. В итоге Ершов стал Начальником Главного штаба Речной обороны, а Мейер получил громкую должность Командующего 1-м дивизионом (кстати, пока состоящего из двух единиц).



Рис. 5. Буксир «Капитан Панин» (бывший «Вульф»)

Спустя много лет, оказавшийся в эмиграции за океаном Мейерер, в мемуарах так описывал процесс: «у „Милютин” на носу красовалась армейская трехдюймовка, как была, на колесах и с хоботом. При помощи деревянной клетки, из рам, сооруженных так, чтобы бока их соответствовали линиям шпангоутов, а верхние стороны бимсам палубы, удалось построить орудийную установку, которая бы распределяла по корпусу корабля удар на цапфы от отката орудия при стрельбе. На палубе была сооружена деревянная поворотная орудийная платформа, хобот же орудия ходил по деревянному полукругу. Вся верхняя структура была скреплена с внутренней клетью болтами, проходившими через палубу». Такое же полевое трехдюймовое орудие установили и в носовой части у «Вульф».

Защиту организовали так: «Кипы прессованного хлопка, найденные в Самаре, оказались вполне пуленепроницаемыми, и ими прикрыли рулевые рубки и расставили по бортам для прикрытия орудийной и пулеметной прислуги. Весила кипа пудов двенадцать, толщиной она фута в два. Двадцати или тридцати таких кип для надежного прикрытия одного корабля достаточно. Техника двигалась на флотилии вперед, и вскоре пулеметные башни стали делаться поворотными. Они состояли из двух телескопических железных цилиндров с залитым между ними асфальтом. Испытания показали, что пуля, пробив наружный цилиндр и попав в асфальт, его расплавляла, но очевидно, истратив на это всю энергию, тут же увязала в расплавленной массе».

Чехи преследовали свои цели. 11 июня постановлением съезда членов Временного челябинского комитета и решением Чехословацкого национального совета Войцеховский стал командиром Западной группы с задачей на западе соединиться с группой Чечека, а на востоке с Владивостокской группой Дитерихса. Командование решило части Гайды и Войцеховского разделить на три группы: Западную Войцеховского, Северо-Западную Сыровы и Восточную Гайды. Войцеховский с отрядом (2-й и 3-й стрелковые полки и Курганский маршевый батальон) должен был из района Челябинска наступать на запад и северо-запад на соединение с Чечеком. Тот после взятия Самары двинулся на Бузулук. 13 июня, командовать новосозданным Восточным фронтом красных на Волге был назначен проявивший себя в боях на Украине левый эсер, бывший царский полковник М.А. Муравьев. Днём раньше для руководства операциями на Сызранском и Симбирском направлениях создали так называемые группы войск. В состав Симбирской группы войск под командованием симбирского губернского военкома Иванова вошли части на Сенгилеевском, Ставропольском и Мелекесском направлениях. А в Москве 12 июня В.И. Ленин решил формировать в Нижнем Новгороде Волжскую военную флотилию. Город имел немало судостроительных и ремонтных заводов, большую прослойку рабочих, крупный барже-буксирный и пассажирский флот. 20 июня для ускорения процесса туда уехал известный матрос-большевик Н.Г. Маркин, но процесс затянулся и вооружённые суда флотилии в бой вступили лишь в начале августа, в ходе Казанской операции.

Сенгилеевский участок, находившийся южнее Симбирска, в середине июня 1918 г. тянулся на 30 км от Климовки (правый берег Волги) до деревни Кузькино. Его защищали 10 отрядов в 950 штыков и сабель, усиленные 5 орудиями и 27 пулеметами. Вскоре их объединили в сводный отряд самарских боевых дружин под командованием армянина

Г.Д. Гая (Бжишкянц). Штаб отряда был на пассажирском двухпалубнике «Нижегородец» у пристани села Новодевичье. Он включал командующего, начштаба, делопроизводителя, коменданта и шесть конных ординарцев. Связь с Симбирском почти ежедневно держали винтовые буксиры «Республиканец» и «Республиканка».

Небольшой отряд Красной гвардии военкома В.Н. Парадизова (80 штыков и 30 сабель) смог обеспечить эвакуацию Ставрополя и после ухода на север утром 15 июня парового барказа «Ермак» и буксира «Елена» с ценностями Госбанка, архивом, грузом продуктов и семьями большевиков, сам ушёл к Мелекесу. Глава уездного исполкома В.В. Баныкин отходил последним, и в пригородном лесу его убил один из местных кулаков.

16 июня, на разведку, практически по пути группы Гая, вышли паровой барказ «Ермак» (с разведкой отряда В.В. Дубянского) и буксир «Александр» (с группой Н.Н. Юникова из вооружённых рабочих Самарского трубочного завода). Ночью они дошли до Ширяево, но ещё в пути, близ Ставрополя, попали под бомбёжку одного из брошенных в Самаре и срочно введённых белыми в строй гидроплана М-9 из состава авиашколы Балтфлота. Жертв не было, но о движении на юг противник информацию получил. Успев высадить бойцов в селе, уже в темноте, подошедшие «Фельдмаршал Милютин» и «Вульф» артогнём утопили стоявший у пристани барказ. «Александр» смог уйти вверх и не пострадал.

Отряд Капшеля после взятия Ставрополя погрузился на «Мефодий» и ушёл в Сызрань. Большевики подтянули отряды к городу и с 17 по 19 июня была угроза падения. Основные бои вынесли местные ополченцы, а прибывшая 19 июня дружина Капшеля лишь преследовала отступавших и затем усилила оборону города.

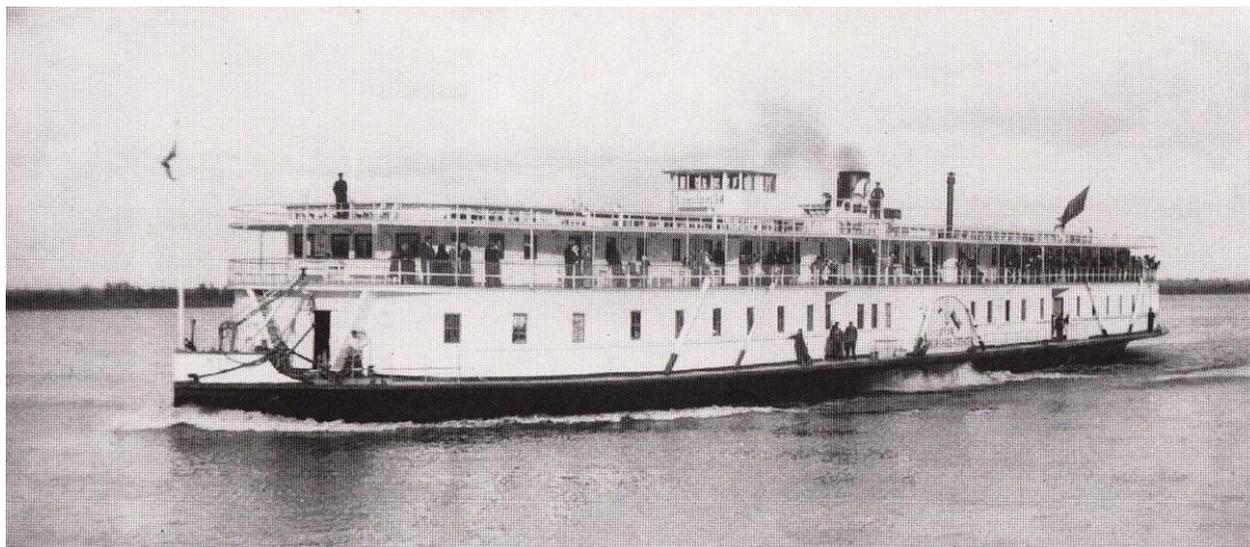


Рис. 6. Пароход «Великий князь Алексей» (с 1917 г. «Мефодий»)

Ещё 13 мая в Казани Казанским окружным военным комиссариатом под руководством организатора местного Социалистического батальона моряков Л.Е. Берлина стали создавать флотилию Волжско-Камского водного плеса. Дело шло плохо: не было морских орудий, специалистов, а бывшие хозяева пытались прятать суда. Лишь 6 июня из числа судов Казанского Округа Путей Сообщения призвали небольшой паровой катер № 21. Потеря Самары заставила ускорить процесс. 18 июня поставили под вооружение полевыми орудиями первый буксир «Ольга», 20 июня к нему добавили «Киев», для разведки и посыльной службы взяли моторную лодку «Маркиза». В тот же день в Новодевичье из Симбирска пассажирский пароход «Сенгилей» завёз учителя В.В. Вегнера с деньгами для помощи семьям арестованных самарских большевиков.

После пополнения в Сызрани (отряд стал насчитывать 47 офицеров и 460 бойцов) Капшель получил задачу разбить красные части южнее Сенгиля в районе Климовка – Новодевичье. Прибыв к Ставрополю на «Мефодий», отряд 30 июня – 4 июля нанёс ряд ударов войску Г.Д. Гая. Тяжелый бой вблизи Ставрополя произошёл 5 июля, артиллерия

израсходовала снаряды и Каппель лично возглавил атаку небольшой группы конницы во фланг советских войск. Имея лишь 4 пулемёта и 4 полевых трёхдюймовки, за время боев в районе Климовка – Новодевичье каппелевцы взяли 28 пулемётов противника.

В начале июля, в бою у Климовки с реки артогнём поддержали «Вульф» и «Фельдмаршал Милютин», обстреляв позиции красных на берегу картечью. Куйбышев, опасаясь атаки белых на север, перенёс 2 июля формальный центр Самарской губернии в Мелекесс и до 16-го базировался там. Дружина Каппеля, как самый боеспособный отряд армии Комуча, стала «пожарной командой». В начале июля части недавно созданной 1-й армии М.Н. Тухачевского (командовал с 26 июня) вели атаку на Сызрань и ночью 8-9 июля силы Инзенской дивизии Я.Я. Лациса взяли город. Бои за него со стороны белых вели войска Сызранского района полковника А.Г. Бакича (около 450 чел.). Отряды Г.Д. Гая стояли в 15 км от Ставрополя. Бронепоезд А.В. Полупанова с Симбирским коммунистическим отрядом занял Бугульму. Чуть ранее, благодаря измене командующего 2-й армии красных, бывшего подполковника Ф.Е. Махина, 5 июля Пензенская группа Чечека почти без боя взяла Уфу, а в 19-30 6 июля её эшелоны и Челябинская группа чехов встретились на станции Миньяр. Хотя во многих районах ещё шли бои, по сути дела был установлен сплошной антибольшевистский фронт от Самары до Владивостока.



Рис. 7. Лейтенант Г.А. Мейер

10 июля, совместно с подошедшим от Уфы батальоном 4-го чехословацкого полка и сотней уральских казаков, совершив ночной обход города, отряд Каппеля сбив с позиций в районе станций Заборовка, Кувай-Ключ силы Пензенской дивизии РККА Я.П. Гайлита, отбил Сызрань. Прикрывая атаку с реки, «Фельдмаршал Милютин» и «Вульф» у села

Батраки выше Сызрани отбили и увели к Самаре ряд барж с нефтью. Красных отбросили к станции Инза, но у неё остановились. Капель в Сызрани задержался, усилив дружину добровольцами до двух батальонов пехоты, двух эскадронов и трёх (лёгкая, гаубичная и конная) артбатарей. К 15 июля она включала около 1200 бойцов и почти половина осталась в городе при новом походе на север.

У красных к тому времени серьёзно «полюхнуло» на юге. Ещё 27 июня местные мятежники взяли Балаково близ Вольска (вниз по Волге между Самарой и Саратовом). Срочно собрав силы на борьбу с мятежом и придав несколько вооружённых в Саратове судов, тамошние руководители оставили Вольск без защиты. В результате очередного мятежа, 1 июня город пал, а мятежники даже сформировали Вольскую Народную Армию Учредительного собрания, при этом многих пленных расстреляли. Красные бросили новые силы, подошедшие из района Саратова, на подавление мятежа. Не получив поддержки с севера, 11 июля, командуя силами мятежников штабс-капитан Соколов решил эвакуировать город по воде. Его штаб, боевые части и беженцы погрузились на местные пароходы и 12 июля прибыли в Балаково. Караван включал свыше 30 судов, при этом четыре («Вождь», «Вандал», «Горец» и «Губернатор Баранов») удалось вооружить. Пройдя без огней мимо батарей красных, и едва не вступив в бой прикрывавшими Сызрань с юга «Вульфом» и «Фельдмаршалом Милутиным», беженцы без потерь 13 июля вошли в город. Кроме большого числа грузов и военного снаряжения, из Вольска увезли 4 дальнобойных 76-мм зенитных орудия системы Лендера-Тарновского. Одним был вооружён «Горец» под командой мичмана Дмитриева и его сразу зачислили в Речную оборону. Ещё две артсистемы поставили в корме первых двух вооружённых пароходов белых (последнюю позднее поставили на берег в Хвалынске для береговой обороны). Остальные боевые суда вольцев имели лишь пулемёты и отправились с караваном в Самару, где вооружение двух из них усилили полевыми трёхдюймовками. Усилив вооружение, объединённые силы поделили на два дивизиона: 1-й, Северный и 2-й, Южный. 1-й дивизион действовал вверх по течению в сторону Симбирска и Казани, 2-й (командир – мичман Дмитриев) – вниз на Хвалынский и Вольск.

Гораздо большей проблемой могли стать события в Симбирске, куда в 21-00 9 июля с отрядом в 600 чел. (преимущественно левые эсеры и матросы-анархисты) прибыл из Казани на пяти пассажирских и буксирных пароходах (флагман «Межень») ком. Восточным фронтом красных М.А. Муравьева. Внезапно сменив ориентацию, этими силами был занят ряд важных объектов города, арестованы местные лидеры большевиков (Шеленкевич и Лавров) и командуящий 1-й армией Тухачевский. Мятеж поддержал начальник Казанского укрепрайона левый эсер К. Иванов. Муравьев послал телеграммы в СНК РСФСР, германское посольство, начальству Чехословацкого корпуса о непризнании Брестского мира и объявлении войны Германии. В радиограмме он призвал начать наступление на Москву. Местный бронедивизон (6 машин) склонялся поддержать выступление, но выжидал, соблюдая нейтралитет. Борьбу с мятежом возглавил пред. губернского комитета РКП(б) И.М. Варейкис. На его стороне осталась большая часть 5-го Латышского Земгальского полка, красноармейцы Уфимского полка и чекисты. Муравьев надеялся договориться и решил утром 11-го прибыть в штаб большевиков. К тому времени Варейкис смог перетянуть на свою сторону бронедивизион и его бойцы готовились поддержать разгром мятежа. Едва прибыв в здание, Муравьев был застрелен в перестрелке, большая часть его бойцов сложила оружие, а пароходы, стоявшие у пристани, заняты красными. Декретом СНК РСФСР от 11 июля Муравьева фактически посмертно объявили вне закона. Тухачевский и другие задержанные оказались на свободе, и новым командуящим Восточным фронтом стал командир Латышской стрелковой дивизии, бывший полковник И.И. Вацетис. Особого влияния на местах мятеж не оказал, имея больше информационный эффект (после мятежа в Москве левые эсеры и так стали вне закона), но разброд в штабах на время остановил операции. Белые усилили натиск и 16 июля отбили Бугульму.

Почти сразу после мятежа, по заданию Симбирского чрезвычайного военного штаба и Симбирского ревкома, бывший начальник охраны национализированного в Самаре флота А.Д. Александров начал создавать местный отряд флотилии Волжско-Камского водного плеса и 13 июля стал вооружать буксир «Дело Советов». Л.Е. Берлин прибыл по просьбе Тухачевского 16 июля в Симбирск с вооружёнными буксирами «Ольга» и «Киев». В местном порту 15 июля начали вооружать полевыми 76-мм буксиры «Братство» и «Лев».

Для посыльной службы, установив пулемёты, привлекли паровые барказы «Гражданка» и «Стережущий». Флотилия начала принимать вид военной структуры, но времени на обучение и слаживание катастрофически не хватало. Кроме упомянутых, к середине июля на плесе Симбирск – Новодевичье находились буксиры «София», «Яков Тырышкин», «Славный», «Алатырь», «Революционер», «Слобожанин», «Республиканец», пассажирские двухпалубники «Антон Чехов», «Отец», «Владимир Мономах», «Фортуна», «Граф», «Ветер», «Александр Невский», «Некрасов», «Василий Лапшин», «Нижегородец», «Самара» и паровой барказ «Республиканка». 16 июля, взяв на борт Куйбышева и Гая, «Дело Советов» вышел на фронт, но едва отойдя от пристани остановился, внезапно порвав тягу руля. Рейс к линии фронта был отменён – начался срочный ремонт.

Между Вольском и Самарой в начале июля красные удерживали Хвалынский. 12 июля небольшой разведотряд из Сызранской группы Бакича (около 50 чел. с полевой пушкой) на буксире «Могучий» повёл разведку в его сторону. Красные вооружили пулемётом и бомбометом свой буксир «Рыбак» и в протоке Воложка севернее города, обстреляв противника, захватили его буксир с большей частью солдат (около десятка успели сойти на берег или спастись вплавь). На следующий день вооружение с «Рыбака» сняли и с тремя своими разведчиками послали в сторону Балаково, выяснить угрозу с юга. Зайдя по пути в одно из сёл, разведчики наткнулись на караван, уходивший с белыми беженцами из Вольска. Красных опознали и задержали, а пароход включили в группу, идущую на север. Но «Могучий» недолго остался у красных. 14 июля белые с пароходов высадили отряд подполковника Ф.Е. Махина (перебежчик от красных у Уфы) ниже Хвалынска и красные срочно оставили город. Среди брошенных судов кроме упомянутого «Могучего» был и паровой барказ «Алексеевка» (ранее вооружённый пулемётом) он участвовал в операции по захвату «Могучего». Удар был неожиданным и пара десятков местных красногвардейцев попали в плен. Часть из них расстреляли сразу, а многие погибли позднее в ставшей у пристани барже-плавучей тюрьме. Махин 17 июля возглавил Народную армию Хвалынского района.

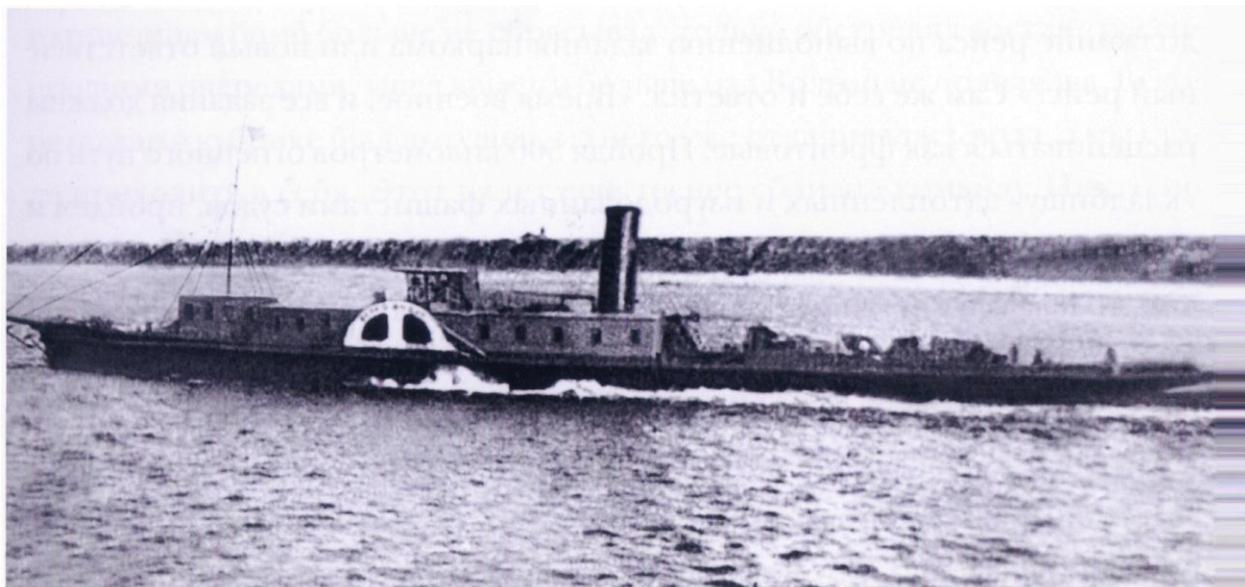


Рис. 8. Буксир «Авангард революции» (до 1919 г. «Ольга»)

Днём 15 июля, взяв в Симбирске группу войск (около 3500 чел.), 7 пассажирских и 4 буксирных парохода (вскоре ставшие Транспортной флотилией сводного Сенгилеевско-Ставропольского отряда), увезли их к Сенгилею и оттуда часть доставили в Новодевичье. 16 июля с юга, на неизменном «Мефодии», прибыл отряд Кашпеля (свыше 500 чел. при 2 орудиях) и высадившись в 10-12 верстах от Климовки внезапной атакой разбил передовую группу красных (около 150 чел.). Большая часть на двух пароходах ушла вверх по реке, а белые, кроме нескольких десятков винтовок, взяли 4 повозки с пулемётами. С юга атаку артогнём поддержали «Вульф» и «Фельдмаршал Милютин», но за бежавшими в погоню не

пошли. Гай был в Новодевичье на штабном «Нижегородце», когда узнал о сдаче села. Дав приказ дошедшим из Симбирска двум баржам (на одной стояли два полевых орудия) идти на поддержку, сам на буксире «Алатырь» ушел в разведку к Климовке. В пути баржи отстали и бывшие там две роты пехоты идти в десант отказались. «Алатырь» дошёл к пристани, охраняемой двумя 16-летними добровольцами, и взял их в плен (вскоре расстреляли). Разведгруппа из 6 кавалеристов и 10 пехотинцев двинулась в село. Сразу за окраиной началась перестрелка. В бою двое всадников и четверо пехотинцев были убиты. На буксир с Гаем вернулись шестеро и через два часа все были в Новодевичье.

17 июля штаб Народной армии принял решение о взятии Симбирска и отряд Каппеля (2 батальона пехоты, конный эскадрон, казачья сотня, 3 батареи) пошёл на Новодевичье, до которого осталось 18 верст. В 21-30 вечера он подошёл к лесу, верстах в 4-5 от села, в котором скопилось до 2000 красногвардейцев и матросский полк в 800 чел., прибывший из Симбирска на 5 пароходах под охраной единственного в красном транспортном отряде буксира «Дело Советов» (1 76-мм полевое орудие). Охрану у села красные стандартно не ставили и разведку на подходах не вели. Отряд Каппеля включал: пехотный батальон Б. Бузкова (250 бойцов), кавалерийский полуэскадрон Стафиевского (45 сабель), сотню оренбургских казаков Юдина, конных разведчиков Янушко (40 всадников), с двумя орудиями (до 100 чел. obsługi). Получив от местных крестьян нужные сведения, Каппель решил атаковать практически сходу. Фактор внезапности снова стал первоочередным. Не успев создать оборону, противник побежал. Белая пехота захватила у пристани все 5 транспортных пароходов (в их числе двухпалубники «Владимир Мономах», «Отец», «Самара», буксиры «Республиканец» и «Алатырь»). Уйти вверх по течению отстреливаясь смог только «Дело Советов». В людях с двух сторон потери были невелики – белые в условиях наступившей темноты и малочисленности отряда не пытались организовать преследование. Главным итогом боя стали трофеи. На пароходах так и не сгружёнными находилось свыше сотни лошадей с зарядными ящиками и военными повозками. На берегу взяли в целости две батареи (8 76-мм) и почти два десятка пулемётов. Окончив бой, большую часть трофеев загрузили на суда, и выделив в охрану два десятка бойцов отправили их в Самару.



Рис. 9. Буксир «Вандал»

Утром 18 июля в Сенгилей, единственный из всего каравана, дошёл «Дело Советов», в тот же день части Народной армии заняли Мелекесс – среди прочих в плен попал и был расстрелян бывший Ставропольский военком В.Н. Парадизов (во главе отряда стал

В.И. Павловский). В Симбирске остался отряд из 4-х боевых пароходов под командованием Нейбергера, с парой посыльных катеров, но на фронт он не попал. Взамен на убытие Казанского отряда ближе к фронту в Казань для посыльной службы убыл барказ «Фрам» (там остались паровой катер № 21 и моторная лодка). Красные в Сенгилее оборудовали пароход «Фортуна» в госпитальное судно под флагом Красного Креста и придав ему пару военных врачей с санитарками, и уже 20 июля держали на борту кроме экипажа порядка 50 больных и раненых военных. В тот день, уйдя на разведку к Климовке, «Дело Советов», севернее села, около полудня, вёл безуспешную перестрелку с тремя белыми пароходами («Фельдмаршал Милютин», «Вульф», «Вандал») и затем ушёл в Сенгилей.

Утром 21 июля к этой троице присоединился только что вооружённый в Самаре буксир «Козлов», и они пошли обстреливать красных в Сенгилее. Зайдя с юга, около 12-00 они открыли огонь с дистанции менее 3 км по пристани. У неё, среди шести транспортных пароходов, стоял госпитальник «Фортуна». Один снаряд разорвался вблизи борта, осколками расщепил деревянные части палубы и стенки каюты, контузив двух матросов. В экипаже возникла паника. Неудачно попробовав обрубить чалки и уйти вверх, речники начали бежать на берег. Порядок водворил врач Николаев, который, суя наган под нос, заставил их занять места. Отвлекая огонь на себя, от пристани, пошёл навстречу противнику «Дело Советов». Задачу ему выполнить удалось, но бой стал для него последним. Резко маневрируя и стреляя из единственной пушки, удалось разбить рулевую рубку на «Вандале», но и сам он за полчаса боя получил к 12-30 три снаряда в корму, и с разбитым рулём выбросился на отмель ниже Сенгилея. Из 52 моряков-балтийцев погибло 7, а 5 было ранено. Положение пыталась спасти срочно двинутая на южную окраину города полевая батарея, но огонь она вела на редкость неудачно (к 13-30 не достигла ни одного попадания). Однако своим фактом присутствия она заставила белый отряд, исчерпавший большую часть боеприпасов в бою, отойти.

Спустившийся после боя в город «Фортуна», сгрузил на берег раненых и ушёл в Белый Яр за отступившими туда из Новодевичье остатками левобережных частей. Уже вечером 21-го, совместно с «Василием Лапшиным» они завезли в Сенгилей Ставропольский отряд Павловского (свыше 1000 чел.). В эти же дни Каппель погрузил отряд на трофейные и у крестьян реквизированные повозки, не вступая в перестрелки с остатками красных отрядов на линии Горбуновка – Тайлаково – Ольгино, через Тереньгу совершал почти 150 километровый марш с востока на Симбирск. Город обороняли до 2000 красных с 24 полевыми орудиями калибра 76–122 мм. Утром 21 июля сбив оборону и перерезав железную дорогу Симбирск – Инза с тыла отряд Каппеля с левого берега Волги пробился к Симбирску. От Бугульмы шли 2 батальона 1-го чехословацкого стрелкового полка капитана А.П. Степанова, но Каппель не стал ждать и вечером начал атаку на город. Красных прижали к реке Свяга: большая часть бежала, остальные были уничтожены. Утром 22 июля каппелевцы вошли в Симбирск, а через 4 часа, через железнодорожный мост, прибыли чехи капитана Степанова. В городе была взята вся артиллерия и большие трофеи, брошенные красными. Из речного отряда Нейбергера 3 вооружённых парохода ушли в Казань, а «Киев» с посыльными катерами «Гражданка» и «Стережущий» бросили у моста почти неповреждёнными. Кроме того, взяли свыше 20 буксирных и пассажирских пароходов, больше 10 винтовых барказов и до полусотни барж. Ещё несколько уходивших пароходов белые перехватили у станции Майна и под угрозой обстрела вернули в Симбирск.

Победа оказалась полной. В день взятия Симбирска Каппеля назначили командующим войсками Народной армии. 25 июля приказом № 20 по армии его 1-ю добровольческую (Самарская) дружину развернули в Стрелковую бригаду особого назначения в составе двух полков (1-й и 2-й Самарские), лёгкой, гаубичной и конной батарей (всего 3000 чел.).

Южнее, в районе Сенгилея, действовал крупный отряд красных Г.Д. Гая. Оставшись без боевого парохода (хотя транспортные имелись, а на двухпалубнике «Антон Чехов» – базовом моряков-балтийцев отряда Прохорова, возили трехорудийную полевую батарею) и не решившись прорываться по реке к Казани через занятый Симбирск (боясь удара в тыл вооружёнными судами белых от Самары), Гай из окружения решил прорываться по суше. Утром 22 июля в Сенгилее изъяли 600 подвод, на которые сгрузили с пароходов припасы, вооружение и продукты. Все, что не смогли забрать утопили в Волге. К уходившей группе из 2500 бойцов добавился Сенгилеевский исполком под охраной более 80 рабочих

Екатериновской суконной фабрики. Для ускорения движения, до 400 бойцов и батарею погрузили на двухпалубники «Василий Лапшин», «Антон Чехов» и буксир «София» и послали к селу Шиловка, где они должны были встретить шедший берегом отряд. С ними же ушёл пароход «Фортуна». Лишь штабной «Нижегородец» и малый буксир «Республиканка» бросили в Сенгилее, после снятия и затопления в Волге деталей с машин и котлов. Там же осталось несколько неисправных местных пароходов. В 12 дня начался отход и в 15-00 окраины оставила последняя подводка, а в 16-00 в город вошли первые части белых.

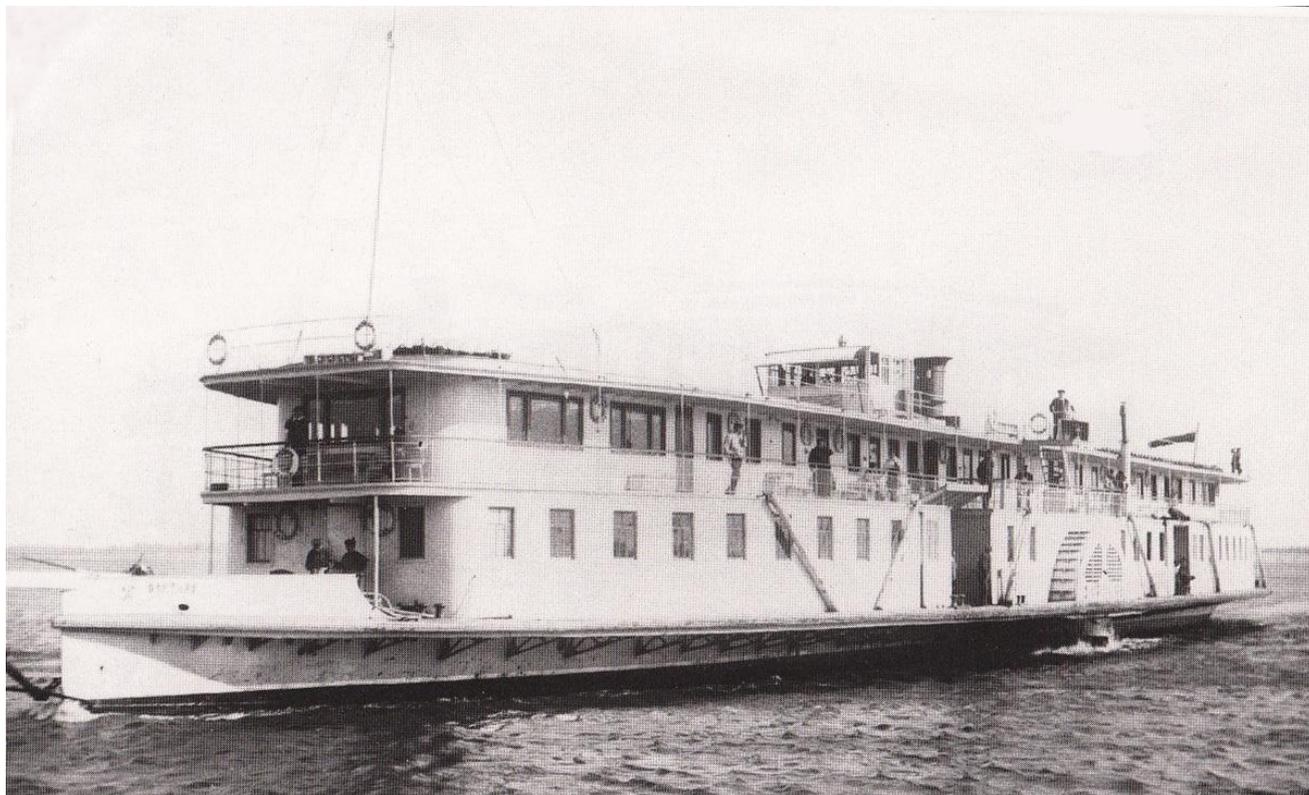


Рис. 10. Пассажирский пароход «Фортуна»

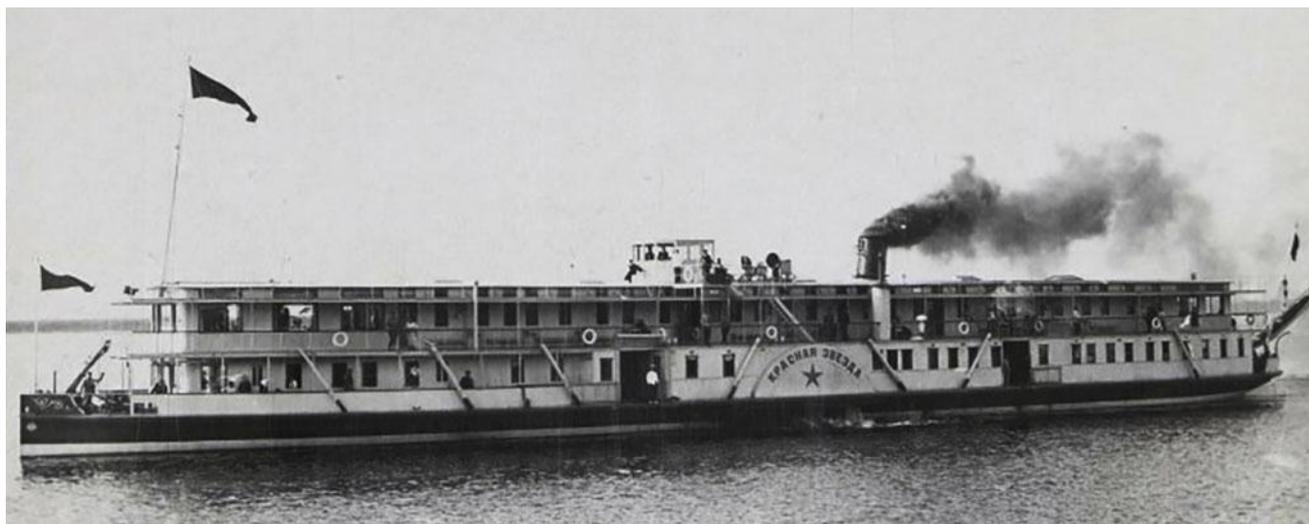


Рис. 11. Пароход «Красная звезда» (до 1919 г. «Антон Чехов»)

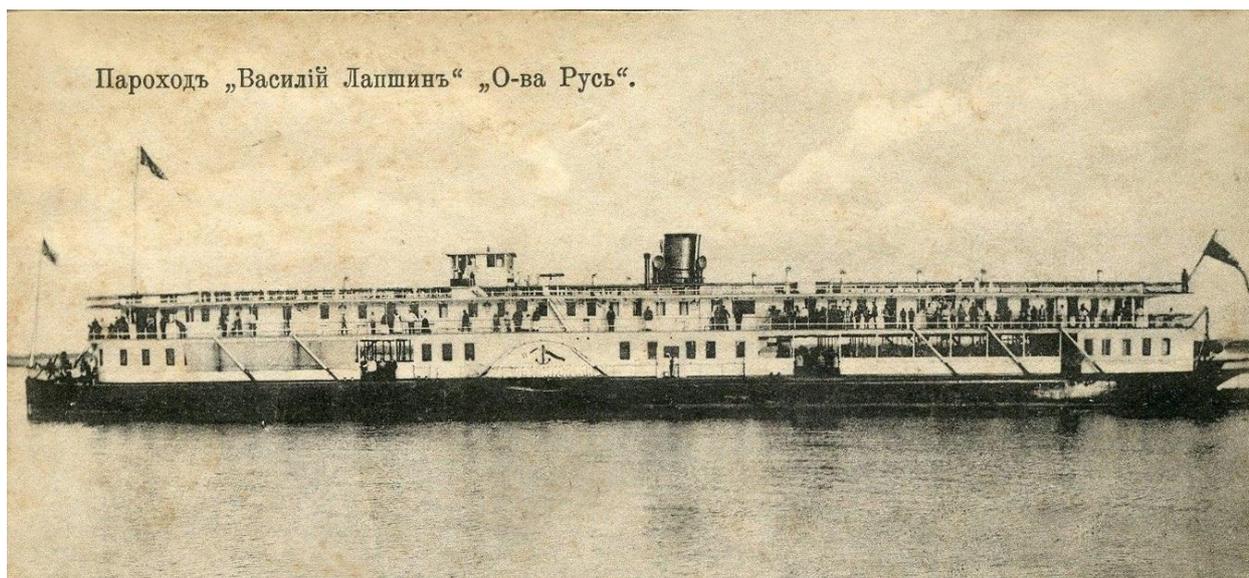


Рис. 12. Пароход «Василий Лапшин»

Высадившаяся в Шиловке группа оставила пароходы и двинулась к селу Тушна на соединение с основными силами. Пароходы затем пошли к станции Чуфарово и там 23 июля их взяли белые. А вот госпитальник «Фортуна» экипаж довёл к пристани Часовня и ночью 22-23 июля, после схода на берег, поджёг его. Судно выгорело полностью, а остатки корпуса разобрали после гражданской войны. В селе Тушна красные заночевали. Тут их усилил местный отряд из более чем 20 вооружённых активистов. Уходя днём 23 июля из села, решили оставить 14 тяжёлых раненых в фельдшерском пункте, почти на милость победителей. Надежды оказались тщетны, прибывший в ночь на 24-е белый отряд порубил шашками и перестрелял всю группу в больнице.

Ночь 23-24 июля уходивший отряд стоял в деревне Суровка. Учтя прошлые ошибки, дозоры вокруг выставляли сразу после прибытия. Третью ночь, с 24 на 25 июля, красные провели в селе Воецкое. К вечеру 26 июля они достигли станции Майна и, сбив охранение белых, прорвали кольцо. По телеграфу Гай связался с бывшим в Казани Куйбышевым и сообщил о спасении 3000 чел. с артиллерией и припасами.

5. Заключение

Этими событиями завершился начальный этап войны на Волге. 27 июля руководителем речных сил красных в регионе назначили Ф.Ф. Раскольников. История речной войны на Волге в июне-июле 1918 г. характеризуется практически полным отсутствием боевого опыта как с одной, так и с другой стороны. Поэтому данный период уместно назвать периодом проб и ошибок. Ошибались как с одной, так и с другой стороны. Но наиболее фатальные последствия они имели для красных, немаловажное значение оказало и череда предательств некоторых крупных начальников, что в итоге привело к сокрушительному поражению красных на Волге и оставлению огромных регионов. Однако следует отдать должное, красные не смирились с поражениями. Они учили предыдущие ошибки, смогли накопить силы и в итоге взять реванш.

Литература

[Абакумов, 2006](#) – Абакумов И.Ф. Флот Белого движения в годы Гражданской войны: 1918-1922 гг. Владивосток. 2006.

[Бережной, 1981](#) – Бережной С.С. Корабли и вспомогательные суда ВМФ СССР (1917-1927). М., 1981.

[Боевая летопись..., 1993](#) – Боевая летопись Военно-морского флота 1917-1941 гг. М., 1993.

Вишнеvский, 1939 – *Вишнеvский В.* В первых боях на Волге / Военные моряки на фронтах гражданской войны. М.-Л. 1939.

Возникновение..., 1920 – Возникновение Волжской военной флотилии и ее действия в Гражданскую войну в кампанию 1918 г. // *Морской сборник.* 1920. № 4-5. С. 32-41.

Волжская флотилия..., 1979 – Волжская военная флотилия в борьбе за власть Советов (1918-1919). Сб. документов. Горький, 1979.

Вспоминая былые походы, 1959 – Вспоминая былые походы: Сборник воспоминаний ветеранов Волжской военной флотилии (1918-1920 гг.). Горький. 1959.

Гражданская война..., 1974 – Гражданская война в Поволжье (1918-1920 гг.). Казань. 1974.

Кадесников, 1991 – *Кадесников Н.З.* Краткий очерк Белой борьбы под Андреевским флагом на суше, морях, озерах и реках России в 1917-1922 гг. Л., 1991.

Каппель и Каппелевцы, 2003 – Каппель и Каппелевцы. М. 2003.

Колбин, 1931 – *Колбин И.Н.* Борьба за Волгу и Каму в 1918 г. Л.-М. 1931.

Кузнецов, 1997 – *Кузнецов О.Ю.* Под Георгиевским вымпелом (В.О. Каппель и боевое взаимодействие белогвардейских сухопутных войск и Волжской речной военной флотилии летом-осенью 1918 года) / Военно-морские силы России и Тульский край. Тула, 1997. С. 44-51.

Кузнецов, 2012 – *Кузнецов Н.А.* Создание и деятельность речных флотилий Белого движения на Востоке России. М., 2012.

Малинин, 1924 – *Малинин Д.* Волжская военная флотилия на рр. Волге, Каме и Белой в 1918 г. // *Морской сборник.* 1924. № 8. С. 57-76.

Мордвинов, 1962 – *Мордвинов Р.Н.* Курсом Авроры. Формирование Советского Военно-морского флота и начало его боевой деятельности (ноябрь 1917 - март 1919). М., 1962.

Петров, 2008 – *Петров А.А.* История установки и использования зенитных орудий системы Лендера-Тарновского на судах Речного боевого флота (Комуча) и на Камской речной боевой флотилии / *Военно-исторические исследования в Поволжье: Сб. научных трудов.* Вып. 8. Саратов. 2008. С. 86-93.

Список частей..., 1997 – Список войсковых частей, учреждений и заведений Народной армии. Составлен к 15 августа 1918 года // *Белая Гвардия.* 1997. № 3.

Ульянов, 1934 – *Ульянов Н.И.* Хроника действий Волжско-Каспийской военной флотилии и отрядов судов и десантных за 1918-1920 гг. Горький, 1934.

Хрулев, 1940 – *Хрулев В.* Чехословацкий мятеж и его ликвидация. М., 1940.

Широкоград, 2006 – *Широкоград А.Б.* Великая речная война. 1918–1920 годы. М., 2006.

References

Abakumov, 2006 – *Abakumov, I.F.* (2006). Flot Belogo dvizheniya v gody Grazhdanskoi voiny: 1918-1922 gg. [The White Movement Fleet during the Civil War: 1918-1922]. Vladivostok. [in Russian]

Berezhnoi, 1981 – *Berezhnoi, S.S.* (1981). Korabli i vspomogatel'nye suda VMF SSSR (1917-1927) [Ships and auxiliary vessels of the USSR Navy (1917-1927)]. М. [in Russian]

Boevaya letopis'..., 1993 – *Boevaya letopis' Voенно-morskogo flota 1917-1941 gg.* [Combat chronicle of the Navy 1917-1941]. М., 1993. [in Russian]

Grazhdanskaya voina..., 1974 – *Grazhdanskaya voina v Povolzh'e (1918-1920 gg.)* [Civil War in the Volga Region (1918-1920)]. Kazan'. 1974. [in Russian]

Kadesnikov, 1991 – *Kadesnikov, N.Z.* (1991). Kratkii ocherk Beloi bor'by pod Andreevskim flagom na sushe, moryakh, ozerakh i rekakh Rossii v 1917-1922 gg. [Brief outline of the White struggle under the St. Andrew's flag on the land, seas, lakes and rivers of Russia in 1917-1922]. L. [in Russian]

Kappel' i Kappelevtsy, 2003 – *Kappel' i Kappelevtsy* [Kappel and the Kappelites]. М. 2003. [in Russian]

Khrulev, 1940 – *Khrulev, V.* (1940). Chekhoslovatskii myatezh i ego likvidatsiya [The Czechoslovak rebellion and its liquidation]. М. [in Russian]

Kolbin, 1931 – *Kolbin, I.N.* (1931). Bor'ba za Volgu i Kamu v 1918 g. [The struggle for the Volga and Kama in 1918]. L.-M. [in Russian]

Kuznetsov, 1997 – *Kuznetsov, O.Yu.* (1997). Pod Georgievskim vypelom (V.O. Kappel' i boevoe vzaimodeistvie belogvardeiskikh sukhoputnykh voisk i Volzhskoi rechnoi voennoi flotilii letom-osen'yu 1918 goda) [Under the St. George pennant (V.O. Kappel and the combat interaction

of the White Guard ground forces and the Volga River military flotilla in the summer-autumn of 1918)]. *Voенно-morskіe sily Rossii i Tul'skii krai*. Tula. Pp. 44-51. [in Russian]

Kuznetsov, 2012 – *Kuznetsov, N.A.* (2012). *Sozdanie i deyatelnost' rechnykh flotilii Belogo dvizheniya na Vostoke Rossii* [Creation and activity of river flotillas of the White movement in the East of Russia]. M. [in Russian]

Malinin, 1924 – *Malinin, D.* (1924). *Volzhskaya voennaya flotiliya na rr. Volge, Kame i Beloi v 1918 g.* [Volga military flotilla on the river. Volga, Kama and Belaya in 1918]. *Morskoi sbornik*. 8: 57-76. [in Russian]

Mordvinov, 1962 – *Mordvinov, R.N.* (1962). *Kursom Avrory. Formirovanie Sovetskogo Voенно-morskogo flota i nachalo ego boevoi deyatelnosti (noyabr' 1917 - mart 1919)* [Aurora course. Formation of the Soviet Navy and the beginning of its combat activities (November 1917 - March 1919)]. M. [in Russian]

Petrov, 2008 – *Petrov, A.A.* (2008). *Istoriya ustanovki i ispol'zovaniya zenitnykh orudii sistemy Lendera-Tarnovskogo na sudakh Rechnogo boevogo flota (Komucha) i na Kamskoi rechnoi boevoi flotilii* [History of the installation and use of anti-aircraft guns of the Lender-Tarnovsky system on ships of the River Combat Fleet (Komuch) and on the Kama River Combat Flotilla]. *Voенно-istoricheskie issledovaniya v Povolzh'e: Sb. nauchnykh trudov*. Vyp. 8. Saratov. Pp. 86-93. [in Russian]

Shirokorad, 2006 – *Shirokorad, A.B.* (2006). *Velikaya rechnaya voina. 1918–1920 gody* [The Great River War. 1918–1920]. M. [in Russian]

Spisok chastei..., 1997 – *Spisok voiskovykh chastei, uchrezhdenii i zavedenii Narodnoi armii. Sostavlenn k 15 avgusta 1918 goda* [List of military units, institutions and establishments of the People's Army. Compiled by August 15, 1918]. Belaya Gvardiya. 1997. № 3. [in Russian]

Ul'yanov, 1934 – *Ul'yanov, N.I.* (1934). *Khronika deistvii Volzhsko-Kaspiiskoi voенnoi flotilii i otryadov sudov i desantnykh za 1918-1920 gg.* [Chronicle of the actions of the Volga-Caspian military flotilla and detachments of ships and landing forces in 1918-1920]. Gor'kii. [in Russian]

Vishnevskii, 1939 – *Vishnevskii, V.* (1939). *V pervykh boyakh na Volge* [In the first battles on the Volga]. *Voенnye moryaki na frontakh grazhdanskoi voiny*. M.-L. [in Russian]

Volzhskaya flotiliya..., 1979 – *Volzhskaya voennaya flotiliya v bor'be za vlast' Sovetov (1918-1919)* [Volga Military Flotilla in the Struggle for Soviet Power (1918-1919)]. *Sb. dokumentov*. Gor'kii, 1979. [in Russian]

Vozniknovenie..., 1920 – *Vozniknovenie Volzhskoi voенnoi flotilii i ee deistviya v Grazhdanskuyu voynu v kampaniyu 1918 g.* [Emergence of the Volga Military Flotilla and its actions in the Civil War in the 1918 campaign]. *Morskoi sbornik*. 1920. 4-5: 32-41. [in Russian]

Vspominaya bylye pokhody, 1959 – *Vspominaya bylye pokhody: Sbornik vospominanii veteranov Volzhskoi voенnoi flotilii (1918-1920 gg.)* [Remembering Past Campaigns: A Collection of Memories of Veterans of the Volga Military Flotilla (1918-1920)]. Gor'kii. 1959. [in Russian]

Первые 50 дней речной войны на средней Волге (июнь – июль 1918 г.)

Ярослав Иванович Головач ^a

^a Клуб истории флота, Запорожье, Украина

Аннотация. О боях красных моряков летом – осенью 1918 г. в центральной части Волги много писалось в советское время. В 1990-е гг. вышли исследования и мемуары их противников. На основе этих двух групп источников в работе проведена комплексная реконструкция событий на Волге в июне-июле 1918 г. Они характеризуется практически полным отсутствием боевого опыта как с одной, так и с другой стороны. Поэтому данный период уместно назвать периодом проб и ошибок: ошибались как красные, так и белые. Но наиболее фатальные последствия они имели для красных, немаловажное значение оказала и череда предательств некоторых крупных начальников, что в итоге привело к сокрушительному поражению красных на Волге и оставлению огромных регионов. Однако следует отдать должное, они не смирились с поражениями, а учли полученный опыт, смогли накопить силы и в итоге взять реванш.

Ключевые слова: гражданская война, Волга, речная война, лето 1918 г.

Copyright © 2024 by Cherkas Global University



Published in the USA
International Naval Journal
Issued since 2013.
E-ISSN: 2413-7596
2024. 12(1): 22-34

DOI: 10.13187/inj.2024.1.22
<https://inj.cherkasgu.press>



Barges of the Kronstadt Port in the Second Half of the 1920s

Nicholas W. Mitiukov ^{a, *}

^a Udmurt Federal Research Center of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences,
Russian Federation

Abstract

By the mid-1920s, many of the pre-revolutionary floating craft of the Kronstadt military port were lost, written off, or transferred to other organizations. On the other hand, the lists included barges that arrived from Finland and were transferred from the Kronstadt Fortress. They were also numbered, so the numbers were duplicated. As a result, on April 2, 1926, in order to streamline the numbering, all floating craft of the Main Military Port were renumbered. We have previously shown that until 1926, the numbering of the floating craft of the Kronstadt port remained unchanged since pre-revolutionary times. On the other hand, from 1931 to the end of 1940, the numbering was also constant. New vessels received numbers instead of the excluded ones, and the rest of the floating craft were listed with unchanged numbers throughout this period. The work analyzes the order of April 2, 1926, since it allows us to “glue” two fragments of the ship biographies. It is concluded that this order allows us to “glue” only the biographies of praams No. 1 to No. 15. However, there is uncertainty with praams No. 16 to No. 20. Obviously, these numbers were given to praams that were out of order in 1926, gradually being repaired and put into service. As for the rest of the floating craft, primarily barges, it is shown that between 1926 and 1931 there was another order on renumbering. If the renumbering scheme for sanitary barges can be reconstructed relatively easily, it is difficult to do so for coal, artillery and dry cargo barges due to the presence of similar vessels. In addition, it has been established that the floating craft of the Kronstadt Fortress were also renumbered between July and October 1925, before being transferred to the Kronstadt port.

Keywords: Main military port, Baltic fleet, Kronstadt, floating craft.

1. Введение

К середине 1920-х г. многие из плавсредства Кронштадтского военного порта дореволюционной постройки оказались потерянными, списанными или переданными в другие организации. В результате в некогда едином списке номеров плавсредств образовались многочисленные лакуны, усложнявшие документооборот порта. С другой стороны, в состав плавсредств оказались включены баржи, пришедшие из Финляндии и переданные от Кронштадтской крепости. Они тоже были номерными, так что нередко номера дублировались. Желая упорядочить нумерацию, руководство порта несколько раз выступало с предложением о перенумерации. В результате 2 апреля 1926 г. все плавсредства Главного военного порта перенумеровали. Анализ этого списка и посвящена данная работа.

* Corresponding author

E-mail addresses: nico02@mail.ru (N.W. Mitiukov)

2. Материалы и методы

Основными материалами работы послужили фонды Российского государственного архива Военно-морского флота (РГА ВМФ), в первую очередь, фонд Главного военного порта (Р-305). Кроме того, ценными дополнениями к нему послужили документы Штаба Балтийского флота (Р-92), Управления помощника начальника Военно-морских сил по техническо-хозяйственной части (Р-12) а также Управления по плавучим средствам Кронштадтского порта (Р-592). В качестве основных инструментов работы стали хронологический метод и системный анализ.

3. Обсуждение

В имеющейся литературе плавсредствам Кронштадтского порта уделяется мало внимания. В основном о них вспоминают только если какое-то известное судно было перечислено к плавсредствам (Яровой, 2018). Ранее нами было показано, что до 1926 г. нумерация плавсредств Кронштадтского порта оставалась неизменной с дореволюционных времен (Mitiukov, Cherkasova, 2023). С другой стороны, начиная с 1931 г., то есть с появления приказа № 237 (Приказ № 237, 1931) и до конца 1940 г. (т.е. до приказа 17.12.1940 г.) нумерация также была постоянная (Mitiukov, 2022). Новые суда получали номера вместо исключенных, а остальные плавсредства весь этот период числились с неизменными номерами.

Анализируемый приказ от 2 апреля 1926 г. казалось бы, позволяет «склеить» два фрагмента судовых биографий, в связи с чем он и подвергается нижеприведенному анализу.

4. Результаты

В фондах РГА ВМФ имеется дело начальника плавсредств Кронштадтского порта «Дислокация Морских сил Балтийского моря на зимний период 1925-1926 гг.», в котором дается распределение плавсредств на 2 апреля 1926 г. (РГА ВМФ. Ф. Р-305. Оп. 2. Д. 707. Л. 237-238). В отличие от прочих подобных списков, при описании барж и плашкоутов в деле имеется указание на старую нумерацию судов и ее соответствие с новой (Таблица 1). Очевидно, что около 2.04.1926 г. кронштадтские плавсредства получили новую нумерацию, которая и воспроизведена в этой таблице.

Следующий подобный глобальный приказ о переименовании плавсредств вышел 4 ноября 1931 г. (Приказ № 237, 1931), начиная с которого, судя по имеющимся спискам плавсредств, сохраняется полная их преемственность вплоть 17 декабря 1940 г., когда плавсредства снова получили новую нумерацию. Это обстоятельство дало возможность восстановить биографии судов с 1931 г. по 1940 г. (Mitiukov, 2022), корректность которой была доказана одинаковыми характеристиками барж и плашкоутов по спискам 1934, 1939 и 1940 гг.

С другой стороны, имеется приказ от 22 марта 1924 г. (РГА ВМФ. Ф. Р-92. Оп. 1. Д. 692. Л. 28-29)., в соответствии с которым плавсредства Кронштадтского порта получили новую нумерацию, сохранявшуюся неизменно с 1908 г. Однако последующий анализ показал, что после 22.03.1924 г. в делопроизводстве Главного военного порта сохранилась старая нумерация судов (Mitiukov, Cherkasova, 2023). Это было связано с передачей порту плавсредств Кронштадтской крепости, для обозначения которых до 1926 г. использовали прежнюю нумерацию, принятую в крепости, и очевидно, что во избежание путаницы, для плавсредств Кронштадтского порта также сохранили старую нумерацию.

Таким образом, формально получается, что приказ, вышедший около 2.04.1926 г. и, нашедший отражение в этом списке, сможет произвести «склею» биографий Кронштадтских плавсредств в период с 1926 по 1931 гг.

Таблица 1. Плавсредства Главного военного порта на 2.04.1926 г. (РГА ВМФ. Ф. Р-305. Оп. 2. Д. 707. Л. 237-238)

Новый номер	Старый номер	Примечание	Новый номер 22.03.1924
Железные угольные баржи			
№ 1	«Первенец»	90 000 пуд.	

Новый номер	Старый номер	Примечание	Новый номер 22.03.1924
№ 2	№ 1	30 000 пуд., бывшие дровянки Ленинградского военного порта	№ 32 – 25000 пуд.
№ 3	№ 2		№ 33 – 25000 пуд.
№ 4	№ 3		№ 34 – 25000 пуд.
№ 5	№ 4		№ 35 – 25000 пуд.
№ 6	№ 1		Бывшие батарейные форты, ранее в списках не были
№ 7	№ 2		
№ 8	№ 47	15 000 пуд.	№ 27 – 15000 пуд.
№ 9	№ 48	15 000 пуд.	№ 28 – 15000 пуд.
№ 10	№ 51	15 000 пуд.	№ 29 – 15000 пуд.
№ 11	№ 56	15 000 пуд.	№ 31 – 15000 пуд.
Госпитальные баржи			
№ 16	№ 2	2 000 пуд.	№ 1 – 2000 пуд.
№ 17	№ 5	2 000 пуд. – на полке	№ 2 – 2000 пуд.
Железные сухогрузные баржи			
№ 21	№ 52	15 000 пуд.	№ 30 – 15000 пуд.
№ 22	№ 9	15 000 пуд. (от Кронкрепости ?)	
№ 23	№ 40	12 000 пуд.	№ 24 – 10000 пуд.
№ 24	№ 43	12 000 пуд.	№ 25 – 15000 пуд.
№ 25	№ 45	11 000 пуд. – полузатошленная	№ 26 – 15000 пуд.
№ 26	№ 18	10 000 пуд.	№ 18 – 10000 пуд.
№ 27	№ 32	10 000 пуд.	№ 19 – 9000 пуд.
№ 28	№ 36	10 000 пуд.	№ 22 – 10000 пуд.
№ 29	№ 38	10 000 пуд.	№ 23 – 10000 пуд.
№ 30	№ 10	10 000 пуд. – на полке от Кронкрепости	
№ 31	№ 29	9 000 пуд.	№ 16 – 9000 пуд.
№ 32	№ 31	9 000 пуд.	№ 17 – 9000 пуд.
№ 33	№ 34	9 000 пуд. – полузатошленная	№ 20 – 9000 пуд.
№ 34	№ 35	9 000 пуд.	№ 21 – 9000 пуд.
№ 35	«Пурга»	9 000 пуд. – от Кронкрепости	
№ 36	«Мягель»	9 000 пуд. – от Кронкрепости	
№ 37	№ 10	8 000 пуд.	№ 14 – 3000 пуд.
№ 38	№ 1	8 000 пуд. – от Кронкрепости	
№ 39	№ 26	7 000 пуд.	№ 13 – 7000 пуд.
№ 40	№ 2	7 000 пуд. – от Кронкрепости	
№ 41	№ 24	6 000 пуд.	№ 12 – 6000 пуд.
№ 42	№ 22	6 000 пуд. – на полке	№ 11 – 6000 пуд.
№ 43	УМО	6 000 пуд.	№ 36 – 6000 пуд.
№ 44	№ 3	5 000 пуд. – от Кронкрепости	
№ 45	№ 6	5 000 пуд. – на полке от Кронкрепости	
№ 46	№ 5	4 500 пуд. – от Кронкрепости	
№ 47	№ 13	4 000 пуд. – от Кронкрепости (?)	№ 8 – 4000 пуд.
№ 48	№ 15	4 000 пуд.	№ 15 – 4000 пуд.
№ 49	№ 4	4 000 пуд. – от Кронкрепости	
№ 50	№ 7	3 500 пуд. – от Кронкрепости	
№ 51	№ 8	3 500 пуд. – от Кронкрепости	
№ 52	№ 3	2 000 пуд.	№ 3 – 2000 пуд.
№ 53	№ 6	2 000 пуд.	№ 6 – 2000 пуд.
№ 54	№ 7	2 000 пуд.	–
№ 55	№ 8	2 000 пуд.	№ 4 – 2000 пуд.
№ 56	№ 12	2 000 пуд. – на полке	№ 7 – 2000 пуд.
№ 57	№ 19	2 000 пуд.	№ 9 – 2000 пуд.

Новый номер	Старый номер	Примечание	Новый номер 22.03.1924
№ 58	№ 1	2 000 пуд. – от Порохового завода	–
№ 59	№ 9	2 000 пуд. – на полке	№ 5 – 3000 пуд.
№ 60	№ 21	2 000 пуд.	№ 10 – 4000 пуд.
№ 61	№ 1	1 600 пуд. – на полке, в списках нет	–
Железные плашкоуты			
№ 1	№ 2	В списках нет	–
№ 2	№ 10		№ 37 – 5000 пуд.
№ 3	№ 14		№ 38 – 5000 пуд.
№ 4	№ 15		№ 39 – 5000 пуд.
№ 5	№ 16	В списках нет	–
№ 6	№ 19		–
№ 7	№ 21		№ 40 – 5000 пуд.
№ 8	№ 23		№ 41 – 5000 пуд.
№ 9	№ 27		№ 42 – 5000 пуд.
№ 10	№ 29	В списках нет	–
№ 11	№ 32		№ 43 – 5000 пуд.
№ 12	№ 34		№ 44 – 5000 пуд.
№ 13	№ 36		№ 46 – 5000 пуд.
№ 14	№ 43	Полузатопленный	–
№ 15	№ 45	На полке	№ 45 – 5000 пуд.

Баржи № 1–4 Ленинградского военного порта, названные как «дровянки» (490 т.), это скорее всего артиллерийские баржи (бывшие № 1-а, № 2-а, № 3-а, четвертая неизвестно), использовавшиеся Петроградским портом для перевозки бревен, приказом № 145 по Петроградскому военному порту от 4 июля 1922 г. получившие эти номера (Mitiukov, Cherkasova, 2023). Аналогично форты – это бывшие плавучие батареи Онежской флотилии № 1 и № 2, которые также вошли в состав плавсредств Петроградского военного порта. Характеристики № 1 неизвестны, а № 2 имела водоизмещение 188 т., размерения 46,3 × 7,0 × 1,5 м (Mitiukov, Cherkasova, 2023).

Анализ Таблицы 1 позволяет выявить опечатки. Во-первых, баржа № 9 Кронштадтского порта, постройки 1878 г. имела грузоподъемность в 3000 пуд. Поэтому она подходит под параметры новой баржи № 59, но никак не № 22. В связи с этим, можно предположить, что в ремарке относительно новой баржи № 22 пропущена фраза «от Кронкрепости». С другой стороны, новая баржа № 47, бывшая № 13 – это бывшая № 13 Кронштадтского порта постройки Воткинского завода 1901 г. (4000 пуд.), но никак не Кронкрепости. Примечание «на полке» означает, что данное судно находилось в отстое, поднятое на полку, а «в списках нет» – что его уже успели исключить из списков плавсредств. Отсутствие в списках по всем позициям полностью совпадает с отсутствием данного судна в приказе от 22.03.1924 г. Кроме того, в этом приказе отсутствуют баржа № 7, баржа Порохового завода и также плашкоуты № 19 и № 43 (последний полузатопленный). Зато в приказе от 22.03.1924 г. есть баржа № 13, которая пропала из списка 2.04.1926 г. – это еще раз доказывает, что это бывшая баржа Кронштадтского порта, а не Кронштадтской крепости. Баржа порохового завода – это бывшая № 20 (1902 г.).

На момент подавления Кронштадтского мятежа в апреле 1921 г. эти суда находились в следующем состоянии (Mitiukov, 2024):

№ 1 (1861 г., 1500 пуд.) – На форте Петр 1-й. Осмотреть подводную часть и произвести ее ремонт по смене листов. Навесить, вместо оторванного, руль. Обнести вновь привальными брусьями. Поставить недостающие кнехты. Сделать недостающие люковые крышки. Выправить фальшборт. Обшить жилые каюты. Окрасить корпус баржи снаружи и изнутри.

№ 7 (1900 г., 2000 пуд.) – У караульного дома Военной гавани, надо провести капитальный ремонт всего корпуса.

№ 20 (1902 г., 2000 пуд.) – На стенке у Константиновского дока, производится ремонт по смене нескольких листов подводной части и другой ремонт по корпусу.

Видно, что № 1 и № 7 действительно находятся в ремонте, судя по обширному списку дефектации. Таким образом, на 1924 г. они могли быть также в ремонте, законченном в 1926 г.

Сравнивая списки в приказах 1926 г. и 1931 г., видно, что санитарные баржи в этот период были еще раз перенумерованы. Так если у баржи Бритнева размерения составляли 21,35 × 4,27 м, то у баржи Невского завода – 22,87 × 5,49 м. Видно, что последняя шире почти на метр при примерно соизмеримой длине. Точно такие же закономерности можно увидеть в размерениях у барж № 50 и 51. У первой – 22,75 × 5,35, у второй – 21,00 × 4,54 м. Таким образом, № 50 – это баржа Невского завода, а № 51 – завода Бритнева.

В результате реконструкции их биографий видится следующим образом.

Баржа № 2. До 1908 г. № 59, завод Бритнева, 1875 г. 32,8 т., 21,35 × 4,27 × 0,92 м.

С 22.03.1922 г. № 1, с 2.04.1926 г. № 16 (госпитальная). В период с 1926 по 1931 г. стала № 51 (санитарная). Приказом № 237 от 4.11.1931 г. № 51.

1934 г. 21,00 × 4,54 м. – на ходу. Состояние удовлетворительное, требует докования и деревообделочных работ.

1939 г. до 1917 г.п. 65 т., 35 брт. 22,5 × 5,5 м. В 1936 г. капремонт, корпус № 3.

1940 г. до 1917 г.п. 65 т. 22,5 × 5,5 м.

12.10.1940 г. исключена из списков плавсредств в связи с передачей Таллинскому военному порту.

Баржа № 5. До 1908 г. № 5, Невский завод, 1899 г. 32,8 т., 22,87 × 5,49 × 0,61 м.

С 22.03.1922 г. № 2, с 2.04.1926 г. № 17 (госпитальная). В период с 1926 по 1931 г. стала № 50 (санитарная). Приказом № 237 от 4.11.1931 г. № 50.

1934 г. 22,75 × 5,35 м. – на ходу. Состояние удовлетворительное, требует докования и деревообделочных работ.

1939 г. до 1917 г.п. 55 т., 35 брт. 22,7 × 5,3 м. В 1935 г. капремонт, корпус № 3.

1940 г. до 1917 г.п. 65 т. 22,75 × 5,35 м.

12.10.1940 г. исключена из списков плавсредств в связи с передачей Таллинскому военному порту.

На 1925 г. плавсредства Кронштадтской крепости состояли из барж «Пурга», «Мятедь» и 12 номерных. Их состояние к 1.07.1925 г. приведено в [Таблице 2](#), данные по акту передачи в [Таблице 3](#). Баржи № 10, № 11 и № 12 переданы в эксплуатацию Кронштадтскому торговому порту (сначала в аренду, позднее окончательно), остальные – в состав действующих плавсредств.

Таблица 2. Данные по формулярам плавсредств Кронштадтской крепости

Номер	Карт.	Размерения	Вод.	М.	Кл.	Лист	Год	М.	Вод.	Прим.
Ф. Р-12. Оп. 1. Д. 259							Ф. Р-305. Оп. 2. Д. 707. Л. 189 об.			
«Мятедь»	152	31,40 × 9,00 × 1,80	–	С	М	Л. 218	–	Д	180	–
«Пурга»	153	37,21 × 7,93 × 0,92	230/180	С	М	Л. 219	1912	Д	100	–
№ 1	132	–	–	–	–	Л. 220	–	?	?	–
№ 2	133	27,45 × 6,10 × 1,52	95/80	Ж	М	Л. 221	–	Ж	80	КР
№ 3	134	27,45 × 6,10 × 1,52	95/80	Ж	М	Л. 222	–	Ж	80	КР
№ 4	135	42,70 × 9,30 × 1,52	165/140	Ж	М	Л. 223	–	Ж	140	КР
№ 5	136	19,21 × 4,57 × 2,13	85/65	Ж	М	Л. 224	–	Ж	65	–
№ 6	137	19,20 × 4,60 × 1,40	–	С	–	Л. 225	1912	С	50	–
№ 7	138	30,50 × 4,93 × 1,52	170/140	Ж	М	Л. 226	–	Ж	140	КР
№ 8	139	38,20 × 8,10 × 1,60	162/138	Ж	М	Л. 227	–	Ж	130	СР
№ 9	140	30,50 × 7,10 × 1,75	100/75	Ж	М	Л. 228	–	Ж	85	СР
№ 10	141	28,0 × 6,50 × 1,50	–	Ж	Р	Л. 229	–	С	?	–
№ 11	142	27,45 × 6,10 × 1,52	95/80	Ж	М	Л. 230	–	Ж	80	СР
№ 12	143	42,5 × 10,0 × 1,25	157/140	Д	М	Л. 231	–	Д	140	СР

Карт. – номер учетной карточки; размерения: длина × ширина × углубление; Вод. – водоизмещение / грузоподъемность; М. – материал корпуса: С – сталь, Ж – железо, Д – дерево; Кл. – класс: М – морская, Р – речная. Прим. – примечание требуется ремонт: КР – капитальный ремонт, СР – средний ремонт.

Таблица 3. Акты передачи плавсредств от Кронштадтской крепости Кронштадтскому военному порту (РГА ВМФ. Ф. Р-592. Оп. 1. Д. 140)

	№ акта, дата	Груз.	Примечание	Лист	Размерения
«Мягель»	№ 305 от 23.10.1925	10000	Ж, СР	Л. 97	90 × 22 × 4
«Пурга»	№ 300 от 23.10.1925	15000	?, Р	Л. 91	100 × 30 × 5
№ 1	№ 326 от 23.10.1925	8000	Ж, двухлюковая, Р	Л. 129	80 × 18 × 1,6
№ 2	№ 302 от 23.10.1925	5000	Ж, КР	Л. 94	75 × 16 × 3
№ 3	№ 304 от 31.10.1925 № 321 от 23.10.1925	6000	Ж, двухлюковая, Р	Л. 96 Л. 123	75 × 16 × 3
№ 4	№ 308 от 23.10.1925	5000	Ж, КР	Л. 101	75 × 14 × 1,6
№ 5	№ 303 от 23.10.1925	5000	Ж, Р	Л. 95	60 × 14 × 3
№ 6	№ 319 от 23.10.1925	5000	Ж, открытая, Р	Л. 121	60 × 14 × 3
№ 7	№ 307 от 23.10.1925	3000	Ж, требует окраски	Л. 99	60 × 14 × 3
№ 8	№ 318 от 31.10.1925 № 322 от 23.10.1925	3000	Ж, однолюковая, МР	Л. 119 Л. 124	60 × 14 × 3

Р – требуется ремонт, КР – капитальный ремонт, СР – средний ремонт, МР – малый ремонт. Ж – материал корпуса железо. Размерения в футах даются по: (РГА ВМФ. Ф. Р-305. Оп. 2. Д. 707. Л. 171)

Как видно из Таблицы 2, баржи № 2, 3 и 11 однотипные. В 1907 г. они находились в работе у Кронштадтского артиллерийского склада как баржи № 1, 2, 3 1901 года постройки. Таким образом, в промежуток между революцией и 1924 г. баржа № 1 стала № 11. Баржи № 5 и № 6 построены в 1911 г. заводом «Ланге и сын» (Рига) по заказу военного ведомства для Кронштадтской крепости. Грузовая баржа «Надежда» (1861 г.), приобретена в начале 1910-х гг. у частника для управления строителя Кронштадтской крепости. В промежутке между революцией и 1924 г. стала № 1. История появления остальных барж неизвестна.

Анализируя данные крепостных барж по Таблицам 1-3 видно, что номера в них не стыкуются. В Таблице 1 и Таблице 3 суда расположены в порядке уменьшения грузоподъемности, в то время как в Таблице 2 – вразнобой. Из этого можно предположить, что в период с июля 1925 г. до передачи барж в октябре 1925 г., их, скорее всего, перенумеровали.

Поскольку в плавсредствах Главвоенпорта отсутствуют деревянные суда, сразу получается, что единственная деревянная баржа № 12 была передана торговому порту. В Таблице 2 деревянными также указаны «Пурга» и «Мягель», но это скорее всего опечатка, поскольку все остальные данные говорят, что они железные или даже стальные.

Также известно, что железная баржа № 9 это бывшая № 4. В 1925 г. она находилась на форте Кроншлот в полузатопленном состоянии, в правом борту выше ватерлинии имеется пробоина, верхняя палуба (деревянная) пришла в негодность (РГА ВМФ. Ф. Р-592. Оп. 1. Д. 140. Л. 152 об). В Таблице 2 баржа № 4 – это самая крупная баржа крепости. Это же подтверждается Таблицей 1, где баржа № 9 также самая крупная. В Таблице 1 имеется еще одна крупная баржа, больше «Пурги» и «Мятели» – баржа № 10. Из Таблицы 2 видно, что это вероятнее всего № 8. Своими размерениями она уступает лишь № 4.

Судя по Таблице 1, баржа № 1 (бывшая «Надежда») крупнее остальных, но явно меньше «Пурги» и «Мятели». Это подтверждается данными Таблицы 3. Так что возможно, она сохранила свой номер.

Баржи № 2–4 по Таблицам 1 и 3 практически однотипные. А это точно соответствует информации о баржах с первоначальными номерами № 1–3. Вероятно, с баржей № 1 что-то произошло, в результате этого она получила № 11 (Таблица 2), что привело к уменьшению разрешенной грузоподъемности и максимальной осадки. Это подтверждается Таблицей 1,

в которой баржи № 2–8 явно меньше «Пурги» и «Мятели», а также номерных № 9 и № 10. В принципе, кроме № 2 они там располагаются достаточно кучно, между ними вклинились баржи № 13 и № 15 Кронштадтского военного порта, но видно, что они соизмеримой грузоподъемности. [Таблица 3](#) определяет № 5, 6, 7, 8 как однотипные, но скорее всего они просто близки друг другу, а это два разных типа: № 5 и 6, а также № 7 и 8. Но в начальном списке имеются две однотипные баржи № 5 и № 6, которые явно меньше всех остальных. Из чего можно предположить, что № 5 и 6 стали № 7 и № 8. Наконец, в [Таблице 3](#) имеется еще две близкие друг к другу баржи, это № 7 и № 9. Правда у них очень существенно различается ширина корпуса: 4,93 и 7,10 м. Это позволяет предположить, что при равной осадке у № 9 должно быть существенно большее водоизмещение и грузоподъемность (раза в полтора), но по данным таблицы получается, что они наоборот меньше раза в полтора. Так что, скорее всего, обе баржи все-таки либо однотипные, либо похожие. И они явно больше баржей постройки «Ланге и сын» (№ 5 и 6). Так что, скорее всего именно они и стали № 5 и № 6.

В итоге схема перенумерации барж перед передачей их Главвоенпорту получается следующей:

- № 1 → № 1
- № 2 → № 2
- № 3 → № 3
- № 4 → № 9 ([РГА ВМФ. Ф. Р-592. Оп. 1. Д. 140. Л. 152 об](#))
- № 5 → № 7
- № 6 → № 8
- № 7 → № 5
- № 8 → № 10
- № 9 → № 6
- № 10 → № 11 (передана торговому порту)
- № 11 → № 4
- № 12 → № 12 (передана торговому порту)

Из этой схемы получается, что № 11 и № 12 переданы торговому порту, а № 9 – в аренду. При чем, в [Таблице 1](#) относительно перенумерации старой баржи № 9 отсутствует ремарка, что она из Кронштадтской крепости. Между тем, в Главвоенпорте имелось три баржи, возвращенные из Финляндии: № 6, № 9 и № 56. Приказом по управлению плавучих средств порта № 371 от 22.11.1922 г. прибывшие из Финляндии баржи № 6, № 9 и № 56 безо всяких документов перенумерованы вместо переданных Фондкомбалту: № 6 в № 14, № 9 в № 17 и № 56 в № 30 ([РГА ВМФ. Ф. Р-305. Оп. 2. Д. 700. Л. 34](#)). Однако все эти баржи с новыми номерами отсутствуют в [Таблице 1](#). Но в ней есть № 56, а баржа с таким номером отсутствует в Боевых расписаниях Балтийского флота в 1916 и 1917 гг. Так что возможно, № 56 – это как раз и прибыла из Финляндии, как и № 9, чем и объясняется дублирование номеров. Но при этом не понятно, куда делась № 6.

В итоге данные по баржам, имеющимся в приказе 1926 г. сведены в [Таблицу 4](#). Грузоподъемность судов дана по [Таблице 1](#) с учетом пересчета из пудов в тонны. Туда же добавлены данные на 1934 г. по Переписке в связи с судоремонтом 1934 г. – три последние колонки ([РГА ВМФ. Ф. Р-305. Оп. 2. Д. 717. Л. 20-24](#)). Это единственный документ, приводящий даты постройки барж – в других документах 1930-х гг. обычно указывается лишь, что баржа «дореволюционной постройки».

Как видно из таблицы, в период с 1926 по 1931 гг. плавсредства были еще раз перенумерованы. Приказ 1926 г. составлялся с учетом возможных дополнений, поэтому в номерах были оставлены лакуны. По-видимому, из-за передачи от других портов барж большой грузоподъемности, четырех номеров оказалось недостаточно, в результате чего новые номера получили и санитарные баржи.

Судя по справочнику В.В. Ярового, бывшие броненосные батареи «Первенец», «Не тронь меня» и «Кремль» с 4.07.1922 г. стали баржами Петроградского порта № 1–3. При это «Первенец» и «Кремль» с 1925 г. ввели в состав плавсредств Главного военного порта в качестве угольных барж ([Яровой, 2018](#)). Можно предположить, что если «Первенец» в [Таблице 1](#) явно выведен как «Первенец», то остальные две батареи фигурируют как № 6 и

7 (бывшие № 1 и 2). Грузоподъемность «Первенца» указана как 90 тыс. пудов (1500 т.). У № 6 и 7 грузоподъемность отсутствует. Однако в 1934 г. грузоподъемность бывшего «Первенца» указана как 1200 т., год постройки 1878 (РГА ВМФ. Ф. Р-305. Оп. 2. Д. 717. Л. 21). Больше ни одно плавсредство таких характеристик не имеет, а следовательно, броненосных батарей кроме «Первенца» в списке плавсредств Кронштадтского военного порта нет (в Таблице 4 Данные по «Первенцу» опущены).

Таблица 4. Соответствие номеров барж по приказу 1926 г. и приказу 1931 г.

№	Постройка	Гр.	Размерения	Год	Гр.	Размерения
2	Неизв.	491	?	1878	550	48,35 × 11,74
3	Неизв.	491	?	1916	550	45,20 × 14,60
4	Неизв.	491	?	1875	500	45,50 × 8,65
5	Неизв.	491	?	1916	500	45,00 × 8,25
6	Неизв.	491	?	1868	500	46,09 × 8,30
7	Неизв.	491	46,30 × 7,00 × 1,50	1912	500	46,00 × 8,70
8	Неизв, 1912	245	34,16 × 8,08 × 0,76	1912	500	46,30 × 8,20
9	Неизв, 1912	245	34,16 × 8,08 × 0,76	1912	250	33,60 × 8,60
10	Ок. 1912	245	?	1912	250	33,20 × 7,50
11	Неизв.	245	?	1912	250	35,00 × 8,70
15	–			1912	250	35,50 × 8,38
16	–			1861	250	34,00 × 8,52
17	–			1861	250	35,0 × 8,7 (?)
18	–			1868	250	41,2 × 8,7
19	–			1868	150	37,5 × 7,8 (?)
20	–			1850	150	?
21	Неизв. 1915	245	?	1868	150	35,5 × 6,9 (?)
22	Неизв.	245	42,70 × 9,30 × 1,52	1908	125	24,5 × 7,10
23	Вотк., 1850	196	42,70 × 6,10 × 0,92	1908	125	23,70 × 7,10
24	Неизв, 1908	196	36,60 × 10,37 × 1,37	1908	125	23,70 × 7,10
25	Неизв, 1912	180	34,16 × 8,08 × 0,76	1908	125	24,50 × 7,10
26	Неизв, 1908	163	26,84 × 7,22 × 0,61	1908	125	28,30 × 7,00
27	Неизв, 1908	163	26,99 × 7,22 × 0,61	1908	?	?
28	Неизв, 1908	163	26,99 × 7,22 × 0,61	1908	?	?
29	Неизв, 1908	163	26,99 × 7,22 × 0,61	1866	100	25,4 × 6,6 (?)
30	Неизв.	163	38,20 × 8,10 × 1,60	1868	80	25,50 × 6,20
31	Вотк., 1864	147	27,45 × 6,71 × 1,22	1866	80	24,90 × 6,10
32	Кронштадт, 1886	147	27,45 × 7,62 × 1,52	1857	80	25,74 × 6,10
33	Вотк., 1867	147	36,60 × 6,71 × 1,37	1901	80	?
34	Вотк., 1867	147	36,60 × 6,71 × 1,37	1901	80	25,70 × 6,20
35	Неизв., 1912	147	37,21 × 7,93 × 0,92	1912	50	22,00 × 5,40
36	Неизв.	147	31,40 × 9,00 × 1,80	1875	50	22,40 × 5,40
37	Вотк., 1866	131	24,40 × 6,86 × 0,46	1868	50	22,20 × 5,40
38	Неизв., 1861	131	?	1861	50	22,20 × 5,30
39	Вотк., 1857	114	25,92 × 6,41 × 0,92	1901	50	21,50 × 5,50
40	Неизв., 1901	114	27,45 × 6,10 × 1,52	1901	50	22,20 × 5,30
41	Вотк., 1857	98	25,92 × 6,41 × 0,92	1900		сведений нет
42	Росенлев, 1878	98	23,18 × 4,88 × 0,92	1900	200	28,5 × 6,2 (?)
43	Неизв.	98	?	1899	30	22,75 × 4,35
44	Неизв., 1901	82	27,45 × 6,10 × 1,52	К 1931 г. в списках нет.		
45	Неизв.	82	30,50 × 4,93 × 1,52	К 1931 г. в списках нет.		
46	Неизв.	74	30,50 × 7,10 × 1,75	К 1931 г. в списках нет.		
47	Вотк., 1901	65	22,87 × 4,88 × 0,92	К 1931 г. в списках нет.		
48	неизв, 1902	65	22,57 × 4,98 × 0,92	К 1931 г. в списках нет.		

№	Постройка	Гр.	Размерения	Год	Гр.	Размерения
49	Неизв., 1901	65	27,45 × 6,10 × 1,52	К 1931 г.		в списках нет.
50	Ланге и сын, 1911	57	19,21 × 4,57 × 2,13	К 1931 г.		в списках нет.
51	Ланге и сын, 1911	57	19,20 × 4,60 × 1,40	К 1931 г.		в списках нет.
52	Бритнев, 1875	32	21,35 × 4,27 × 0,92	11.04.1930		сдана Рудмедторгу
53	Невск., 1899	32	22,87 × 5,49 × 0,61	К 1931 г.		в списках нет.
54	Пульман, 1900	32	22,87 × 5,49 × 0,61	К 1931 г.		в списках нет.
55	Пульман, 1900	32	22,87 × 5,49 × 0,61	К 1931 г.		в списках нет.
56	Пульман, 1901	32	22,87 × 4,88 × 0,92	К 1931 г.		в списках нет.
57	неизв, 1902	32	22,57 × 4,98 × 0,92	К 1931 г.		в списках нет.
58	неизв, 1902	32	22,57 × 4,98 × 0,92	К 1931 г.		в списках нет.
59	Росенлев, 1878	32	15,25 × 3,66 × 0,61	11.04.1930 г.		сдана Рудмедторгу
60	Росенлев, 1878	32	15,25 × 4,27 × 0,92	К 1931 г.		в списках нет.
61	Ижорск., 1861	26	21,35 × 4,27 × 0,46	К 1931 г.		в списках нет.

Между тем, видно, что в 1934 г. барж грузоподъемностью 500–550 т. стало на одну больше, чем в 1926 г., даже с учетом барж-фортов. Характеристики судов на 1926 г. все равно не известны, поэтому какие-то заключения сделать сложно. Можно лишь предположить, что демобилизованные плавучие батареи в списке 1934 г. вполне могут присутствовать: два судна имеют дату постройки 1916 г. и их размерения вполне соответствуют таковым у батарей.

Следующая группа плавсредств имеет грузоподъемность 250 т. Очевидно, им соответствует 15000 пудов списка 1926 г. Этим барж тоже стало на одну больше, из которых четыре 1912 г.п. и три 1861-68 гг. Первые четыре, это, возможно, № 8, 9, 10 и 21, чьи даты постройки точно известны. А вот что касается № 11 (б. № 56) и № 22 (б. № 9), приведенные из Финляндии без документов, им можно поставить любую дату в списке 1934 г., поскольку она все равно неизвестна. И остается еще одна баржа этой грузоподъемностью 1861-68 г.п. Вариант, что это бывший монитор практически однозначно отпадает. Во-первых, они имели длину около 60 м., а во-вторых, их карьера хорошо прописана в работе В.В. Ярового (Яровой, 2018). Так что вероятнее всего, в эту группу вошла бывшая № 25, на 1926 г. находящаяся в полузатопленном состоянии и потому со сниженной относительно номинала грузоподъемностью. К 1934 г. ее, вероятно, отремонтировали и грузоподъемность стала аналогичной однотипным баржам.

Из трех плавсредств грузоподъемностью 150 т. одно постройки 1850 г. и два – 1868 г. Столь старых судов в 1926 г. всего одно – № 23, бывший пароход «Граф Вронченко». Таким образом, можно утверждать, что он стал № 20, вскоре после 1934 г. списан и заменен на новую баржу 1936 г.п. Размерения судна в списке 1934 г. отсутствуют, скорее всего по причине подготовки к списанию. Баржа № 19, скорее всего, бывшая № 30 или принятая от Кронштадтской крепости (№ 10) или (что более вероятно ввиду более близких размерений) № 35 (бывшая «Пурга»). Дата ее постройки в документах также неизвестны, поэтому теоретически в 1934 г. могла быть указана любой. А вот что касается баржи № 21, практически однозначно это одна из однотипных № 34 или № 35 – совпадает год постройки и размерения.

В классе 125-тонных барж в 1934 г. указаны однотипные 1908 года постройки. Но пять из них даны с размерениями, а два без. № 27 и 28 находились в стадии списания и вскоре были заменены на новые баржи тех же номеров 1936 г.п. Таким образом, четыре баржи № 26-29 стали № 22–25. Относительно трех оставшихся, очень похоже, что это бывшие суда Кронштадтской крепости. Как видно, в [Таблице 1](#) их характеристики были назначены более чем произвольно, даже среди однотипных судов. А размерения № 26 похожи на № 46.

100-тонная баржа (№ 29) в списке 1934 г. всего одна и скорее всего это бывшая № 37 из-за совпадения года постройки и размерений.

В классе 80-тонных барж пять судов, при этом № 33 исключается из списков и вскоре ее заменят на новую баржу 1936 г.п. Тем не менее, № 33 и 34 – это вероятнее всего бывшие крепостные № 2, 3 и 4, ставшие с 1926 г. № 40, 44 и 49. Исходя из того, что № 4 обычно числилась с более низкой грузоподъемностью, можно сделать вывод, что это все-таки бывшие крепостные № 2 и 3. № 32 – явно какая-то бывшая из однотипных воткинских

№ 39 или 41, скорее всего первая, т.к. судя по увеличенной грузоподъемности в 1926 г. ее состояние в этом году было заметно лучше. Но может быть и сохранились обе баржи, правда у одной указан не тот год постройки. Третья – это может быть бывшая № 37, или же бывшие № 38 или 43, характеристики которых неизвестны.

Семь барж в списке 1934 г. это 50-тонные. № 35, судя по году постройки, бывшая крепостная № 50 или 51. № 39-41 – это явно бывшие провизионные баржи № 53-55. № 36-38 указаны с годами постройки 1861-1875, но таких годов в выборке 1926 г. нет. Так что, скорее всего, это также провизионные баржи, но с ошибочно указанным годом постройки, как и № 43.

Относительно плашкоутов, то они, кроме № 1 были практически однотипными, поэтому анализ характеристик применить к ним невозможно. Для №1 реконструкция биографии получается следующая.

Плашкоут № 2. До 1908 г. **№ 74**, Воткинский завод, 1872 г. 49,1 т., 20,13 × 7,47 × 1,40 м. С 2.04.1926 г. **№ 1.** К этому времени успел быть исключен из списков плавсредств, поскольку в навигации 1921 г. находился в затонувшем состоянии. Приказом № 237 от 4.11.1931 г. **№ 1.**

1934 г. 1912 г.п. 80 т. 19,34 × 6,95 м. – требует кап. ремонт.

1939 г. до 1917 г.п. 80 т., 80 брт. 19,9 × 7,0 м. В 1937 г. капремонт, корпус № 3.

1940 г. 1917 г.п. 80 т. 19,9 × 7,0 м. С 17.12.1940 г. **ПШ-1.**

Для остальных плашкоутов.

Плашкоут № 10. До 1908 г. **№ 20**, Воткинский завод, 1864 г. 81,9 т., 18,60 × 6,81 × 1,24 м. В 1921 г. затонул в Лужской губе, быстро поднят. С 22.03.1922 г. **№ 37**, с 2.04.1926 г. **№ 2.** Приказом № 237 от 4.11.1931 г. **№ 2.**

1934 г. 1912 г.п. 80 т. 19,34 × 6,95 м. – требует кап. ремонт.

1939 г. до 1917 г.п. 80 т., 80 брт. 19,9 × 7,0 м. В 1938 г. капремонт, корпус № 3.

1940 г. 1917 г.п. 80 т. 19,9 × 7,0 м. С 17.12.1940 г. **ПШ-2.**

Плашкоут № 14. До 1908 г. **№ 24**, Воткинский завод, 1864 г. 81,9 т., 18,60 × 6,81 × 1,24 м. В 1921 г. затонул в Лужской губе, быстро поднят. С 22.03.1922 г. **№ 38**, с 2.04.1926 г. **№ 3.** Приказом № 237 от 4.11.1931 г. **№ 3.**

1934 г. 1912 г.п. 80 т. 19,34 × 6,95 м. – находится в кап. ремонте с 1930 г. В 1934 г. в капремонте.

1939 г. до 1917 г.п. 75 т., 80 брт. 19,9 × 6,7 м. В 1934 г. капремонт, корпус № 3.

1940 г. 1917 г.п. 75 т. 19,9 × 6,7 м. С 17.12.1940 г. **ПШ-3.**

Плашкоут № 15. До 1908 г. **№ 25**, Воткинский завод, 1864 г. 81,9 т., 18,60 × 6,81 × 1,24 м. С 22.03.1922 г. **№ 39**, с 2.04.1926 г. **№ 4.** Приказом № 237 от 4.11.1931 г. **№ 4.**

1934 г. 1912 г.п. 80 т. 19,34 × 6,95 м. – на ходу. Состояние удовлетворительное, в 1933-34 гг. прошел капремонт.

1939 г. до 1917 г.п. 70 т., 80 брт. 19,0 × 6,7 м. В 1932 г. капремонт, корпус № 2.

1940 г. 1917 г.п. 70 т. 19,0 × 6,7 м. С 17.12.1940 г. **ПШ-4.**

Плашкоут № 16. До 1908 г. **№ 26**, Воткинский завод, 1864 г. 81,9 т., 18,60 × 6,81 × 1,24 м. С 2.04.1926 г. **№ 5** (к этому времени исключен из списков как затонувший в Ленинграде). Приказом № 237 от 4.11.1931 г. **№ 5.**

1934 г. 1912 г.п. 80 т. 19,34 × 6,95 м. – находится в кап. ремонте с 1930 г. Состояние удовлетворительное, в 1933-34 гг. прошел капремонт.

1939 г. до 1917 г.п. 75 т., 80 брт. 19,0 × 7,0 м. В 1935 г. капремонт, корпус № 3.

1940 г. 1917 г.п. 75 т. 19,0 × 7,0 м. С 17.12.1940 г. **ПШ-5.**

Плашкоут № 19. До 1908 г. **№ 29**, Воткинский завод, 1864 г. 81,9 т., 18,60 × 6,81 × 1,24 м. В навигации 1921 г. на ходу, но вскоре затонул в Петрограде. С 2.04.1926 г. **№ 6.** Приказом № 237 от 4.11.1931 г. **№ 6.**

1934 г. 1912 г.п. 80 т. 19,34 × 6,95 м. – передан УНИ. Сведений о техническом состоянии не имеется. Состояние неудовлетворительное, требует капремонт.

1939 г. –

Плашкоут № 21. До 1908 г. **№ 31**, Воткинский завод, 1864 г. 81,9 т., 18,60 × 6,81 × 1,24 м. С 22.03.1922 г. **№ 40**, с 2.04.1926 г. **№ 7.** Приказом № 237 от 4.11.1931 г. **№ 7.**

1934 г. 1912 г.п. 80 т. 19,34 × 6,95 м. – требует кап. ремонт. В 1934 г. в капремонте.

1939 г. до 1917 г.п. 75 т., 80 брт. 19,0 × 7,0 м. В 1935 г. капремонт, корпус № 2.

1940 г. 1917 г.п. 75 т. 19,0 × 7,0 м. С 17.12.1940 г. **ПШ-6.**

Плашкоут № 23. До 1908 г. № 33, Воткинский завод, 1864 г. 81,9 т., 18,60 × 6,81 × 1,24 м. С 22.03.1922 г. № 41, с 2.04.1926 г. № 8. Приказом № 237 от 4.11.1931 г. № 8.

1934 г. 1912 г.п. 80 т. 19,34 × 6,95 м. – требует кап. ремонт

1939 г. до 1917 г.п. 75 т., 80 брт. 19,0 × 7,0 м. В ремонте, к плаванию непригоден, корпус № 4.

1940 г. 1917 г.п. 75 т. 19,0 × 7,0 м.

30.10.1940 г. исключен из списков плавсредств в связи с передачей НИХИ ВМФ. С 17.12.1940 г. **ПШ-7.**

Плашкоут № 27. До 1908 г. № 37, Кронштадт, 1903 г. 81,9 т., 18,60 × 6,81 × 1,24 м. Предназначался к продаже в Госболтпароходство, отменено. С 22.03.1922 г. № 42, с 2.04.1926 г. № 9. Приказом № 237 от 4.11.1931 г. № 9.

1934 г. 1912 г.п. 80 т. 19,34 × 6,95 м. – находится в кап. ремонте с 1930 г. В 1934 г. в капремонте.

1939 г. –

1940 г. С 17.12.1940 г. **ПШ-8.**

Плашкоут № 29. До 1908 г. № 39, Воткинский завод, 1903 г. 81,9 т., 18,60 × 6,81 × 1,24 м. С 2.04.1926 г. № 10 (к этому времени исключен из списков). Приказом № 237 от 4.11.1931 г. № 10.

1934 г. 1912 г.п. 80 т. 19,34 × 6,95 м. – на ходу. Состояние удовлетворительное, в 1933–1934 гг. прошел капремонт.

1939 г. до 1917 г.п. 80 т., 70 брт. 19,0 × 7,0 м. В 1932 г. капремонт, корпус № 2.

1940 г. 1917 г.п. 80 т. 19,0 × 7,0 м. С 17.12.1940 г. **ПШ-9.**

Плашкоут № 32. До 1908 г. № 42, Воткинский завод, 1903 г. 81,9 т., 18,60 × 6,81 × 1,24 м. С 22.03.1922 г. № 43, с 2.04.1926 г. № 11. Приказом № 237 от 4.11.1931 г. № 11.

1934 г. 1912 г.п. 80 т. 19,34 × 6,95 м. – требует кап. ремонт

1939 г. до 1917 г.п. 80 т., 70 брт. 19,0 × 7,0 м. В капремонте, корпус № 4.

1940 г. 1917 г.п. 80 т. 19,0 × 7,0 м. С 17.12.1940 г. **ПШ-10.**

Плашкоут № 34. До 1908 г. № 44, Кронштадт, 1903 г. 81,9 т., 18,60 × 6,81 × 1,24 м. С 22.03.1922 г. № 44, с 2.04.1926 г. № 12. Приказом № 237 от 4.11.1931 г. № 12.

1934 г. ? г.п. 80 т. 19,34 × 6,95 м. – передан УНИ. Сведений о техническом состоянии не имеется. Состояние неудовлетворительное, требует капремонт.

1939 г. (для перевозки бензина) до 1917 г.п. 80 т., 70 брт. 19,0 × 7,0 м. Требуется капремонт, корпус № 2.

1940 г. (для перевозки бензина) 1917 г.п. 75 т. 19,0 × 7,0 м. С 17.12.1940 г. **ПШ-11.**

Плашкоут № 36. До 1908 г. № 46, Кронштадт, 1903 г. 81,9 т., 18,60 × 6,81 × 1,24 м. С 22.03.1922 г. № 46, с 2.04.1926 г. № 13. Приказом № 237 от 4.11.1931 г. № 13.

1934 г. ? г.п. 80 т. 19,34 × 6,95 м. – требует кап. ремонт

1939 г. до 1917 г.п. 80 т., 80 брт. 19,0 × 7,0 м. В 1938 г. капремонт, корпус № 4.

1940 г. 1917 г.п. 80 т. 19,0 × 7,0 м. С 17.12.1940 г. **ПШ-12.**

Плашкоут № 43. До 1908 г. № 53, Кронштадт, 1906 г. 81,9 т., 18,60 × 6,81 × 1,24 м. С 2.04.1926 г. № 14 (полузатоплен). 1934 г. подлежит реализации.

Плашкоут № 45. До 1908 г. № 55, Кронштадт, 1906 г. 81,9 т., 18,60 × 6,81 × 1,24 м. С 22.03.1922 г. № 45, с 2.04.1926 г. № 15. Приказом № 237 от 4.11.1931 г. № 15.

1934 г. ? г.п. 80 т. 19,34 × 6,95 м. – на ходу. Состояние удовлетворительное, в 1933–34 гг. прошел капремонт.

1939 г. –

1940 г. С 17.12.1940 г. **ПШ-13.**

Относительно предыдущих номеров имевшихся в 1931 и 1934 гг. плашкоутов № 16–20 ничего не известно. Вероятно, это какие-то отремонтированные из затонувших в 1920-е годы.

5. Заключение

Приказ от 2 апреля 1926 г. позволяет склеить биографии плашкоутов Кронштадтского порта до 1926 г. и после 1931 г. Но при этом возникает неопределенность с плашкоутами № 16–20, отсутствующие в нем, но имеющиеся на 1931 г. Вполне очевидно, что эти номера получили неисправные к 1926 г. плашкоуты, постепенно ремонтирующиеся и вводящиеся в

строй. Но что касается остальных плавсредств, в первую очередь барж, то вполне очевидно, что между 1926 и 1931 г. был еще один приказ о перенумерации. Если схему перенумерации санитарных барж можно сравнительно просто реконструировать, то относительно угольных, артиллерийских и сухогрузных барж это сделать затруднительно из-за наличия однотипных судов, что затрудняет реконструкцию. А кроме того, плавсредства Кронштадтской крепости в период между июлем и октябрём 1925 г., перед передачей их в состав Кронштадтского порта, также были перенумерованы.

Литература

Приказ № 237, 1931 – Приказ по Военно-морским силам Рабоче-Крестьянской Красной Армии № 237. М., 1931. 4.11.1931. 13 с.

Яровой, 2018 – Яровой В.В. Балтийский флот 1877–1878 гг. Справочник по корабельному составу // *Морская кампания*. 2018. № 6. С. 1-72.

Mitiukov, 2022 – Mitiukov N.W. Barges and Praams of the Baltic Fleet in 1934–1940 // *Voennyi Sbornik*. 2022. 10(2): 78-88. DOI: 10.13187/vs.2022.2.78

Mitiukov, 2024 – Mitiukov N.W. Report on the Condition of the Kronstadt Watercraft in 1921 as a Valuable Document on Damage to Ships during the Suppression of the Kronstadt Mutiny // *Russkii Arkhiv*. 2024. 12(1): 81-91. DOI: 10.13187/ra.2024.1.81

Mitiukov, Cherkasova, 2023 – Mitiukov N.W., Cherkasova I.Yu. Barges and Praams of the Baltic Fleet in World War I and the Civil War // *Bylye Gody*. 2023. 18(1): 438-451. DOI: 10.13187/bg.2023.1.438

References

Mitiukov, 2022 – Mitiukov, N.W. (2022). Barges and Praams of the Baltic Fleet in 1934–1940. *Voennyi Sbornik*. 0(2): 78-88. DOI: 10.13187/vs.2022.2.78

Mitiukov, 2024 – Mitiukov, N.W. (2024). Report on the Condition of the Kronstadt Watercraft in 1921 as a Valuable Document on Damage to Ships during the Suppression of the Kronstadt Mutiny. *Russkii Arkhiv*. 12(1): 81-91. DOI: 10.13187/ra.2024.1.81

Mitiukov, Cherkasova, 2023 – Mitiukov, N.W., Cherkasova, I.Yu. (2023). Barges and Praams of the Baltic Fleet in World War I and the Civil War. *Bylye Gody*. 18(1): 438-451. DOI: 10.13187/bg.2023.1.438

Prikaz № 237, 1931 – Prikaz po Voенno-morskim silam Raboche-Krest'yanskoi Krasnoi Armii № 237 [Order for the Naval Forces of the Workers' and Peasants' Red Army No. 237]. М., 1931. 4.11.1931. 13 p. [in Russian]

Yarvoi, 2018 – Yarvoi, V.V. (2018). Baltiiskii flot 1877–1878 gg. Spravochnik po korabel'nomu sostavu [Baltic Fleet 1877–1878. Handbook of ship composition]. *Morskaya kampaniya*. 6: 1-72. [in Russian]

Баржи Кронштадтского порта во второй половине 1920-х гг.

Николай Витальевич Митюков ^{a, *}

^a Удмуртский федеральный исследовательский центр Уральского отделения Российской академии наук, Российская Федерация

Аннотация. К середине 1920-х г. многие плавсредства Кронштадтского военного порта дореволюционной постройки оказались потерянными, списанными или переданными в другие организации. С другой стороны, в списки оказались включены баржи, пришедшие из Финляндии и переданные от Кронштадтской крепости. Они тоже были номерными, так что номера дублировались. В результате 2 апреля 1926 г. для упорядочивания нумерации все плавсредства Главного военного порта перенумеровали. Ранее нами было показано, что до 1926 г. нумерация плавсредств Кронштадтского порта оставалась неизменной с

* Корреспондирующий автор
Адреса электронной почты: nico02@mail.ru (Н.В. Митюков)

дореволюционных времен. С другой стороны, начиная с 1931 г. до конца 1940 г. нумерация также была постоянной. Новые суда получали номера вместо исключенных, а остальные плавсредства весь этот период числились с неизменными номерами. В работе производится анализ приказ от 2 апреля 1926 г., поскольку он позволяет «склеить» два фрагмента судовых биографий. Сделан вывод, что данный приказ позволяет «склеить» лишь биографии плашкоутов с № 1 по № 15. Но возникает неопределенность с плашкоутами с № 16 по № 20. Очевидно, что эти номера получили неисправные в 1926 г. плашкоуты, постепенно ремонтирующиеся и вводящиеся в строй. Что касается остальных плавсредств, в первую очередь барж, показано, что между 1926 и 1931 гг. был еще один приказ о перенумерации. Если схему перенумерации санитарных барж можно сравнительно просто реконструировать, то относительно угольных, артиллерийских и сухогрузных барж это сделать затруднительно из-за наличия однотипных судов. Кроме того, установлено, что плавсредства Кронштадтской крепости в период между июлем и октябрём 1925 г., перед передачей их в состав Кронштадтского порта, также были перенумерованы.

Ключевые слова: Главный военный порт, Балтийский флот, Кронштадт, плавучее средство.

Copyright © 2024 by Cherkas Global University



Published in the USA
International Naval Journal
Issued since 2013.
E-ISSN: 2413-7596
2024. 12(1): 35-59

DOI: 10.13187/inj.2024.1.35
<https://inj.cherkasgu.press>



Analysis of the Weight Load of Italian Cruisers of the Second World War

Andrey I. Rozhkov^{a, *}

^a Gomel State Technical University named after P.O. Sukhoi, Zhlobin, Republic of Belarus

Abstract

A comparative analysis of the weight loads of Italian cruisers of the Second World War among themselves and with the weight loads of cruisers of other countries was carried out. With the exception of the “Condottieros” of the first two series, the Italian cruisers of the Second World War, both light and heavy, turned out to be successful: light, seaworthy, strong hulls. Powerful, light, reliable, with sufficient efficiency for the Mediterranean Sea, mechanisms, good armor, but saving on the weight of the armament practically devalued, in general, good ships. The low weight of the armament was due to the light weight of the main caliber turrets. Dividing Italian heavy cruisers into two generations is incorrect. The Italians built heavy cruisers of one generation, but of two different concepts: the first was faster, the second was better armored.

Keywords: cruiser, ship weight load, ship.

1. Введение

Анализ весовой нагрузки на кораблях имеет важное значение для обеспечения безопасности, эффективности и долговечности судов. Для боевых кораблей выбором весовой нагрузки фактически определяются будущие характеристики и особенности будущего боевого использования. В данной работе производится анализ весовой нагрузки итальянских крейсеров.

2. Материалы и методы

Материалами работы послужили данные по весовой нагрузке итальянских крейсеров периода Второй мировой войны, опубликованные в работах последнего времени. Там, где весовые нагрузки явно не указаны, производится из расчет. Основным методом работы стал сравнительный, позволяющий выявить особенности итальянских крейсеров по сравнению с их зарубежными аналогами, благодаря чему делаются заключения об их сильных и слабых чертах.

3. Обсуждение и результаты

3.1. Тяжелые крейсера

Подсчет весовой нагрузки в каждой стране свой, и у итальянцев он был тоже со своими национальными особенностями, которые менялись от корабля к кораблю, что затрудняет её анализ.

Во всех источниках указано бронирование итальянских крейсеров первого поколения: борт 70 мм, палуба 50 мм и весило 865 – 888 т., что крайне удивительно (Трубицын, 2004), (Малов, Пятянин, 2007; Пятянин, 2007а). У английских «Кентов» (Донец, 1997)

* Corresponding author

E-mail addresses: andreyrogkov73@yandex.ru (A.I. Rozhkov)

бронирование весило порядка 1 000 тонн, а его толщина была гораздо скромнее. У советских крейсеров пр. 26-бис (Чернышев, Кулагин 2007) бронирование по толщине было аналогичным бронированию «Тренто»: борт 70 мм, палуба 50 мм и весило 1536 т. В Приложении 1 приведен расчет веса вертикального бронирования «Тренто» и «Больцано», из которого видно, что только оно весило порядка 870–930 т. Расчетный вес бронепалуб составил порядка 870 т. у «Тренто» и 737 т. у «Больцано». Скорее всего, вес бронепалубы был включен в вес корпуса. После переноса веса бронепалубы со статьи нагрузки «корпус» в статью нагрузки «бронирование», получим результат, приведенный в Таблице 1.

Похожий подсчет весовой нагрузки наблюдается у японских тяжелых крейсеров. Для удобства сравнения весовых нагрузок итальянских и японских крейсеров несколько их укрупним. Укрупненная весовая нагрузка тяжелых итальянских крейсеров первого поколения приведена в Таблице 2, а японских в Таблице 3.

Из Таблиц 2 и 3 видно (Сулига, 1996), (Александров, 2016), что корпуса итальянских крейсеров были немного легче, чем японских, их вес составлял всего 41,2–41,9 % от стандартного водоизмещения, у японских: от 41,8 до 53,9%. Итальянские корпуса были не только легче, но прочнее и мореходнее, чем японские.

Механизмы итальянских крейсеров весили 26,6–27,5 % против 19,6–24,8 % у японских. В Таблице 4 приведен расчет удельного расхода топлива тонн/милю, из которого видно, что японские силовые установки были намного экономичнее итальянских.

Таблица 1. Весовая нагрузка тяжелых итальянских крейсеров первого поколения

Статья нагрузки	«Тренто»	«Триест»	«Больцано»
корпус	3 345,246	3 344	3 325
арматура корпуса и оборудование	326,102	321	321
вспомогательные механизмы и внутреннее убранство	503,325	491	500
механизмы	2 292,380	2 281	2 205
бронирование	1 748,330	1 748,33	1 725
артиллерия	980,700	975	1 085
торпедное вооружение	36,270	39	17
электрооборудование	196,082	201	184
авиационное оборудование			
навигационное оборудование	215,700	215	208
переменные грузы	522,000	636	445
запас водоизмещения	-	-	145
Стандартное водоизмещение	10 166,135	10 251	10 160

Таблица 2. Укрупненная весовая нагрузка тяжелых итальянских крейсеров первого поколения (тонны/%)

Статья нагрузки	«Тренто»	«Триест»	«Больцано»
Корпус с арматурой, оборудованием, переменными грузами	4 193,348 (41,2)	4 301 (41,9)	4 236 (41,7)
механизмы	2 795,705 (27,5)	2 772 (27,0)	2 707 (26,6)
бронирование	1 748,330 (17,2)	1 748,33 (17,1)	1 725 (17,0)
артиллерия	980,700 (9,6)	975 (9,5)	1 085 (10,7)
торпедное вооружение	36,270	39	17
электрооборудование	196,082 (1,9)	201 (2,0)	184 (18,1)
авиационное оборудование	-	-	-
навигационное оборудование	215,700 (2,1)	215 (2,1)	208 (2,0)
Стандартное водоизмещение	10 166,135	10 251	10 160

Таблица 3. Укрупненная весовая нагрузка тяжелых японских крейсеров

Статья нагрузки	«Како»	«Нати»	«Такао»	«Могами»	«Кумано»
Корпус с арматурой, оборудованием, переменными грузами	4 115 (49,4)	5 109 (44,5)	5 101,7 (43)	4 714 (41,8)	6 489,6 (53,90)
механизмы	2 071 (24,8)	2 730 (23,8)	2 670,6 (22,5)	2 477,3 (22,0)	2 358,1 (19,60)
бронирование	1 150 (13,8)	2 024 (17,6)	2 368,2 (19,9)	2 028,7 (18,1)	2 065,0 (17,20)
артиллерия	575 (6,9)	1 164 (10,1)	1 166,4 (9,8)	1 405,1 (12,5)	1 469,9 (12,20)
торпедное вооружение	225 (2,7)	208 (1,8)	166,9 (1,4)	149,2 (1,3)	210,2 (1,75)
электрооборудование	175 (2)	248 (2,2)	359,2 (3,0)	363,5 (3,2)	341,5 (2,84)
авиационное оборудование	5	7	30,7	74,6	81,9
навигационное оборудование			5,5	12,5	
Стандартное водоизмещение	8 336	11 490	11 869,2	11 224,9	12 024,2

Таблица 4. Расчет удельного расхода топлива тонн/милю для итальянских тяжелых крейсеров

Корабль	Запас топлива, т	тонн/милю	тонн/милю	тонн/милю
«Тренто»	2 252	1 010 (35) 2,23	3 190 (25) 0,71	4 160 (16) 0,54
«Больцано»	2 260	910 (35) 2,48	2 925 (25) 0,77	4 432 (16) 0,51
«Зара»	2 400			5 360 (16) 0,44
«Фиуме»	2 528			4 480 (16) 0,56
«Гориция»	2 350			5 434 (16) 0,43
«Пола»	2 320			5 230 (16) 0,44

Бронирование итальянских крейсеров было 17,0–17,1 %. У более легкого «Како» – всего 13,8 %, остальные японские крейсера были бронированы чуть лучше итальянских. Итальянцы больше уделяли внимания бронированию палубы, и поэтому, меньше бронированию бортов.

Таблица 5. Расчет удельного расхода топлива тонн/милю для японских тяжелых крейсеров

Корабль	Запас топлива, т	Дальность плавания, миль (при скорости в узлах)	Расход топлива
«Како»	1 800	7 000 (14)	0,26 (14)
«Нати»	1 650	5 300 (14)	0,31 (14)
«Такао»	2 645	7 000 (14)	0,377 (14)
«Могами»	2 389	7 673 (14)	0,311 (14)

Вооружение итальянских крейсеров весило порядка тысячи тонн, что составляло около 10 % стандартного водоизмещения. Из-за большого рассеивания снарядов боевая эффективность их 8 203 мм пушек была меньше даже, чем у шестиорудийного «Како», чья артиллерия весила всего лишь 575 т. Если же сравнить боевую эффективность главных калибров «Тренто» с «Нати» и «Такао» то перевес у японцев будет еще больший. Получив совершенно незначительную экономию в весе башен главного калибра, итальянцы потеряли гораздо больше в точности и кучности.

После крейсеров типа «Тренто» итальянцы построили серию крейсеров «Зара» (Малов, Пятянин, 2011). Что нам рассказывают об их создании? Уменьшив максимальную скорость, немного ухудшив мореходность, и применив еще некоторые конструктивные ухищрения, массу бронирования на «Заре» увеличили по сравнению с «Тренто» в три раза.

Если это так, то толщина бронирования у «Зары» должна быть: борт 210 мм, палуба – 150 мм, но оно оказалось гораздо меньше. По моему мнению, одним из главных «конструктивных ухищрений» было перенос массы бронепалубы из статьи нагрузки «корпус» в статью нагрузки «бронирование».

На «Заре» не только увеличили массу бронирования, но и уменьшили его площадь. Длина цитадели была уменьшена приблизительно на 40 %, была уменьшена и высота броневых бортов. В Приложении 2 приведен расчет массы элементов бронирования крейсера типа «Зара». Как видно из Приложений 1 и 2, массы бронепалуб практически одинаковы: 874 т. у «Зары» и 820 т. для «Тренто». Ширина корпуса у крейсеров практически одинакова, длина цитадели у «Зары» на 40 % меньше, поэтому и площадь бронепалубы на эти же 40 % толще бронепалуба. Нечто похожее мы наблюдаем и с бронированием бортов. В [Таблице 6](#) приведены массы и размеры элементов бронирования крейсеров пр. 68, «Зара» и «Тренто». Массы последних двух крейсеров получены расчетным путем, поэтому есть заметная погрешность. Из таблицы видно, насколько сконцентрированной было бронирование крейсеров типа «Зара», по сравнению с «размазанной» броней крейсеров типа «Тренто» и пр. 68 ([Морин, 2010](#)).

Таблица 6. Массы и размеры элементов бронирования крейсеров

	пр. 68	«Зара»	«Тренто»
Борт, т	689	766	638
Нижняя палуба, т	817	874	820
Траверсы, т	91	107	62,7
Барбетты, т	592	460	230
Рубки и мачта, т	150	73	26
ИТОГО, т	2 339	2 280	1 777
Длина цитадели, м	133	91	125
Высота бронепояса, м	3,3	3,6	4,6
Площадь бронепояса, м ²	439	327,6	575

На крейсерах типа «Зара», как и на легких крейсерах, итальянцы использовали другую методику подсчета весовой нагрузки: более укрупненную, чем у крейсеров типа «Тренто». Более укрупненная весовая нагрузка более универсальная, упрощает сравнение с весовыми нагрузками кораблей других стран, но делает этот анализ менее информативным и менее точным. В [Таблице 7](#) приведены весовые нагрузки крейсеров типа «Зара», крейсера «Тренто» и аргентинского крейсера «25 мая», посчитанный по новой методике. Итальянцы построили корабли с похожим водоизмещением, но с разной весовой нагрузкой. По сравнению с «Тренто» вес корпуса крейсеров типа «Зара» даже немного вырос, а вес переменных грузов немного уменьшился. Сэкономленный на силовой установке вес пошел на увеличение веса бронирования и вооружения. Рост веса вооружения объясняется тем, что в эту статью нагрузки входило и бронирование башен, которое тоже выросло. Сэкономленный вес силовой установки пошел на усиление бронирования корпуса и башен.

Итальянцы для Аргентины построили два крейсера: «Адмирал Браун» и «25 мая». Бронирование весило 961 т., из которых порядка 90 т. приходилось на такой атавизм, как верхний тонкий броневой пояс. Убери его, все бронирование крейсера можно было увеличить на 10 %.

Таблица 7. Весовые нагрузки крейсеров типа «Зара» крейсера «Тренто» и «25 мая»

	«Зара»	«Фиуме»	«Гориция»	«Пола»	«Тренто»	«25 мая»
Корпус	3 099 (27,9)	2 903 (26,9)	3 003 (28,1)	2 987 (27,7)	3 345 (32,9)	2 167 (31,9)
Оборудование	1 594 (14,4)	1 537 (14,2)	1 494 (13,98)	1 513 (14)	–	–

	«Зара»	«Фиуме»	«Гориция»	«Пола»	«Тренто»	«25 мая»
Переменные грузы	850 (7,7)	890 (8,3)	870 (8,1)	858 (7,9)	986 (9,7)	–
Корпус с оборудованием и переменными грузами	4 693 (42,3)	4 440 (41,2)	4 497 (42)	4 500 (41,8)	4 148 (40,8)	3 822 (56,2)
Бронирование	2 688 (24,2)	2 716 (25,2)	2 661 (24,9)	2 681 (24,8)	1 748 (17,1)	961 (14,1)
Вооружение	1 372 (12,4)	1 334 (12,4)	1 240 (11,6)	1 328 (12,3)	1 017 (10)	727 (10,7)
Механизмы	1 407 (12,7)	1 394 (12,9)	1 418 (13,2)	1 409 (13)	2 277 (22,4)	1 290 (18,9)
Водоизмещение	11 010	10 774	10 686	10 776	10 166	6 800

Таким образом, разделение итальянских тяжелых крейсеров на два поколения является неверным. Итальянцы построили тяжелые крейсера одного поколения, но двух разных концепций: первая – более скоростные, вторая – лучше бронированные. Чуть позже, по такой же итальянской технологии, в СССР будут построены крейсера пр. 68 похожего водоизмещения, но с весовой нагрузкой легкого крейсера.

Весовая нагрузка английских крейсеров приведена в [Таблице 8](#). Как видно из [Таблиц 7](#) и [8](#) ([Орел 2023](#); [Патянин, 2011](#); [Донец, 2003](#); [Донец, 1997](#); [Донец, 2003](#); [Балакин, 1997](#); [Rozhkov, 2022](#)), лишь на «Белфасте» англичанам удалось построить такой же легкий корпус, как у итальянских ТКР, а вес бронирования немного превзошел вес бронирования «Тренто». Вес бронирования недостроенного крейсера «Суррей» чуть больше веса бронирования крейсеров «Белфаст» и «Тренто», но толщина брони борта крейсера «Суррей» составляло 140 мм, у «Белфаста» – 114 мм, у «Тренто» – 70 мм, это объясняется разной площадью бронирования. Вооружение «Белфаста» весит приблизительно столько же, сколько вооружение крейсеров типа «Зара», которое было бронировано гораздо сильнее, чем вооружение «Белфаста». Более мощная и более тяжелая силовая установка «Тренто» была получена за счет более легких других статей весовой нагрузки.

Таблица 8. Весовые нагрузки английских крейсеров

Статья нагрузки	«Кент»	«Йорк»	«Саупгемптон»	«Белфаст»	«Суррей»
Корпус	5 600 (56,0)	4 254 (50,5)	4 350 (48,0)	4 734 (47,2)	4 700 (47,7)
Оборудование	570 (5,7)	491 (5,8)	589 (6,5)	610 (6,1)	625 (6,3)
Корпус и оборудование	6 170 (61,7)	4 745 (56,4)	4 939 (54,3)	5 344 (51,4)	5 325 (54,0)
Механизмы	1 830 (18,3)	1 755 (20,8)	1 515 (16,7)	1 498 (14,9)	1 435 (14,6)
Вооружение	1 000* (10,0)	901 (10,7)	1 180 (13,0)	1 336 (13,3)	1 200 (12,1)
Защита	1 000* (10,0)	1 017 (12)	1 435 (15,8)	1 861 (18,5)	1 900 (19,2)
Итого	10 000	8 418	9 090	10 039	9 860

* Вес бронирования башен входил в вес бронирования, а не вооружения.

Вооружение «Тренто» с бронированием, с 16-ю 100 мм зенитками, весит приблизительно столько же, сколько весит вооружение «Кента» без бронирования. Сильная защита крейсеров типа «Зара» была получена за счет веса остальных статей нагрузки и превышения договорного водоизмещения.

Если сравнить удельные расходы топлива тонн/милю итальянских (Таблица 4) и английских крейсеров (Таблица 9), то видно, что английские силовые установки намного экономичнее, чем итальянские.

Так как крейсер «25 мая» гораздо легче крейсера «Йорк», сравним их весовые нагрузки в процентах. Веса корпусов и бронирования почти равны, механизмы у «25 мая» чуть легче, чем у «Йорка», сэкономленный вес пошел на статью нагрузки «вооружение». Если сравнить аргентинские крейсера с легкими английскими крейсерами, то видно, что лишь на нереализованном крейсере проекта К34, весовая нагрузка стала лучше, чем у аргентинских крейсеров.

Таблица 9. Расчет удельного расхода топлива тонн/милю для английских крейсеров

Корабль	Запас топлива, т	тонн/милю	тонн/милю	тонн/милю	тонн/милю
«Кент»	3 200 – 3 460	2 300 (31,5) 1,39 – 1,5	3 100 – 3 300 (30,9) 0,97 – 1,11	10 400 (14) 0,31 - 0,33	13 300 – 13 700 (12) 0,23 – 0,26
«Саушгемптон»	1 943	–	–	–	7 700 (13) 0,25
«Глостер»	1 795	–	–	–	7 320 (13) 0,25
«Белфаст»	1 900	2 400 (32) 0,79	6 141 (23) 0,31	8 000 (14) 0,24	–

В Таблицах 10–12 (Патянин, 2009; Патянин, 2009а; Кофман, 2007; Moulin, Maurand, 1999; Rozhkov, 2023), приведены весовые нагрузки и удельный расход топлива тонн/милю для французских крейсеров. Силовая установка крейсера «Дюкень» весила почти столько же, сколько силовая установка «Тренто», но менее мощная, и менее экономичная на полном ходу, но более экономичная на экономичном. Только на крейсере «Алжир» французы приблизились к весовой нагрузке «Тренто». При похожих весах бронирования, за счет того, что часть палубы была толщиной 30 мм, среднюю часть удалось довести до 80 мм. Средняя величина толщины получается приблизительно, как у «Тренто»: порядка 50 мм. Большая толщина бортов была получена за счет уменьшения площади бронирования. Вооружение итальянских тяжелых крейсеров весит приблизительно столько же, сколько весит вооружение легких французских крейсеров (см. Таблицу 24). Удельный расход топлива у крейсера «Алжир» на скорости 25 узлов 0,572 тонн/милю, против 0,71–0,77 тонн/милю у «Тренто» и «Больцано» при той же скорости 25 узлов.

Таблица 10. Весовые нагрузки французских тяжелых крейсеров

	«Дюкень»	«Кольбер»	«Фош»	«Дюпле»	«Алжир»
корпус с оборудованием	6 095 (59,9)	6 242 (61,4)	5 433 (53,4)	5 298 (52,1)	5 264 (51,8)
броня	368 (3,6)	671 (6,6)	1 283 (12,6)	1 462 (14,4)	1 720 (16,9)
вооружение	1 426 (14,0)	1 434 (14,1)	1 637 (16,1)	1 637 (16,1)	1 841 (18,1)
механизмы	2 271 (22,3)	1 810 (17,8)	1 763 (17,6)	1 763 (17,6)	1 335 (13,1)
Всего:	10 160	10 160	10 160	10 160	10 160

Таблица 11. Расчет удельного расхода топлива тонн/милю для французских крейсеров

Корабль	Запас топлива, т	тонн/милю	тонн/милю	тонн/милю
«Дюкень»	1 841	700 (33) 2,63	1 800 (29) 1	5 500 (15) 0,34
«Фош»	2 600	-	2 970 (25) 0,87	5 300 (15) 0,49

Таблица 12. Удельный расход топлива тонн/милю крейсера «Алжир»

Скорость	тонн/милю
20	0,456
25	0,572
28	0,753
30	1,017
31	1,215
32	1,551

Как видно из вышесказанного, вооружение итальянских крейсеров легче, чем вооружение тяжелых крейсеров других стран. Главной составляющей частью веса вооружения являются башни главного калибра. В [Таблице 13](#) приведены вес 203 мм двухорудийных башен разных стран, как с бронированием, так и без него. Массы башен с броней взяты из литературы, массы бронирования башен получены расчетным путем с помощью чертежей.

Как видно из [Таблицы 13](#) уменьшение расстояния между стволами не дало практически никакого уменьшения диаметров роликового погона и барбета, и дала экономию веса от 45 до 117 т. на башню. Итальянские башни получились самые легкие, но точность стрельбы и рассеивание получились никудашными. Другой крайностью являются немецкие башни: самые большие и самые тяжелые, но дало ли это заметный выигрыш в количестве попаданий по сравнению с японскими, английскими, французскими американскими башнями?

Таблица 13. Вес 203 мм двухорудийных башен разных стран

	Model 1924	Model 1927	Mark 14	MkI	MLE 1924	MLE 1931	модель "D"	LC/34
страна	Италия		США	Англия	Франция		Япония	Германия
Вес башни	-	181	189	205	180	240	157	249/262 ¹
Вес брони башни	-	88	34,2	24	23	79	19	47
Вес башни без брони	-	93	154,8	181	157	161	138	202/215
Расстояние между стволами	100	-	117	-	188	188	190	216
Внутренний диаметр барбета	5,67 ²	6,1 ²	6 ³	-	5,6 ³	5,6 ³	-	6,4 ²
Диаметр роликового погона	4,52	5	-	-	5 ³	5 ³	5,09	5,33

¹Вес нижней башни/вес верхней башни с дальномером; ²Справочные данные; ³Данные, полученные по чертежам

На наш взгляд, нет исследований которые бы показали насколько боевая эффективность башен зависела от их массы. Благодаря каким инженерным решениям получались относительно легкие, но точные и надежные башни. При этом боевая эффективность не только из-за конструкции башни, но и в зависимости от бронирования башен одной и той же конструкции: башни «Зар» отличались от башен «Тренто», в основном бронированием, аналогично французские башни образцов 1924 и 1931 гг., японские башни с различным бронированием. Насколько увеличение массы башен из-за бронирования повысило их живучесть в бою, если повысило его вообще. Самые большие

немецкие башни имеют не самое сильное бронирование. Англичане вообще считали, что для бронирования башен достаточно толщины брони в 25 мм.

3.2. Легкие крейсера

Если сравнить ТТХ легких итальянских крейсеров первых двух серий с ТТХ английских крейсеров похожего водоизмещения, то можно сделать вывод, что высокие боевые и скоростные качества итальянских крейсеров получены за счет мореходности, дальности плавания, бронирования. Если же сравнить их весовые нагрузки то окажется, что это не всегда так, иногда даже совсем не так. Весовые нагрузки итальянских крейсеров «Кондоттьери» серии А представлены в [Таблице 14](#), серии В и «Капитани Романи» в [Таблице 15](#), (Патянин, 2019), английских крейсеров «Аретьюза», «Дидо», «Беллона», японского «Кума» и американского «Омаха» в [Таблице 16](#) (Патянин, 2002; Патянин, 2022; Сулига, 2005; Орел, 2023).

Корпуса весят приблизительно одинаково, но у английских крейсеров они получились намного прочнее, чем у итальянских. Бронирование весило практически одинаково, только у английских крейсеров оно было по принципу: «все, или ничего», а у итальянских размазано почти по всей ватерлинии. Из Приложения 3 видно, что в статью нагрузки «бронирования» «Кондоттьери» серии В входил не только наружный, но и внутренний пояс.

Механизмы весят приблизительно одинаково, итальянские намного мощнее, но как видно из [Таблицы 17](#), английские намного экономичнее.

Таблица 14. Весовые нагрузки итальянских крейсеров «Кондоттьери» серии А

	«Альберто ди Джуссано»	«Альберико да Барбиано»	«Бартоломео Коллеоне»	«Джованни делле Банде Нере»
корпус	1 674 (33,0)	1 675 (32,7)	1 678 (32,6)	1 763 (34,6)
оборудование	799 (15,7)	778 (15,2)	802 (15,6)	836 (16,4)
переменные грузы	225 (4,4)	231 (4,5)	240 (4,7)	228 (4,5)
корпус с оборудованием и переменными грузами	2 698 (47,3)	2 684 (52,3)	2 720 (52,9)	2 827 (55,5)
защита	584 (11,5)	584 (11,4)	584 (11,3)	581 (11,4)
механизмы	1 280 (25,2)	1 355 (26,4)	1 330 (25,9)	1 203 (23,6)
вооружение	508 (10,0)	505 (9,8)	510 (9,9)	483 (9,5)
ИТОГО	5 070	5 128	5 144	5 094

Таблица 15. Весовые нагрузки итальянских крейсеров «Кондоттьери» серии В и типа «Капитани Романи»

	«Луиджи Кадорна»	«Армандо Диас»	«Капитани Романи»
корпус	1 735 (34,4)	1 676 (32,6)	1 389 (37,0)
оборудование	772 (15,3)	789 (15,4)	-
переменные грузы	242 (4,8)	231 (4,2)	-
корпус с оборудованием и переменными грузами	2 749 (54,5)	2 696 (52,5)	1 763,7 (47,1)
защита	578 (11,5)	577 (11,2)	15 (0,4)
механизмы	1 217 (24,1)	1 350 (26,3)	1 380 (36,8)
вооружение	502 (9,9)	513 (9,9)	586,3 (15,7)
ИТОГО	5 046	5 136	3 745

Вес вооружения «Кондоттьери» серии А 483–510 т., что чуть больше, чем у японского крейсера «Кума»: 444 т. У английских крейсеров вооружение весило 663–730 т., то есть 8 152 мм пушек у итальянских крейсеров весили даже меньше, чем 6 152 мм пушек у «Аретьюзы» и 10 133 мм пушек у «Дидо» и чуть больше, чем 7 140 мм пушек у «Кумы».

Таблица 16. Весовые нагрузки английских крейсеров «Аретьюза», «Дидо», «Беллона», японского «Кума» и американского «Омаха»

	«Аретьюза»	«Дидо»	«Беллона»	«Кума»	«Омаха»
корпус	2 501 (46,2)	2 521 (25,7)	2 645 (45,8)	2 510 (47)	3 868 (54,4)
оборудование	421 (7,8)	406 (7,4)	430 (7,7)	527 (9,9)	409 (5,7)
корпус с оборудованием	2 922 (53,9)	2 927 (53,0)	3 075 (55,2)	3 037 (56,9)	4 277 (60,1)
защита	633 (11,7)	718 (13,0)	860 (15,4)	221 (4,1)	572 (8,0)
механизмы	1 221 (22,5)	1 146 (20,8)	1 165 (20,2)	1 630 (30,6)	1 721 (24,2)
вооружение	663 (12,2)	730 (13,2)	670 (11,6)	444 (8,3)	594,29 (8,4)
ИТОГО	5 419	5 521	5 770	5 332	7 114

В [Таблице 18](#) показаны вес и основные габариты башен итальянских легких крейсеров, в [Таблицах 19](#) и [20](#) – вес и основные габариты башен не итальянских крейсеров. Как видно, из таблиц, итальянские башни Ansaldo Mod. 1926 и O.T.O. Mod. 1929 получились очень легкие: гораздо легче итальянской башни калибром 135 мм. Английская башня, Mk. XXI, весила 96,5 т. – почти столько же, сколько все четыре башни Ansaldo Mod. 1926 на «Кондоттьери» серии А! Результат такой экономии веса известен: отвратительная точность и большое рассеивание «Кондоттьери» первых четырех серий.

Таблица 17. Расчет удельного расхода топлива тонн/милю

Корабль	Запас топлива, т	Дальность плавания, миль (при скорости в узлах)	Расход топлива, тонн/милю
«Кондоттьери» серии А	1 230	3 800 (18)	0,32
«Кондоттьери» серии В	1 211	2 930 – 3 088 (16)	0,41 – 0,39
«Аретьюза»	1 300	5 500 (15)	0,24
«Дидо»	1 100	5 100 (15)	0,22
Улучшенный «Дидо»	1 100	5 560 (15)	0,20

Таблица 18. Вес и основные габариты башен итальянских крейсеров

	Ansaldo Mod. 1926	O.T.O. Mod. 1929	135 mm/45 OTO/Ansaldo Mod. 1938	152 mm/55 Mod. 1934/1936
Вес башни, т	25,68	35	42	135,4
Расстояние между стволами	75	75	133	126
Внутренний диаметр барбета	5,4	5,4	-	-
Диаметр роликового погона	4,52	4,52	-	-

Вес вооружения и бронирования крейсеров типа «Омаха» был приблизительно такой же, как и у «Кондоттьери» первых двух серий. Силовая установка «Омахи» была тяжелее силовых установок «Кондоттьери» первых двух серий на 400–500 т. при похожей мощности. Корпус «Омахи» тяжелее приблизительно 1,5 тыс. т., что и сделало «Омаху» тихоходнее, а его водоизмещение было на уровне «Кондоттьери» серий С и D.

Таблица 19. Вес и основные габариты не итальянских башен

	Мк. XXI	Мк. 16/1	Drh. LC/40	Tbts KC/36T	МК-4
Страна	Англия	США	Германия		СССР
Вес башни	96,5	52,6	90	62,5	146
Расстояние между стволами	213	71	-	107	130
Внутренний диаметр барбета	5,33	-	4,8	3,2	-
Диаметр роликового погона	4,19	3,05	3,63	2,8	-

Таблица 20. Вес и основные габариты не итальянских башен

	Мк 11 Vofors	155/50 Mle 1920 gun in Mle 1921 twin mounting	138,6 mm/ 50 Model 1934	152 мм Тип 41 Агано	14 см 3rd Year Type
Страна	Швеция	Франция		Япония	
Вес башни	70,1	80	34	72	49
Расстояние между стволами	-	150	133	155	71
Внутренний диаметр барбета	-	4	-	-	3,8
Диаметр роликового погона	-	3	-	4,2	-

На «Кондоттьери» серии С (Патянин, 2009) была увеличена толщина брони, из-за чего выросло водоизмещение, и немного уменьшилась скорость. По сравнению с «Кондоттьери» первых двух серий, масса корпуса в тоннах выросла, а в процентах даже немного уменьшилась, при этом жалоб на прочность корпуса и плохую мореходность не было. Вес защиты вырос больше чем в два раза в тоннах, и почти в два раза в процентах. Масса механизмов и вооружения в тоннах почти не изменились (Таблица 21). Весовая нагрузка «Кондоттьери» серии С в процентах почти такая же, как у «Тренто», хотя масса корпуса и механизмов должны быть больше, а вооружения и бронирования меньше. Это говорит насколько совершеннее «Кондоттьери» серии С по сравнению с крейсерами серии «Тренто», и показывает прогресс в кораблестроении Италии за столь короткий период.

Таблица 21. Весовые нагрузки итальянских крейсеров «Кондоттьери» серий С, D, E

	«Раймондо Монте-кукколи»	«Муцио Аттендоло»	«Эмануэле Филиберто дюка д'Аоста»	«Эудженнио ди Савойя»	«Луиджди Савойя дюка дели Абруцци»	«Джузеппе Гарибальди»
корпус	1 982 (28,5)	1 982 (28,4)	2 256 (29,7)	2 264 (28,9)	2 541 (28,9)	2 558 (29,0)
оборудование	1 076 (15,4)	1 116 (16,0)	1 219 (16,0)	1 270 (16,2)	1 518 (17,2)	1 554 (17,7)
переменные грузы	460 (6,6)	468 (6,7)	350 (4,6)	360 (4,6)	380 (4,3)	375 (4,3)
корпус с оборудованием и переменными грузами	3 518 (50,5)	3 566 (51,1)	3 825 (50,3)	3 894 (49,7)	4 502 (51,1)	4 487 (51,0)

	«Раймондо Монтекукколи»	«Муцио Аттендоло»	«Эмануэле Филиберто дюка д'Аоста»	«Эудженио ди Савойя»	«Луиджи ди Савойя дюка дели Абруцци»	«Джузеппе Гарибальди»
защита	1 376 (19,7)	1 368 (19,5)	1 684 (22,1)	1 752 (22,3)	2 138 (24,3)	2 125 (24,2)
механизмы	1 426 (20,5)	1 415 (20,0)	1 402 (18,6)	1 468 (18,7)	1 378 (15,7)	1 310 (14,9)
вооружение	630 (9,1)	626 (9,0)	685 (9,0)	717 (9,2)	849 (9,6)	876 (9,9)
ИТОГО	6 953	6 975	7 596	7 831	8 804	8 798

Верхний вес «Кондотъери» серии С (вооружение выросло ненамного, за счет увеличения бронирования башен, вес мачт, дымовых труб, надстроек практически не изменились), зато нижний вес (корпус, бронирование, силовая установка) увеличился, что привело к снижению метацентрической высоты. Увеличение ширины корпуса так же прибавило остойчивости.

Итальянские корабли в очередной раз построили крейсера похожего водоизмещения, но разной концепции, поэтому с различной весовой нагрузкой, это итальянские «Раймондо Монтекукколи», «Муцио Аттендоло» и аргентинские «Альмиранте Браун», «25 мая». Оно и понятно, если первые хотели высокоскоростной хорошо бронированный истребитель эсминцев и контрминоносцев, то вторые маленький тяжелый крейсер.

На «Кондотъери» серии D (Пятянин, 2009) еще больше была увеличена толщина брони, из-за чего водоизмещение стало еще больше, а скорость еще немного уменьшилась. У кораблей этой серии улучшили то, что и так было хорошо, а вот вооружение осталось на прежнем неудовлетворительном уровне. Может остойчивость «Кондотъери» серии С оказалось все равно неудовлетворительной, и решили ее улучшить проверенным способом?

Как видно из Таблицы 21, вес корпуса в процентах, практически не изменялся, хотя с ростом водоизмещения, он должен уменьшаться. Вес механизмов в тоннах на сериях С, D практически не изменялся, а на Е немного уменьшился в тоннах. С ростом водоизмещения это приводило к уменьшению веса силовой установки в процентах. Вес вооружения в процентах практически не менялся. Уменьшение веса силовой установки пошло на усиления бронирования, как в процентах, так и в тоннах. Вес бронирования в процентах превзошел вес бронирования в процентах у крейсеров типа «Тренто» и приблизился к весу бронирования в процентах у крейсеров типа «Зара».

По сравнению с англо-американскими крейсерами (Таблица 22), за счет более легких корпусов было усилено бронирование. Вес вооружения на «Кондотъери» серий С, D остался на уровне веса вооружения английских крейсеров «Дидо», «Аретьюза», хотя водоизмещение итальянских крейсеров достигло водоизмещения «Линдер» и «Амфитона». Как и всегда, итальянские силовые установки более мощные, более легкие, но менее экономичные, по сравнению с английскими (Таблица 23). Силовые установки аргентинских крейсеров гораздо экономичнее, чем у итальянских, но все равно, не такие экономичные, как английские.

Лишь на «Кондотъери» серии Е (Трубицын, 2008) были установлены новые башни с увеличенным расстоянием между стволами и каждое орудие размещалось в отдельной люльке. Вес вооружения серии Е составлял 849–876 т. по сравнению с весом вооружения «Кондотъери» серий С, D: 626–717 т. Максимальная разница составляет 250 т. – из-за такой мизерной экономии «Кондотъери» серий С, D получились практически безоружными из-за крайне низкой эффективности их артиллерии. 250 т. – это разница в водоизмещении систершипов: «Эмануэле Филиберто дюка д'Аоста» и «Эудженио ди Савойя». Англичане свои крейсера «Фиджи» и «Саупгемптон» вооружили 12-ю 152 мм пушками, опять опередив итальянцев в мощности артиллерии, а итальянцы в который раз сэкономили на весе артиллерии, на этот раз не в весе башен, а в количестве стволов.

Таблица 22. Весовые нагрузки легких крейсеров США и Великобритании

Статья нагрузки	«Омаха»	Е	«Линдер»	«Амфитон»	КЗ4	«Фиджи»	«Саупгемптон»
Корпус	3 868 (54,4)	3 820 (55,3)	3 586 (49,9)	3 719 (51,3)	3 400 (46,3)	3 819 (44,8)	4 350 (48,0)
Оборудование	409 (5,7)	360 (5,2)	498 (6,9)	475 (6,6)	500 (6,8)	817 (9,6)	589 (6,5)
Корпус и оборудование	4 277 (60,1)	4 180 (60,5)	4 084 (56,8)	4 194 (57,9)	3 900 (53,1)	4 636 (54,4)	4 939 (54,3)
Механизмы	1 721 (24,2)	1 590 (23)	1 505 (20,9)	1 416 (19,5)	1 370 (18,6)	1 413 (16,6)	1 515 (16,7)
Вооружение	594 (8,4)	355 (5,1)	750 (10,4)	750 (10,3)	900 (12,2)	1 188 (14)	1 180 (13,0)
Защита	572 (8)	700 (10,1)	845 (11,8)	906 (12,5)	1 180 (16,0)	1 289 (15,1)	1 435 (15,8)
Запас водоизмещения	-	75 (1,1)	-	-	-	-	-
Итого	7 114	6 900	7 184	7 250	7 350	8 526	9 090

Водоизмещение «Кондотъери» серий С и D были сравнимы с водоизмещениями крейсеров «Омаха», «Е», «Линдер», «Амфитон», КЗ4. Итальянские корпуса были гораздо легче. Сэкономленный на корпусе вес пошел на усиление бронирования. Итальянские силовые установки были легче, мощнее, как видно из [Таблицы 23](#), менее экономичные. При похожем водоизмещении «Кондотъери» серии Е и «Фиджи» вес вооружения у первых был меньше, что позволило установить только 10 орудий главного калибра, против 12 у «Фиджи».

В [Таблице 24](#) приведены весовые нагрузки легких французских крейсеров ([Патянин, 2012](#); [Патянин, 2012а](#); [Патянин, 2017](#)). Несмотря на то, что корпус у крейсера «Эмиль Бертен» оказался тяжелым по сравнению с «Кондотъери» первых серий, и на уровне «Кондотъери» С, он оказался непрочным. Силовые установки весят практически одинаково. Тяжелые вооружение и корпус не оставили веса на бронирование.

Таблица 23. Расчет удельного расхода топлива легких крейсеров тонн/милю

Корабль	Запас топлива, т	Дальность плавания, миль (при скорости в узлах)	Расход топлива, тонн/милю
Кондотъери серии С	1 275	3 000 (16)	0,425
Кондотъери серии D	1 653	3 900 (14)	0,423
Кондотъери серии Е	1 728 1 680	4 125 (12,7) 5 360 (14) 2 400 (28) 1 650 (31)	0,42 0,31 0,7 1,01
Омаха	1 852	8 460 (10)	0,219
Атланта	1 360	8 500 (15)	0,16
Е	1 746	8 000 (15)	0,218
Ахилесс	1 785	2 051 (30) 5 100 (20) 5 950 (12)	0,87 0,35 0,3
Линдер	1 680–1 785	1 910 (30) 5 100 (20) 10 300 (14)	0,935 0,35 0,163 – 0,173
Перт	1 765–1 837	7 000 (14)	0,252 – 0,262
Фиджи	1 700	10 100 (12)	0,168

Корабль	Запас топлива, т	Дальность плавания, миль (при скорости в узлах)	Расход топлива, тонн/милю
Агано	1 405	6 178 (18,44)	0,227
	1 311	1 160 (35,17)	1,13
С-44	1 448	6 000 (18)	0,241
25 мая	1 800	8 030 (14)	0,224
	2 300	8 030 (14)	0,286
	1 800	7 300 (14)	0,247
	2 300	7 300 (14)	0,315

Корпуса, силовые установки крейсеров «Галлисоньер» и «Де Грассе» по весу оказались на уровне итальянских легких крейсеров. Итальянские силовые установки, как всегда, при похожем весе, мощнее, но менее экономичные (Таблица 24). 9 152 мм пушек французских крейсеров весят раза в два больше, чем 10 152 мм пушек у «Кондоттьери» последней серии.

Таблица 24. Весовые нагрузки легких французских крейсеров

	«Дюгэ-Труэн»	«Эмиль Бертен»	«Галлисоньер»	«Де Грассе»
корпус	3 170 (38,3)	2 646 (52,0)	2 681 (34,0)	2 937 (32,8)
оборудование и провизия	1 560 (18,9)	846 (16,6)	1 081 (13,7)	1 269 (14,2)
корпус, оборудование, провизия	4 730 (57,2)	3 492 (68,6)	3 762 (47,7)	4 206 (47,0)
защита	105 (1,3)	124 (2,4)	1 081 (13,7)	1 519 (17,0)
вооружение	928 (11,2)	899,9 (17,7)	1 659 (21,0)	1 857 (20,7)
механизмы	2 497 (30,2)	1 374 (27,0)	1 370 (17,0)	1 366 (15,3)
Стандартное водоизмещение	8 260	5 080	7 872	8 948

Японцы построили крейсера типа «Агано» и заложили крейсера типа С-44 (Орел 2015). Их весовые нагрузки показаны в Таблице 25. Водоизмещение крейсеров типа «Агано» похоже на водоизмещение итальянских «Кондоттьери» серии С. Если итальянцы построили истребитель французских контрминоносцев в Средиземном море, то японцы лидеры эсминцев для Тихого океана. Как и при сравнении тяжелых крейсеров, корпуса итальянских и японских крейсеров весят приблизительно одинаково. У «Агано» тяжелые, но экономичные силовые установки давали максимальную скорость всего лишь 35 узлов, как и большинство японских эсминцев того времени. Удельный расход топлива у «Агано» был как у английских крейсеров. Поэтому на вооружение и бронирование осталось немного веса. Торпедное вооружение весило 143,86 т. Образно говоря, «длинные мечи» были тяжелыми, так же тяжелыми были «ножны для длинных мечей»: это воздушную торпеду можно накачать воздухом из атмосферы, а вот для кислородных торпед кислород нужно возить на корабле в достаточно тяжелых сосудах под высоким давлением. Еще не известно, что опаснее: боезапас или емкости с кислородом.

Таблица 25. Расчет удельного расхода топлива тонн/милю французских легких крейсеров

Корабль	Запас топлива, т	тонн/милю	тонн/милю	тонн/милю	тонн/милю
«Дюгэ-Труэн»	1 400	866 (30)	1,61	5 472 (15)	0,26
«Ламот Пик»	1 400	-		4 536 (15)	0,31

Корабль	Запас топлива, т	тонн/милю	тонн/милю	тонн/милю	тонн/милю
«Примоге»	1 400	785 (30) 1,78		4 224 (15) 0,33	
«Эмиль Берген»	1 400	735 (31) 0,525	(18) 0,175	(15) 0,152	
«Галиссоньер»	1 569	1 600 (34) 0,98	5 500 (18) 0,29	6 800 (14) 0,23	7 000 (12) 0,22
«Марсельезе»	1 500	1 590 (34,9) 0,94			

Таблица 26. Весовые нагрузки крейсеров типа «Агано» и С-44

Распределение весов, т (%)	«Агано»	С-44
Корпус	2 569,72 (37)	2 954 (34,7)
Арматура	332,76 (4,8)	355 (4,2)
"Неподвижное" оборудование	153,13 (2,2)	163 (1,9)
"Подвижное" оборудование	279,95 (4)	299 (3,5)
электрооборудование	300,71 (4,3)	300 (3,5)
Корпус с оборудованием и арматурой	3 636,27 (52,3)	4 071 (47,8)
Броня и защита	655,96 (9,44)	747 (8,77)
Механизмы	1 829,53 (26,3)	2 744,3 (32,2)
Вооружение:	1 125,19 (16,2)	1 256 (14,7)
артиллерия	480,68 (6,9)	580 (6,8)
боеприпасы	126,79 (1,8)	159 (1,87)
торпедное вооружение	143,86 (2,1)	144 (1,7)
авиационное оборудование	53,12 (0,77)	54 (0,63)
оптическое оборудование	12,59 (0,18)	13
навигационное	7,53 (0,11)	7,54
Стандартное водоизмещение	6 946,24	8 520

На артиллерию веса осталось только на три двухорудийные 152 мм башни и две спаренные 76 мм пушки, чего для корабля такого водоизмещения крайне мало. Сам собой напрашивается переход на «универсальный» 127 мм калибр. Вес артиллерии эсминцев типа «Симакадзе» с боекомплектом весил 177 т. (Сидоренко, Пинак, 2018). Вес вооружения английских крейсеров ПВО весил 650–720 т. (Патянин, 2022). У «Агано» артиллерия с боеприпасами весило порядка 600 т.: хватило бы что бы сделать «Агано» «атлантиподобной». Для борьбы с эсминцами и легкими крейсерами противника 12 127 мм пушек было бы как минимум не хуже, чем 6 152 мм пушек. А 12 127 мм пушек дало бы качественно лучшее ПВО, чем 4 76 мм пушки. На бронирование осталось всего 656 т., хватило на короткий и узкий бронепояс и 20 мм бронепалубу.

Если «Агано» как лидер эсминцев выглядел еще более-менее, то лидер эсминцев С-44 стандартным водоизмещением в 8,5 тыс. т., несущийся со скоростью 37 узлов выглядит откровенно смешно. Японские тяжелые крейсера «Како», «Аоба» с таким водоизмещением выглядят как-то более адекватно. Темпераментные итальянцы еще на «Кондоттьери» первых двух серий поняли, что высокоскоростные но легко бронированные крейсера не есть хорошо, а японцы продолжали наступать на те же грабли. В общем, хорошо для японцев, что они так крейсера типа С-44 и не построили.

В Таблице 27 приведены весовые нагрузки легких советских крейсеров (Чернышев, Кулагин, 2007; Заблоцкий, 2010; Морин, 2010; Широкопад, 1998). Вес бронирования крейсеров пр. 26 и пр. 26-бис приблизительно равен весу бронирования «Кондоттьери» серий С и D, а пр. 68 – «Кондоттьери» серии Е, только он был использован по разному, из-за разных тактических соображений и технического уровня стран.

Более бессмысленного использования 1 288 т. брони, как на крейсерах проекта 26, придумать сложно: толщина бронирования борта и палубы было одинаковое: по 50 мм.

Суммарная толщина брони бортов «Кондоттьери» первых двух серий составляло 42 мм, то есть вертикальное бронирование крейсеров пр. 26 было чуть лучше, чем у них. В сочетании со 180 мм пушками главного калибра, крейсера пр. 26 были еще более разбалансированными, чем «Кондоттьери» первых двух серий. А вот толщиной бронепалубы в 50 мм мог похвастаться далеко не каждый тяжелый крейсер! Такое впечатление, что крейсера пр. 26 создавались для боя на сверхдальних дистанциях, и это на туманной Балтике. Такое нелепое бронирование многие объясняют тем, что в СССР в то время могли делать бронелисты толщиной максимум до 50 мм. Ну так что мешало за счет уменьшения толщины бронепалубы, наружный бронепояс дополнить вторым.

Таблица 27. Весовые нагрузки легких советских крейсеров

	26	26-бис	68	68-бис
корпус	2 193 (29,7)	-	4 579 (43,1)	-
оборудование	907 (12,3)	-	207 (1,9)	-
корпус с оборудованием	3 100 (42,0)	3 379 (41,3)	4 786 (45,0)	5 690 (43,)
переменные грузы	265 (3,6)	182 (2,2)	165 (1,5)	621 (4,7)
корпус с оборудованием и переменными грузами	3 365 (45,6)	3 561 (43,5)	4 951 (46,6)	6 311 (47,7)
защита	1 288 (17,5)	1 536 (18,7)	2 339 (22,0)	2 910 (22,0)
механизмы	1 577 (21,4)	1 834 (22,4)	1 775 (16,7)	1 911 (14,3)
вооружение	1 140 (15,4)	1 246 (15,2)	1 559 (14,6)	2 249 (17,0)
Водоизмещение	7 370	8 177	10 624	13 230

На крейсерах пр. 26-бис толщину бронирования борта довели до 70 мм. Схема бронирования повторяла схему бронирования итальянских крейсеров типа «Тренто». Масса снарядов, выпускаемых девятью 180 мм пушками в минуту была приблизительно такая же, как масса снарядов, выпускаемых восемью 203 мм пушками в минуту, скорости крейсеров пр. 26-бис и «Тренто» были похожими, то есть боевые качества этих крейсеров были похожи, только водоизмещение крейсеров пр. 26-бис было на две тысячи тонн меньше, чем у «Тренто». У крейсеров пр. 26-бис тяжелее чем у «Тренто» только вооружение. Итальянцы сэкономили на вооружении где можно и где нельзя. Силовая установка получилась компактнее и легче. Для защиты более компактной силовой установки и трех башен главного калибра, вместо четырех, понадобился броневой пояс покороче. Корпус получился легче, как в тоннах, так и в процентах от стандартного водоизмещения благодаря накопленному опыту строительства крейсеров. Ученики превзошли своих учителей. Водоизмещение крейсеров пр. 26 похоже на водоизмещение итальянских крейсеров «Эмануэле Филиберто дюка д'Аоста» и «Эудженио ди Савойя», только весовые нагрузки разные. Если итальянцы в очередной раз хотели получить хорошо бронированный скоростной истребитель эсминцев и контрминоносцев, то в СССР построили «Тренто» в миниатюре. При похожих скоростях это было достигнуто за счет перераспределения весов «бронирования» и «вооружения».

Бронирование крейсеров пр. 68 весило чуть больше, чем бронирование «Кондоттьери» серии Е, гораздо больше, чем вес бронирования крейсеров типа «Тренто», и чуть легче, чем бронирование крейсеров типа «Зара». В СССР отказались от двух бронированных бортов. Итальянцы в это время уже строили «Кондоттьери» серии Е, в которых не было двух бронированных бортов.

Таблица 28. Расчет удельного расхода топлива тонн/милю крейсеров пр. 26 и 26-бис

Корабль	Запас топлива, т	тонн/милю	тонн/милю	тонн/милю
«Киров»	1 290	830 (35) 1,55		3 750 (18) 0,344
«Ворошилов»	1 150		1 060 (32) 1,08	2 140 (18) 0,53
«Максим Горький»	1 660	1 120 (35) 1,48		4 220 (18) 0,39
«Калинин»	1 707		853 (32) 2,0	

Механизмы крейсеров пр. 26 были чуть тяжелее, чем у «Кондоттьери», но в СССР посчитали дальность плавания «Кирова» недостаточной, (очень интересно, итальянцам для Средиземного моря такой дальности хватало, а вот в СССР для Балтийского и Черного морей ее посчитали недостаточной) поэтому увеличили футеровку (теплоизоляцию) котлов, благодаря чему увеличили дальность плавания. Вес механизмов крейсеров пр. 26-бис и пр. 68 увеличился из-за более тяжелой футеровки. Лучшая теплоизоляция котлов, при том же расходе топлива, давала большую мощность, или меньший расход топлива при той же мощности (скорости). В [Таблицах 26, 27](#) приведен расчет удельного расхода топлива тонн/милю крейсеров пр. 26 и 26-бис и 68К. Если сравнить с данными [Таблиц 4 и 22](#), то видно, что удельный расход топлива у крейсеров пр. 26 и 26-бис на скорости 18 узлов был на уровне удельного расхода «Кондоттьери» серий С, D, E на скоростях 12,7–16 узлов. Удельный расход топлива у крейсеров пр. 68К на скоростях 18,00–19,52 узлов был приблизительно таким же, как у итальянских тяжелых крейсеров на скорости 16 узлов. Из-за мероприятий по повышению экономичности и снижения шумности, вес силовой установки на крейсерах проекта 68-бис возрос до 1 911 т.

Таблица 29. Расчет удельного расхода топлива тонн/милю крейсеров 68К

Корабль	Запас топлива, т*	тонн/милю	тонн/милю	тонн/милю
По проекту	2 140/ 2 577	1 340/-(32,6) 1,6/-	-/3 600 (21,7) -/0,59	4 500/5 500 (17,3) 0,48/0,47
«Чапаев»	2 300/ 2 770	1 445/1 730 (32,8) 1,59/1,6	3 580/4 320 (23,25) 0,64/0,64	5 280/6 360 (18,3) 0,44/0,44
«Чкалов»	2 300/ 2 770	-	3 560/4 280 (23,85) 0,65/0,65	5 790/6 980 (18,87) 0,4/0,4
«Железняков»	2 300/ 2 770	-	3 530/4 200 (23,39) 0,65/0,66	5 100/6 140 (18,09) 0,45/0,45
«Куйбышев»	2 300/ 2 823	1 470/1 780 (32,84) 1,56/1,59	3 530/3 670 (23,53) 0,65/0,77	5 020/6 070 (19,52) 0,46/0,47
«Фрунзе»	2 300/ 2 770	1 410/1 680 (33,2) 1,63/1,64	3 390/4 080 (23,4) 0,67/0,68	5 580/6 710 (18,2) 0,41/0,41

* полный/максимальный

Как видно из вышесказанного, недостатки «Кондоттьери» первых двух серий исправляются увеличением ширины и водоизмещения корабля. Установив були и увеличив толщину бронирования на «Кондоттьери» первых двух серий, а так же отремонтировав их силовые установки можно было получить 10 крейсеров с похожими характеристиками. Но вместо этого итальянцы начали строить серию крейсеров типа «Капитани Романи». Весовые нагрузки итальянских крейсеров «Кондоттьери» серии В и типа «Капитани Романи» показаны в [Таблице 15](#).

Таблица 28. Весовая нагрузка французского контрминоносца «Модагор»

Данные французской стороны	«Модагор»	Данные по международной системе
Корпус	1 214,9	Корпус
Машинная установка	1 042,4	Машинная установка
Артиллерия	234,3	Артиллерия
Торпедное и противолодочное вооружение	55,4	Торпедное и противолодочное вооружение
Прочее оборудование	273	Прочее оборудование
Стандартное водоизмещение	2 820	Легкое водоизмещение
Боезапас, снабжение	452	Боезапас, снабжение
Итого	3 272	Стандартное водоизмещение

Таблица 29. Весовая нагрузка «Капитани Романи», «Модагор», «Юбари», «Симакадзе»

	«Капитани Романи»	«Модагор»	«Юбари»	«Симакадзе»
корпус	1 389 (37,0)	1 215 (37,1)	1 276 (37,7)	929 (36,4)
оборудование	-	273 (8,3)	375 (11,0)	125 (4,9)
переменные грузы	-	-	-	100 (3,9)
корпус с оборудованием и переменными грузами	1 764 (47,1)	1 488 (45,4)	1 651 (48,7)	1 154 (45,2)
защита	15 (0,4)	-	349 (10,3)	-
механизмы	1 380 (36,8)	1 042 (31,8)	1 057 (31,2)	1 012 (39,6)
вооружение	586 (15,7)	742 (22,7)	330 (9,7)	388 (15,2)
ИТОГО	3 745	3 272	3 387	2 553,5

Одна из версий создания этого проекта гласит, что за основу был взят проект первых «Кондоттьери», у которых убрали бронирование, что позволило уменьшить водоизмещение, увеличить скорость и изменили вооружение. Уменьшение веса бронирования и корпуса, установка более тяжелых башен повышает метацентрическую высоту, а уменьшение ширины корпуса с 15,5 до 14,4 м ухудшает остойчивость, с чем у «Кондоттьери» первых двух серий было не очень хорошо. В этой связи версия, о том что «Капитани Романи» были увеличенными эсминцами выглядит более правдоподобной (Печуконис, 2000), (Малов 2010).

Крейсера типа «Капитани Романи» по сравнению с основным визави – лидерами эсминцев типа «Модагор» (Кофман 2008), (Lassaque, 1996) выглядят не очень удачными: при похожих ТТХ французский лидер гораздо легче, его стандартное водоизмещение всего 2 820 тонн, что почти на тысячу тонн легче, чем у «Капитани Романи». Похожее водоизмещение было у лидера «Ташкент», построенного в Италии, но с гораздо меньшим вооружением. В Таблице 28 приведена весовая нагрузка французского контрминоносца «Модагор». Дело в том, что то, что французы назвали стандартным водоизмещением на самом деле называется «водоизмещение в порожнем» или «легкое водоизмещение», так как не учтены боезапас и снабжение. Вместе с ними стандартное водоизмещение составляет 3 272 т., что делает разницу в водоизмещении с «Капитани Романи» порядка 500 т. Как видно из Таблицы 29, более легкие корпус и силовая установка позволили не только сделать «Модагор» легче «Капитани Романи» но и установить более тяжелое вооружение.

Весовая нагрузка японских эсминцев типа «Симакадзе» (Сидоренко, Пинак, 2018) выглядит на должном уровне. А вот крейсер «Юбари» выглядит явно устаревшим. Его корпус самый тяжелый из всей четверки, при этом его бронирование участвует в силовом наборе корпуса, чего нет у остальных.

Как видно из Таблицы 30, удельный расход топлива у контрэсминцев «Модагор» был гораздо меньше, чем у «Капитани Романи» благодаря использованию силовой установки с высокими параметрами пара. Несмотря на то, что крейсера типа «Капитани Романи» легче, чем «Кондоттьери» серии А и давление пара у них 29 атмосфер, против 25 у «Кондоттьери» серии А, удельный расход топлива похож.

Таблица 30. Расчет удельного расхода топлива суперэсминцев «Капитани Романи» и «Модагор»

Корабль	Запас топлива, т	тонн/милю	тонн/милю	тонн/милю
«Кондоттьери» серии А	1 230	-	-	3 800 (18) 0,32
«Капитани Романи»	1 400	1 671 (33) 0,837	2 950 – 3 155 (25) 0,47 – 0,44	4 252 (18) 0,33
«Модагор»	710	1 780 (28) 0,399	2 664 (24) 0,27	4 345 (15) 0,16

5. Заключение

За исключением «Кондоттьери» первых двух серий, итальянские крейсера Второй Мировой, как легкие, так и тяжелые, получились удачными: легкие, мореходные, прочные корпуса. Сколько было жалоб на слабость корпусов советских эсминцев пр. 7, 7у, но на прочность корпусов крейсеров пр. 26, 26-бис жалоб не было. Мощные, легкие, надежные, с достаточной экономичностью для Средиземного моря, механизмы, хорошее бронирование, но экономия на весе вооружения практически обесценило, в общем то неплохие корабли. Ситуацию усугубляла чрезмерная форсировка орудий итальянских кораблей той эпохи. Итальянцы это поняли, начав строительство крейсеров типов «Капитани Романи», «Джузеппе Гарибальди», но было уже поздно. Перефразировав известное выражение, можно сказать: «Итальянцы умели строить корабли намного лучше, чем артиллерию для них».

Литература

- [Александров, 2016](#) – Александров Ю.И. Тяжелые крейсера Японии. Серия: «Война на море». М.: Яуза, Эксмо, 2016. 178 с.
- [Балакин, 1997](#) – Балакин С.А. Крейсер «Белфаст» // *Морская коллекция*. 1997. № 1. С. 1-32.
- [Донец, 1997](#) – Донец А.И. Тяжелые крейсера типа «County». Ч. 1. Крейсера серии «Kent». Владивосток: Рюрикъ, 1997. 56 с.
- [Донец, 2003](#) – Донец А.И. Тяжелые крейсера типа «York». Владивосток: Рюрикъ, 2003. 92 с.
- [Заблоцкий, 2010](#) – Заблоцкий В.П. Легкие крейсера типа «Чапаев» // *Морская кампания*. 2010. № 1. С. 1-64.
- [Кофман, 2007](#) – Кофман В.Л. Тяжелый крейсер «Альжери» // *Морская коллекция*. 2007. № 4. С. 1-36.
- [Кофман, 2008](#) – Кофман В.Л. Лидеры типа «Модагог» // *Морская коллекция*. 2008. № 8. С. 1-32.
- [Малов, Пятянин, 2010](#) – Малов А.А., Пятянин С.В. Крейсера типа «Капитани Романи» // *Морская кампания*. 2010. № 4. С. 1-47.
- [Малов, Пятянин, 2011](#) – Малов А.А., Пятянин С.В. Суперкрейсера Муссолини. Серия: «Война на море». М.: Яуза, Эксмо, 2011. 128 с.
- [Малов, Пятянин, 2007](#) – Малов А.А., Пятянин С.В. Тяжелые крейсера «Тренто», «Триест» и «Больцано» // *Морская Кампания*. 2007. № 4. С. 1-55.
- [Морин, 2010](#) – Морин А.Б. Легкие крейсера типа «Чапаев». Серия: «Война на море». М.: Яуза, Эксмо, 2010. 128 с.
- [Орел, 2015](#) – Орел А.В. Легкие крейсера типа «Агано» // *Морская кампания*. 2015. № 1. С. 1-32.
- [Орел, 2023](#) – Орел А.В. Легкие крейсера типа «Омаха». Крейсер «Мурманск» и его американские сестершипы. Серия: «Война на море». М.: Яуза, Эксмо, 2016. 176 с.
- [Пятянин, 2002](#) – Пятянин С.В. Крейсера типа «Аретьюза» // *Морская коллекция*. 2002. № 6. С. 1-32.
- [Пятянин, 2007](#) – Пятянин С.В. Легкие крейсера типа «Дюге-Труэн» // *Морская кампания*. 2007. № 1. С. 1-13.
- [Пятянин, 2007а](#) – Пятянин С.В. Тяжелые крейсера типа «Дюкенъ» // *Морская кампания*. 2007. № 2. С. 1-48.
- [Пятянин, 2009](#) – Пятянин С.В. Легкие крейсера типов «Монтекукколи» и «Аоста» // *Морская кампания*. 2009. № 6. С. 1-64.
- [Пятянин, 2009а](#) – Пятянин С.В. Тяжелые крейсера типа «Суффрен» // *Морская кампания*. 2009. № 1. С. 1-68.
- [Пятянин, 2011](#) – Пятянин С.В. «Наглые» крейсера – охотники за рейдерами. М.: Эксмо, 2011. 128 с.
- [Пятянин, 2012](#) – Пятянин С.В. Легкий крейсер «Эмиль Бертен» // *Морская кампания*. 2012. № 2. С. 1-68.
- [Пятянин, 2012а](#) – Пятянин С.В. Французские крейсера Второй Мировой. М.: Эксмо, 2012. 256 с.

- Патянин, 2014** – Патянин С.В. Гордость британского флота. Легкие крейсера типа «Таун». М.: Эксмо, 2014. 240 с.
- Патянин, 2017** – Патянин С.В. Легкие крейсера типа "Ля Галиссоньер" // *Морская кампания*. 2017. № 6. С. 1-68.
- Патянин, 2019** – Патянин С.В. Легкие крейсера типа "Кондотьерри" (группы «А» и «В») // *Морская кампания*. 2019. № 1. С. 1-64.
- Патянин, 2022** – Патянин С.В. Легкие крейсера типа «Дидо». Корабли ПВО британских конвоев. М.: Эксмо, 2022. 272 с.
- Печуконис, 2000** – Печуконис Н.И. Легкие крейсера итальянского флота типа «Capitani Romani». СПб., 2000. 24 с.
- Сидоренко, Пинак, 2018** – Сидоренко В.В., Пинак Е.Р. Эскадренный миноносец 1-го класса Японского императорского флота «Симакадзэ» – Ветер над островами // *Арсенал-Коллекция*. 2018. № 8 (74). С. 1-25.
- Сулига, 1996** – Сулига С.В. Японские тяжелые крейсера. Т. 1. История создания, описание конструкции, предвоенные модернизации. СПб.: АОЗТ «ПФ», 1996. 96 с.
- Сулига, 2005** – Сулига С.В. Легкие крейсера «Тенрю», «Тацута», «Юбари» // *Морская коллекция*. 2005. № 9. С. 1-32.
- Сулига, 2005** – Сулига С.В. Лёгкие крейсера «Тенрю», «Тацута», «Юбари» // *Морская коллекция*. 2005. № 9. С. 1-32.
- Трубицын, 2004** – Трубицын С.Б. Тяжелые крейсера Италии (1927-1945). Серия «Боевые корабли мира». М.: АНО «Истфлот», 2004. 71 с.
- Трубицын, 2008** – Трубицын С.Б. Легкие крейсера Италии (1930-1974). Крейсера типов "Раймондо Монтекукколи", "Эугенио ди Савойя" и "Джузеппе Гарибальди". Серия «Боевые корабли мира». М.: АНО «Истфлот», 2008. 71 с.
- Чернышев, Кулагин, 2007** – Чернышев А.А., Кулагин К.Л. Советские крейсера Великой Отечественной. От «Кирова» до «Кагановича». Серия: «Война на море». М.: Яуза, Эксмо, 2007. 128 с.
- Широкоград, 1998** – Широкоград А.Б. Крейсера типа «Свердлов» // *Морская коллекция*. 1998. № 2. С. 1-32.
- Jordan, Moulin, 2013** – Jordan J., Moulin J. French Cruisers 1922-1956. Seaforth Publishing, 2013. 232 p.
- Lassaque, 1996** – Lassaque J. Les C.T. de 2880 tonnes du type Mogador (1936-1945). Marines Edition, 1996. 96 p.
- Moulin, Maurand, 1999** – Moulin J., Maurand P. Le croiseur Algerie. Marines edition, 1999. 98 p.
- Rozhkov, 2022** – Rozhkov A.I. From «Hawkins» to «Fiji». History of British Cruisers // *Voennyi Sbornik*. 2021. 9(1): 21-26.
- Rozhkov, 2023** – Rozhkov A.I. Analysis of the Weight Load of French Cruisers of the Second World War // *International Naval Journal*. 2023. 11(1): 35-41.

References

- Aleksandrov, 2016** – Aleksandrov, Yu.I. (2016). Tyazhelye kreisera Yaponii. Seriya: «Voina na more» [Heavy cruisers of Japan. Series: "War at sea"]. М.: Yauza, Eksmo. 178 p. [in Russian]
- Balakin, 1997** – Balakin, S.A. (1997). Kreiser «Belfast» [Cruiser "Belfast"]. *Morskaya kolleksiya*. 1: 1-32. [in Russian]
- Chernyshev, Kulagin, 2007** – Chernyshev, A.A., Kulagin, K.L. (2007). Sovetskie kreisera Velikoi Otechestvennoi. Ot «Kirova» do «Kaganovicha» [Soviet cruisers of the Great Patriotic War. From "Kirov" to "Kaganovich"]. Seriya: «Voina na more». М.: Yauza, Eksmo. 128 p. [in Russian]
- Donets, 1997** – Donets, A.I. (1997). Tyazhelye kreisera tipa «County». Ch. 1. Kreisera serii «Kent» [Heavy cruisers of the County type. Part 1. Cruisers of the Kent series.]. Vladivostok: Ryurik". 56 p. [in Russian]
- Donets, 2003** – Donets, A.I. (2003). Tyazhelye kreisera tipa «York» [Heavy cruisers of the York type]. Vladivostok: Ryurik", 92 p. [in Russian]
- Jordan, Moulin, 2013** – Jordan, J., Moulin, J. (2013). French Cruisers 1922-1956. Seaforth Publishing, 232 p.

- Kofman, 2007** – Kofman, V.L. (2007). Tyazhelyi kreiser «Al'zheri» [Heavy cruiser “Alzheri”]. *Morskaya kolleksiya*. 4: 1-36. [in Russian]
- Kofman, 2008** – Kofman, V.L. (2008). Lidery tipa «Modagor» [Leaders of the Modagor type]. *Morskaya kolleksiya*. 8: 1-32. [in Russian]
- Lassaque, 1996** – Lassaque, J. (1996). Les C.T. de 2880 tonnes du type Mogador (1936-1945). Marines Edition, 96 p.
- Malov, Patyanin, 2010** – Malov, A.A., Patyanin, S.V. (2010). Kreisera tipa «Kapitani Romani» [Cruisers of the “Capitani Romani” type]. *Morskaya kompaniya*. 4: 1-47. [in Russian]
- Malov, Patyanin, 2007** – Malov, A.A., Patyanin, S.V. (2007). Tyazhelye kreisera «Trento», «Triest» i «Bol'tsano» [Heavy cruisers “Trento”, “Trieste” and “Bolzano”]. *Morskaya Kampaniya*. 4: 1-55. [in Russian]
- Malov, Patyanin, 2011** – Malov, A.A., Patyanin, S.V. (2011). Superkreisera Mussolini [Mussolini's Supercruisers]. Seriya: «Voina na more». M.: Yauza, Eksmo, 128 p. [in Russian]
- Morin, 2010** – Morin, A.B. (2010). Legkie kreisera tipa «Chapaev» [Light Cruisers of the “Chapayev” Type]. Seriya: «Voina na more». M.: Yauza, Eksmo, 128 p. [in Russian]
- Moulin, Maurand, 1999** – Moulin, J., Maurand, P. (1999). Le croiseur Algerie. Marines edition, 98 p.
- Orel, 2015** – Orel, A.V. (2015). Legkie kreisera tipa «Agano» [Light cruisers of the “Agano” type]. *Morskaya kompaniya*. 1: 1-32. [in Russian]
- Orel, 2023** – Orel, A.V. (2023). Legkie kreisera tipa «Omakha». Kreiser «Murmansk» i ego amerikanskie sistershipy [Light cruisers of the Omaha type. Cruiser Murmansk and her American sister ships]. Seriya: «Voina na more». M.: Yauza, Eksmo, 176 p. [in Russian]
- Patyanin, 2002** – Patyanin, S.V. (2002). Kreisera tipa «Aret'yuza» [Cruisers of the “Arethusa” type]. *Morskaya kolleksiya*. 6: 1-32. [in Russian]
- Patyanin, 2007** – Patyanin, S.V. (2007). Legkie kreisera tipa «Dyuge-Truen» [Light cruisers of the Duguay-Truen type]. *Morskaya kompaniya*. 1: 1-13. [in Russian]
- Patyanin, 2007a** – Patyanin, S.V. (2007). Tyazhelye kreisera tipa «Dyuken'» [Heavy cruisers of the “Duquesne” type]. *Morskaya kompaniya*. 2: 1-48. [in Russian]
- Patyanin, 2009** – Patyanin, S.V. (2009). Legkie kreisera tipov «Montekukkoli» i «Aosta» [Light cruisers of the Montecuccoli and Aosta types]. *Morskaya kompaniya*. 6: 1-64. [in Russian]
- Patyanin, 2009a** – Patyanin, S.V. (2009). Tyazhelye kreisera tipa «Suffren» [Heavy cruisers of the Suffren type]. *Morskaya kompaniya*. 1: 1-68. [in Russian]
- Patyanin, 2011** – Patyanin, S.V. (2011). «Naglye» kreisera – okhotniki za reiderami [“Brave” cruisers – raider hunters]. M.: Eksmo, 128 p. [in Russian]
- Patyanin, 2012** – Patyanin, S.V. (2012). Legkii kreiser «Emil' Berten» [Light cruiser “Emile Bertin”]. *Morskaya kompaniya*. 2: 1-68. [in Russian]
- Patyanin, 2012a** – Patyanin, S.V. (2012). Frantsuzskie kreisera Vtoroi Mirovoi [French cruisers of World War II]. M.: Eksmo, 256 p. [in Russian]
- Patyanin, 2014** – Patyanin S.V. (2014). Gordost' britanskogo flota. Legkie kreisera tipa «Taun» [Pride of the British fleet. Light cruisers of the Town type]. M.: Eksmo, 240 p. [in Russian]
- Patyanin, 2017** – Patyanin, S.V. (2017). Legkie kreisera tipa "Lya Galisson'er" [Light cruisers of the La Galissonniere type]. *Morskaya kompaniya*. 6: 1-68. [in Russian]
- Patyanin, 2019** – Patyanin, S.V. (2019). Legkie kreisera tipa "Kondot'erri" (gruppy «A» i «V») [Light cruisers of the Condottieri type (groups A and B)]. *Morskaya kompaniya*. 1: 1-64. [in Russian]
- Patyanin, 2022** – Patyanin, S.V. (2022). Legkie kreisera tipa «Dido». Korabli PVO britanskikh konvoev [Light cruisers of the Dido type. Air defense ships of British convoys]. M.: Eksmo, 272 p. [in Russian]
- Pechukonis, 2000** – Pechukonis, N.I. (2000). Legkie kreisera ital'yanskogo flota tipa «Capitani Romani» [Light cruisers of the Italian fleet of the Capitani Romani type]. SPb., 24 p. [in Russian]
- Rozhkov, 2022** – Rozhkov, A.I. (2022). From «Hawkins» to «Fiji». History of British Cruisers. *Voennyi Sbornik*. 9(1): 21-26.
- Rozhkov, 2023** – Rozhkov, A.I. (2023). Analysis of the Weight Load of French Cruisers of the Second World War. *International Naval Journal*. 11(1): 35-41.

Shirokorad, 1998 – *Shirokorad, A.B.* (1998). Kreisera tipa «Sverdlov» [Cruisers of the “Sverdlov” type]. *Morskaya kolleksiya*. 2: 1-32. [in Russian]

Sidorenko, Pinak, 2018 – *Sidorenko, V.V., Pinak, E.R.* (2018). Eskadrennyi minonosets 1-go klassa Yaponskogo imperatorskogo flota «Simakadze» – Veter nad ostrovami [Destroyer of the 1st class of the Japanese Imperial Navy "Shimakaze" - Wind over the islands]. *Arsenal-Kolleksiya*. 8(74): 1-25. [in Russian]

Suliga, 1996 – *Suliga, S.V.* (1996). Yaponskie tyazhelye kreisera. T. 1. Istoriya sozdaniya, opisanie konstruksii, predvoennye modernizatsii [Japanese heavy cruisers. T. 1. History of creation, description of design, pre-war modernizations]. SPb.: AOZT «PF». 96 p. [in Russian]

Suliga, 2005 – *Suliga, S.V.* (2005). Legkie kreisera «Tenryu», «Tatsuta», «Yubari» [Light cruisers “Tenryu”, “Tatsuta”, “Yubari”]. *Morskaya kolleksiya*. 9: 1-32. [in Russian]

Suliga, 2005 – *Suliga S.V.* Legkie kreisera «Tenryu», «Tatsuta», «Yubari» // *Morskaya kolleksiya*. 2005. № 9. S. 1-32. [in Russian]

Trubitsyn, 2004 – *Trubitsyn, S.B.* (2004). Tyazhelye kreisera Italii (1927-1945) [Heavy cruisers of Italy (1927-1945)]. Seriya «Boevye korabli mira». M.: ANO «Istflot». 71 p. [in Russian]

Trubitsyn, 2008 – *Trubitsyn, S.B.* (2008). Legkie kreisera Italii (1930-1974). Kreisera tipov "Raimondo Montekukkoli", "Eugenio di Savoia" i "Dzhuzeppe Garibal'di" [Light cruisers of Italy (1930-1974). Cruisers of the “Raimondo Montecuccoli”, “Eugenio di Savoia” and “Giuseppe Garibaldi” classes]. Seriya «Boevye korabli mira». M.: ANO «Istflot». 71 p. [in Russian]

Zablotskii, 2010 – *Zablotskii, V.P.* (2010). Legkie kreisera tipa «Chapaev» [Light cruisers of the Chapayev type]. *Morskaya kompaniya*. 1: 1-64. [in Russian]

Приложения

Приложение 1. Расчет массы бронирования крейсеров «Тренто» и «Больцано»

«ТРЕНТО»

Длина бронепояса 125 м, высота 4,6 м.

Площадь: $125 \times 4,6 = 575 \text{ м}^2$.

Объем: $575 \times 0,07 = 40,25 \text{ м}^3$.

Масса борта: $40,25 \times 7,8 = 314 \text{ т}$.

Масса двух бортов: 638 т.

Носовая траверза: $25/45 \times 20,6 = 11,5 \text{ м}$.

Площадь: $11,5 \times 4,6 = 52,6 \text{ м}^2$.

Объем: $52,6 \times 0,07 = 3,7 \text{ м}^3$.

Масса носовой траверсы: $3,7 \times 7,8 = 28,7 \text{ т}$.

Кормовая траверза: $30/45 \times 20,6 = 11,5 \text{ м}$.

Площадь: $11,5 \times 4,6 = 52,6 \text{ м}^2$.

Объем: $52,6 \times 0,07 = 3,7 \text{ м}^3$.

Масса кормовой траверзы: 34 т.

Диаметр барбета 5,67 м.

Высота первого: 5,346 м.

Высота второго: 7,61 м.

Высота третьего: 7 м.

Высота четвертого: 3,7 м.

Общая высота барбетов: 23,6 м.

Объем бронирования барбетов: $5,67 \times 3,14 = 17,8 \text{ м}$.

Площадь барбетов: $17,8 \times 23,6 \text{ м} = 420 \text{ м}^2$.

Объем бронирования барбетов: $420 \times 0,07 \text{ м} = 29,4 \text{ м}^3$.

Масса всех барбетов: 230 т.

Итого: 930 тонн.

Длина боевой рубки $17/30 \times 5,67 = 3,2$ м.
 Ширина 3,2 м.
 Периметр боевой рубки: $3,2 \times 4 = 12,8$ м.
 Высота боевой рубки 2,3 м.
 Площадь рубки: $2,3 \times 12,8 = 29,4$ м².
 Объем бронирования $29,4 \times 0,1 = 2,94$ м³.
 Масса $2,94 \times 7,8 = 23$ т.

Площадь пола рубки: $3,2 \times 3,2 = 10,24$ м².
 Объем пола рубки: $10,24 \times 0,04 = 0,41$ м³.
 Масса пола бронерубки: $0,41 \times 7,8 = 3,2$ т.

Стоящий сверху КДП еще меньше, определение его размеров станет с еще большей погрешностью, а масса бронирования КДП будет еще меньше, то есть пренебрежимо мало.

Как видно из расчетов, бронирование палубы не входило в статью нагрузки «бронирование».

Длина бронепалубы 125 м, ширина 17,5 м.
 Площадь: $125 \times 17,5 = 2\,207$ м².
 Объем: $2\,207 \times 0,05 = 110$ м³.
 Масса бронепалубы: $110 \times 7,8 = 860$ т.

Диаметр барбета 5,67 м.
 Площадь пола барбета: $5,67^2 \times 3,14/4 = 25,2$ м².
 Площадь пола четырех барбетов: 100,9 м².
 Объем пола четырех барбетов: $100,9 \times 0,05 = 5,04$ м³.
 Масса пола барбетов: $5,04 \times 7,8 = 40$ т.

Масса бронепалубы: 860 т. – 40 т. = 820 т.

«БОЛЬЦАНО»

Длина бронепояса 113 м, высота 4,6 м. Масса двух бортов: 576 т.
 Носовая траверза: $25/45 \times 20,6 = 11,5$ м.
 Масса носовой траверсы: $3,7 \times 7,8 = 30$ т.
 Кормовая траверза: $30/45 \times 20,6 = 11,5$ м.
 Площадь: $11,5 \times 4,6 = 52,6$ м².
 Объем: $52,6 \times 0,07 = 3,7$ м³.
 Масса кормовой траверзы: 34 т.
 Диаметр барбета 5,67 м.
 Высота первого: 5,346 м.
 Высота второго: 7,61 м.
 Высота третьего: 7 м.
 Высота четвертого: 3,7 м.
 Общая высота барбетов: 23,6 м.
 Окружность барбетов: $5,67 \times 3,14 = 17,8$ м.
 Площадь барбетов: $17,8 \times 23,6 = 420$ м².
 Объем бронирования барбетов: $420 \times 0,07 = 29,4$ м³.
 Масса всех барбетов: 230 т.
 Итого: 870 т.

Длина боевой рубки $17/30 \times 5,67 = 3,2$ м.
 Ширина 3,2 м.
 Периметр боевой рубки: $3,2 \times 4 = 12,8$ м.
 Высота боевой рубки 2,3 м.
 Площадь рубки: $2,3 \times 12,8 = 29,4$ м².

Объем бронирования: $29,4 \times 0,1 = 2,94 \text{ м}^3$.

Масса: $2,94 \times 7,8 = 23 \text{ т}$.

Площадь пола рубки: $3,2 \times 3,2 = 10,24 \text{ м}^2$.

Объем пола рубки: $10,24 \times 0,04 = 0,41 \text{ м}^3$.

Масса пола бронерубки: $0,41 \times 7,8 = 3,2 \text{ т}$.

Стоящий сверху КДП еще меньше, определение его размеров станет с еще большей погрешностью, а масса бронирования КДП будет еще меньше, то есть пренебрежимо мало. Как видно из расчетов, бронирование палубы не входило в статью нагрузки «бронирование».

Длина бронепалубы 125 м, ширина 18 м.

Площадь: $125 \times 4,6 = 2\ 207 \text{ м}^2$.

Объем: $2\ 207 \times 0,05 = 110 \text{ м}^3$.

Масса бронепалубы: $110 \times 7,8 = 777 \text{ т}$.

Диаметр барбета 5,67 м.

Площадь пола барбета: $5,672 \times 3,14/4 = 25,2 \text{ м}^2$.

Площадь пола четырех барбетов: $100,9 \text{ м}^2$.

Объем пола четырех барбетов: $100,9 \times 0,05 = 5,04 \text{ м}^3$.

Масса пола барбетов: $5,04 \times 7,8 = 40 \text{ т}$.

Масса бронепалубы: $777 - 40 = 737 \text{ т}$.

Приложение 2. Расчет массы бронирования крейсеров типа «Зара»

Длина бронепояса 88 м, высота 3,6 м.

Площадь: $88 \times 3,6 = 318 \text{ м}^2$.

Объем: $318 \times 0,15 = 47,8 \text{ м}^3$.

Масса борта: $47,8 \times 7,8 = 372 \text{ т}$.

Масса двух бортов: 745 т.

Верхний бронепояс: длина бронепояса 88 м, высота 2,16 м.

Площадь: $88 \times 2,16 = 190 \text{ м}^2$.

Объем: $190 \times 0,03 = 5,7 \text{ м}^3$.

Масса борта: $5,7 \times 7,8 = 44 \text{ т}$.

Масса двух верхних бортов: 89 т.

Носовая траверза: $15/25 \times 20,7 = 12,42 \text{ м}$.

Площадь: $12,42 \times 4,6 = 57 \text{ м}^2$.

Объем: $57 \times 0,105 = 6 \text{ м}^3$.

Масса носовой траверсы: $6 \times 7,8 = 47 \text{ т}$.

Кормовая траверза: $19/25 \times 20,7 = 15,7 \text{ м}$.

Площадь: $15,7 \times 4,6 = 73,6 \text{ м}^2$.

Объем: $73,6 \times 0,105 = 7,6 \text{ м}^3$.

Масса кормовой траверзы: $7,6 \times 7,8 = 60 \text{ т}$.

Диаметр барбета 5,67 м.

Высота первого: 5,346 м.

Высота второго: 7,61 м.

Высота третьего: 7 м.

Высота четвертого: 3,7 м.

Общая высота барбетов: 23,6 м.

Окружность барбетов: $5,67 \times 3,14 = 17,8 \text{ м}$.

Площадь барбетов: $17,8 \times 23,6 = 420 \text{ м}^2$.

Объем бронирования барбетов: $420 \times 0,14 = 58,8 \text{ м}^3$.

Масса всех барбетов: 460 т.

Итого: 1 400 т.

Боевая рубка цилиндрической формы диаметром 3,3 м, защищалась 150 мм вертикальной броней, имела 80 мм крышу и 70 мм потолок.

Периметр боевой рубки: $3,3 \times 3,14 = 10,3 \text{ м}$.

Высота боевой рубки 2,3 м.

Площадь рубки: $2,3 \times 10,3 = 23,8 \text{ м}^2$.

Объем бронирования $23,8 \times 0,15 = 3,6 \text{ м}^3$.

Масса $3,6 \times 7,8 = 28 \text{ т}$.

Площадь пола рубки: $3,3 \times 3,3 \times 3,14/4 = 8,6 \text{ м}^2$.

Объем пола рубки: $8,6 \times 0,07 = 0,6 \text{ м}^3$.

Масса пола бронерубки: $0,6 \times 7,8 = 4,7 \text{ т}$.

Площадь потолка рубки: $3,3 \times 3,3 \times 3,14/4 = 8,6 \text{ м}^2$.

Объем потолка рубки: $8,6 \times 0,08 = 0,7 \text{ м}^3$.

Масса пола бронерубки: $0,7 \times 7,8 = 5,3 \text{ т}$.

Масса бронирования боевой рубки: 38 т.

КДП имел диаметр 3,5 м, 130 мм вертикальное бронирование, 100 мм крышу и 15 мм

пол.

Периметр КДП: $3,5 \times 3,14 = 11 \text{ м}$.

Высота КДП 2,3 м.

Площадь КДП: $2,3 \times 11 \text{ м} = 25 \text{ м}^2$.

Объем бронирования КДП: $25 \times 0,13 = 3,3 \text{ м}^3$.

Масса КДП: $3,3 \times 7,8 = 26 \text{ т}$.

Площадь пола КДП: $3,5 \times 3,5 \times 3,14/4 = 9,6 \text{ м}^2$.

Объем пола КДП: $9,6 \times 0,115 = 1,1 \text{ м}^3$.

Масса пола и потолка КДП: $0,6 \times 7,8 = 8,6 \text{ т}$.

Масса боевой рубки: 35 т.

Длина бронепалубы 88 м, ширина 17,6 м.

Площадь: $88 \times 17,6 = 1548,8 \text{ м}^2$.

Объем: $1548,8 \times 0,07 = 110 \text{ м}^3$.

Масса бронепалубы: $110 \times 7,8 = 860 \text{ т}$.

Диаметр барбета: 5,67 м.

Площадь пола барбета: $5,672 \times 3,14/4 = 25,2 \text{ м}^2$.

Площадь пола четырех барбетов: 100,9 м².

Объем пола четырех барбетов: $100,9 \times 0,05 = 5,04 \text{ м}^3$.

Масса пола барбетов: $5,04 \times 7,8 = 56 \text{ т}$.

Масса бронепалубы: $860 - 56 = 804 \text{ т}$.

Длина башни 12 м, ширина 7 м, высота 2,2 м, высота лобовой части башни 1,6 м.

Бронирование башни «Зары»: лоб – 150 мм, бок и крыша – 70 мм.

Площадь крыши: $12 \times 7 \text{ м} = 84 \text{ м}^2$.

Объем бронирования крыши: $84 \times 0,07 \text{ м} = 5,88 \text{ м}^3$.

Масса крыши башни: $5,88 \times 7,8 = 46 \text{ т}$.

Площадь боков: $12 \times 2,2 = 26,4 \text{ м}^2$.

Объем: $26,4 \times 0,07 = 1,88 \text{ м}^3$.

Масса одного бока башни: $1,88 \times 7,8 = 14,4 \text{ т}$.

Масса двух боков башни: 28,8 т.

Площадь лобовой части башни: $1,6 \times 7 = 11,2 \text{ м}^2$.

Объем лобовой части башни: $11,2 \times 0,15 = 1,68 \text{ м}^3$.

Масса лобовой части башни: $1,68 \times 7,8 = 13 \text{ т}$.

Масса бронирования одной башни: 88 т.

Масса бронирования четырех башен порядка 350 т.

Приложение 3. Расчет массы вертикального бронирования «Кондоттьери» второй группы.

Общий вес вертикальной брони для кораблей первой группы составлял 315,839 т, включая 23,016 т. брони боевой рубки КДП.

Длина верхнего пояса 89,8 м, высота 2,3 м, толщина 24 мм.

Объём верхнего пояса: $2 \times 89,8 \times 2,3 \times 0,024 = 9,91 \text{ м}^3$.

Масса верхнего пояса: $9,91 \times 7,8 = 77,3 \text{ т}$.

Длина нижнего пояса толщиной 24 мм: 78 м, высота 2,3 м.

Объём нижнего пояса толщиной 24 мм: $2 \times 78 \times 2,3 \times 0,024 = 8,6 \text{ м}^3$.

Масса нижнего пояса толщиной 24 мм: $8,6 \times 7,8 = 67 \text{ т}$.

Длина 20 мм участков 13,2 м.

Объём 20 мм участков: $2 \times 2,3 \times 13,2 \times 0,02 = 1,2 \text{ м}^3$.

Масса 20 мм участков: $1,2 \times 7,8 = 9,5 \text{ т}$.

Длина 18 мм участков: 13,2 м.

Масса 18 мм участков: 8,5 т.

Масса нижнего бронепояса: $67 + 9,5 + 8,5 = 85 \text{ т}$.

Масса всего бронепояса: $77,3 + 85 = 162,3 \text{ т}$.

Средняя длина носовых траверзов 8,5 м, средняя длина кормовых траверзов 11,2 м.

Общая длина траверзов: $8,5 + 11,2 = 19,7 \text{ м}$.

Высота 4,6 м, толщина 20 мм.

Объём всех траверзов: $19,7 \times 4,6 \times 0,02 = 1,8 \text{ м}^3$.

Масса всех траверзов $1,8 \times 7,8 = 14 \text{ т}$.

Масса брони боевой рубки КДП: 23,016 т.

Масса вертикального бронирования: $162,3 + 14 + 23,016 = 199,316 \text{ т}$.

Как видно, разница между известной массой и расчетной составляет:

$315,839 - 199,316 = 116,523 \text{ т}$.

Массу продольных переборок.

Длина продольной переборки 108,9 м, высота 4,6 м, толщина 18 мм.

Объём продольных переборок: $2 \times 108,9 \times 4,6 \times 0,018 = 18 \text{ м}^3$.

Масса продольных переборок: $18 \times 7,8 = 140 \text{ т}$.

Масса всего вертикального бронирования, полученного расчетным путем:

$199,316 + 140 = 339,316 \text{ т}$.

Из этого можно сделать вывод, что в вес вертикального бронирования был включён вес продольных переборок.

Анализ весовой нагрузки итальянских крейсеров Второй Мировой войны

Андрей И. Рожков^{а, *}

^а Гомельский государственный технический университет имени П.О. Сухого, Жлобин, Республика Беларусь

Аннотация. Проведен сравнительный анализ весовых нагрузок итальянских крейсеров Второй мировой войны между собой и с весовыми нагрузками крейсеров других стран. За исключением «Кондоттьери» первых двух серий, итальянские крейсера Второй Мировой, как легкие, так и тяжелые, получились удачными: легкие, мореходные, прочные корпуса. Мощные, легкие, надежные, с достаточной экономичностью для Средиземного моря, механизмы, хорошее бронирование, но экономия на весе вооружения практически обесценило, в общем-то, неплохие корабли. Малый вес вооружения был обусловлен легким весом башен главного калибра. Разделение итальянских тяжелых крейсеров на два поколения является неверным. Итальянцы построили тяжелые крейсера одного поколения, но двух разных концепций: первая – более скоростные, вторая – лучше бронированные.

Ключевые слова: крейсер, весовая нагрузка кораблей, корабль.

* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: andreyrogkov73@yandex.ru (А.И. Рожков)

Copyright © 2024 by Cherkas Global University



Published in the USA
International Naval Journal
Issued since 2013.
E-ISSN: 2413-7596
2024. 12(1): 60-68

DOI: 10.13187/inj.2024.1.60
<https://inj.cherkasgu.press>



Victory Trophies in Berezniki

Vladislav V. Zhdanov ^a

^a FSUE Departmental Security of the Ministry of Energy of Russia, Russian Federation

Abstract

During the Great Patriotic War, the USSR river fleet suffered significant losses, which had a serious impact on its capabilities. Thousands of vessels, both self-propelled and non-self-propelled, were destroyed during combat or captured by the enemy, which created the need for urgent replenishment. In 1945, after the end of the war, the Main Trophy Directorate of the Red Army, together with representatives of the People's Commissariat of the River Fleet, began work on inventorying and assessing the river fleet found in East Germany. This event was an important step in the restoration of river transport, which played a key role in providing the country's economy. Each vessel found on the rivers received a unique alphanumeric transit number, which simplified its accounting and further operation. Between 1945 and 1948, the USSR received reparation ships that were used to transport various cargoes, from coal to equipment and passengers. The Kama River Shipping Company, one of the largest in the country, also received a significant number of German ships, which allowed it to continue its operations in the post-war period. The proposed work is devoted to the analysis of the process of integration of reparation ships in the Berezniki port of the Kama River Shipping Company.

Keywords: trophies, reparations, river fleet, Kama River Shipping Company, Berezniki port.

1. Введение

В результате боевых действий, в годы Великой Отечественной войны противником были уничтожены тысячи советских судов, что создало необходимость в срочном восполнении. С 1945 по 1948 гг. в советский речной флот поступили репарационные суда, которые активно использовались для транспортировки различных грузов. Хотя Камское речное пароходство во время войны не понесло существенных потерь, значительное количество немецких репарационных судов способствовали его техническому перевооружению.

2. Материалы и методы

Основными материалами работы послужили фонды Камского речного пароходства Государственного архива Пермского края (ГАПК, Ф. 196). Анализировались приказы по основной деятельности, из которых извлекались данные, связанные с судами Березниковского порта. После чего полученные справки группировались в соответствии с хронологическим принципом.

3. Обсуждение

Вопросы, связанные с использованием трофейных репарационных судов Германии в речном флоте СССР, рассматривались в ряде научных публикаций. В основном авторов интересовали правовые, экономические и социальные аспекты интеграции немецких судов

в советский речной флот. Каждое из этих аспектов имеет свою библиографию, но в данном случае рассматривался лишь технический аспект, которому в советское время не уделялось должное внимание. Имелись лишь отдельные чрезвычайно эклектичные упоминания. Первое комплексное исследование технического аспекта по данной тематике было проведено С.С. Бережным ([Бережной, 1994](#)). Эта работа монография стала логическим продолжением его более ранних работ по составлению максимально полного справочника ВМФ СССР, и, разумеется, в первую очередь включала суда разными путями оказавшиеся в военно-морском флоте. Суда торгового флота автор рассматривал лишь в случае если они были демобилизованы и состава ВМС. Что касается речных трофеев и репараций, то в основном они исследовались в региональном аспекте ([Березин, 2014](#)). В этой связи имели большое значение различные интернет-форумы, на которых авторы делились своими воспоминаниями об использовании трофейной техники в разных регионах и сообщениями региональной периодики об этом. Вероятно, первой попыткой обобщить эту информацию в российском масштабе стала работа Е.Л. Смирнова, вышедшая в 2024 г. ([Смирнов, 2024](#)). Несмотря на свои явные недостатки, такие как явную неполноту представленных материалов, а также чрезвычайную лаконичность биографических справок по судам, на сегодняшний момент она пока остается наиболее фундаментальной работой по данному вопросу.

4. Результаты

Речной флот СССР в годы Великой отечественной войны понёс тяжёлые потери – несколько тысяч самоходных и несамоходных судов, которые погибли в ходе боевых действий либо были захвачены противником, и позже уничтожены при отступлении с оккупированных территорий. Чтобы восполнить эти потери, Главным трофейным управлением Красной Армии и представителями Народного комиссариата речного флота в 1945 году на территории Восточной Германии, был описан весь речной флот, обнаруженный на реках, для определения состава и количества судов, предполагаемых к передаче Советскому Союзу ([ГАРФ. Ф. 7317. Оп. 14. Д. 41](#)), ([ГАРФ. Ф. 7317. Оп. 15. Д. 11](#)). Каждому судну был присвоен буквенно-цифровой номер судового свидетельства, или попросту – транзитный номер. Например, СБ – самоходная баржа + комбинация цифр. Аналогичные коды имели и баржи: БМ – баржа металлическая, БК – баржа композитная и т.д. Иногда код был только цифровым. В течении 4 лет с 1945 г. по 1948 г., по Балтийскому морю репарационные суда порожними и с грузом угля, кокса, цемента, пиломатериалов, бумаги, фанеры, стекла, кабеля, кирпича полнотелого, пустотелого и шамотного, смолы, линолеума, резины, карбида, пробки, целлюлозы, шпата, рельс, металлических труб, цветных металлов, абразивного зерна, тепловозов и вагонов, дизельного топлива, смазочных масел, овощей, крахмала, лошадей, скота, станков и разного оборудования демонтированных немецких заводов и фабрик, перегонялись в порты СССР на Балтике: Ленинград, Калининград, Вентспилс и Таллин, а далее распределялись по речным пароходствам ([РГАЭ. Ф. 9469. Оп. 10. Д. 54](#)).

Камское речное пароходство, одно из крупнейших в СССР, во время войны понесло лишь незначительные потери – восемь судов, которые были потоплены во время битвы за Сталинград: грузопассажирские теплоходы «Александр Невский» (1940 г., 800 л.с.) и «Татария» (1934 г., 700 л.с.), грузопассажирский колёсный пароход «Нижеволгострой» (1885 г., 600 л.с.), грузовой теплоход «Кара-Калпакия» (1913 г., 1639 т., 300 л.с.), буксир «Газоход-1» (1936 г., 60 л.с.), а также три баржи 307 (1928 г., 2770 т.), 863 (1871 г., 1800 т.), и деревянная 853 (1926 г., 2300 т.). Но по распределению, Камское пароходство тоже получило немецкие суда – грузовые пароходы и теплоходы, буксиры разных типов, пассажирские пароходы, баржи сухогрузные. А Камское Бассейновое управление пути получило 4 земснаряда, 8 барж, 4 буксира, 2 грузовых судна. Всего в Камское пароходство поступило около 200 репарационных судов, из них 70% составили сухогрузные баржи. Некоторая часть из полученных немецких судов, позже были переданы с Камы в волжские пароходства ([ГАПК. Ф. 196. Оп. 3](#))*.

* Здесь и далее биографические справки по судам составлены на основе информации следующих дел данной описи: 101,102, 103, 104, 105, 106,107, 108, 109, 121, 122, 123, 130, 131, 132, 144, 145, 146, 155, 156, 157, 1171, 447, 164, 165, 166, 167, 195, 196, 197, 198, 214, 215, 216, 217, 218, 244, 250, 251, 252, 253, 254, 255,



Рис. 1. Бывшие немецкие СТ-383 и баржа 3574 у причала Мелькомбината в Перми, ок. 1960 г. (ГАПК. Фонд фотографий. Оп. 24 п. Д. 108. Л. 3)

Представители Камского пароходства в Ленинграде и Калининграде, принимали суда, и со своими командами перегоняли их на Каму в течении четырёх лет. По приходу в пароходство, суда вместо индекса, получали новые имена. Сразу же встал вопрос освоения непривычной немецкой техники. Для этого, с 1 февраля по 15 апреля 1947 г., при судоремонтных заводах Чистополь, Курья, Заозёрье, Симониха, проводились курсы без отрыва от производства для капитанов, механиков и их помощников по ознакомлению с немецкими судами и их узлами и механизмами. Занятия проходили два раза в неделю. Для занятий была создана учебная программа с приложением к ней учебных пособий. Один из главных вопросов программы, была эксплуатация грузовых судов с дизелями, т.к. до войны грузовые теплоходы в СССР имели лишь малое распространение. На 1950 г., когда поступление трофеев практически прекратилось, в Камском речном пароходстве из 526 судов всех типов, 156 были немецкими (ГАПК. Ф. 196. Оп. 3). Соотношение советских судов и немецких в цифрах выглядело так:

Грузопассажирский флот: 68/5;

Грузовой флот: 0/29;

Буксирный флот: 120/16;

Баржевый флот: 309/106.

Трофейные «немцы» из Камского речного пароходства активно работали в Березниках* (ГАПК. Ф. 196. Оп. 3).

256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 279, 280, 281, 282, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 4027, 1210, 1211, 1220, 1243, 1244, 1250, 1251, 1252, 1253, 1254, 1260, 1261, 1262, 1263, 1264, 1265, 1610, 1620, 1621, 1960, 1969.

* Город Березники создан в 1932 г. Расположен на берегу реки Кама, в 200 км севернее Перми. Население на 1939 г. 64,6 тыс. чел., на 1959 год 106,1 тыс. чел. Промышленность на 1948 г.: Азотно-туковый завод, Содовый завод, Завод № 237, Калийный комбинат, Магнийный завод, Завод силикатного кирпича, Хлебокомбинат, Швейная фабрика, Березниковская ТЭЦ, Металлообрабатывающий завод им. Петровского (эвакуированный из Одессы), Цементный завод,

В 1947 и 1953 гг. для перевозки химикатов и взрывчатых веществ на линии Березники-Тихие Горы использовался грузовой теплоход СТ-362 (б. «Meiningen»). Построен в 1928 г. на верфи «Gebrüder Sachsenberg» в Roßlau по заказу NNFG («Neue Norddeutsche Flußdampfschiffahrtsges»), Hamburg. Грузоподъёмность 321 т., длина 51,50 м, ширина 5,94 м. Мощность дизеля MAN 235 л.с. С 1946 г. СБ-1977. Списан в декабре 1964 г. (Рисунок 4).

С 1948 г. на переправе Березники – Усолье начал работать буксир «Окунь», бывший «Karl-Marie», с 1946 года 03331. Построен на верфи «Gebrüder Wiemann», Brandenburg в 1917 г., владелец Р. Krüger, Röbel an der Müritz. Длина 22,30 м, ширина 4,30 м, высота борта 2,15 м. Мощность паровой машины 80 л.с. Буксировал несамоходный пассажирский Паром № 3 грузоподъёмностью 40 т. Зимой 1955-56 гг. «Окунь» находился на текущем ремонте в Усольском отстойно-ремонтном пункте. Был списан в августе 1965 г. и разобран на металл в Березниках (Рисунок 3).

В декабре 1948 г., к пристани Березники приписали для работы на линии Березники-Пожва следующие баржи:

3537. С 1946 г. БМ-615, 1900 г., грузоподъёмность 430 т., длина 50,4 м, ширина 6,38 м, высота борта 2,3 м, осадка в грузу 1,95 м, порожним 0,43 м.

3538. С 1946 г. БМ-3151, 1915 г., грузоподъёмность 400 т., длина 51,7 м, ширина 5,98 м, высота борта 2,3 м, осадка в грузу 1,88 м, порожним 0,4 м. В июне 1967 г. безвозмездно передана тресту «Камлесосплав».

3545. С 1946 г. БМ-1081, 1905 г., грузоподъёмность 205 т., длина 46,9 м, ширина 5,46 м, высота борта 2,07 м, осадка в грузу 1,28 м, порожним 0,37 м. Списана в 1958 г.

3548. С 1946 г. БМ-0663, 1903 г., грузоподъёмность 160 т., длина 49,7 м, ширина 4,4 м, высота борта 1,81 м, осадка в грузу 1,37 м, порожним 0,3 м. Списана в декабре 1961 г.

3551. С 1946 г. БМ-0916, 1920 г., грузоподъёмность 240 т., длина 41,5 м, ширина 5,1 м, высота борта 2,17 м, осадка в грузу 1,67 м, порожним 0,35 м. Списана в декабре 1962 г.

3559. С 1946 г. БМ-1623, 1912 г., грузоподъёмность 270 т., длина 39,2 м, ширина 4,96 м, высота борта 2,45 м, осадка в грузу 1,99 м, порожним 0,4 м. В 1965 г. переоборудована для сбора подсланевых вод. Списана в феврале 1967 г.

3566. С 1946 г. БМ-02266, грузоподъёмность 190 т., длина 40,3 м, ширина 4,5 м, высота борта 2,1 м, осадка в грузу 1,59 м, порожним 0,4 м. Списана в июне 1959 г.

3571. С 1946 г. БМ-02409, 1910 г., грузоподъёмность 230 т., длина 41,5 м, ширина 5,06 м, высота борта 2,2 м, осадка в грузу 1,64 м, порожним 0,37 м. Списана в декабре 1958 г.

3577. С 1946 г. БК-02535, 1910 г., грузоподъёмность 320 т., длина 48 м, ширина 6,5 м, высота борта 2 м, осадка в грузу 1,5 м, порожним 0,3 м. Списана в марте 1965 г.

3578. С 1946 г. БМ-2559, грузоподъёмность 200 т., длина 45,5 м, ширина 5,38 м, высота борта 1,9 м, осадка в грузу 1,35 м, порожним 0,4 м. Списана в ноябре 1958 г.

3579. С 1946 г. БМ-2268 (б. CODAM-61). Построена в 1922 г. на верфи «De Wachter in Voorn» (Бельгия), последний владелец «Codam Scheepvaart Maatschappij NV», Rotterdam (Голландия). Грузоподъёмность 320 т., длина 39,3 м, ширина 6,62 м, высота борта 2,2 м, осадка в грузу 1,83 м, порожним 0,4 м. Списана в декабре 1968 г.

3584. С 1946 г. БМ-03213, грузоподъёмность 190 т., длина 42 м, ширина 4,8 м, высота борта 1,9 м, осадка в грузу 1,41 м, порожним 0,31 м. Списана в сентябре 1960 г.

В декабре того же 1948 г., к пристани Березники для перевозки пассажиров на линии Усолье – Орёл приписали моторную шаланду СБ-1988. В прошлом «Osthafen». Построена в 1928 г. на верфи «Menzer», Geesthacht. Владелец «Schlesische Dampfer-Compagnie-Berliner Lloyd AG», Hamburg и Breslau. Грузоподъёмность 137,9 т.; длина 28 м; ширина 4,95 м; высота борта 1,9 м; осадка порожним 0,25 м. Мощность дизеля «Deutz» 75 л.с. СБ-1988 возила пассажиров в 1949 и 1950 гг. Далее была переименована в «Иньва». Могла перевозить 236 пассажиров. Зимой 1955-56 гг. находилась на текущем ремонте в Усольском отстойно-ремонтном пункте. Списана в декабре 1962 г. (Рисунок 5).



Рис. 2. «Забойщик» (б. «ВМOS-ХII») (архив газеты «Новая городская газета», Березники)

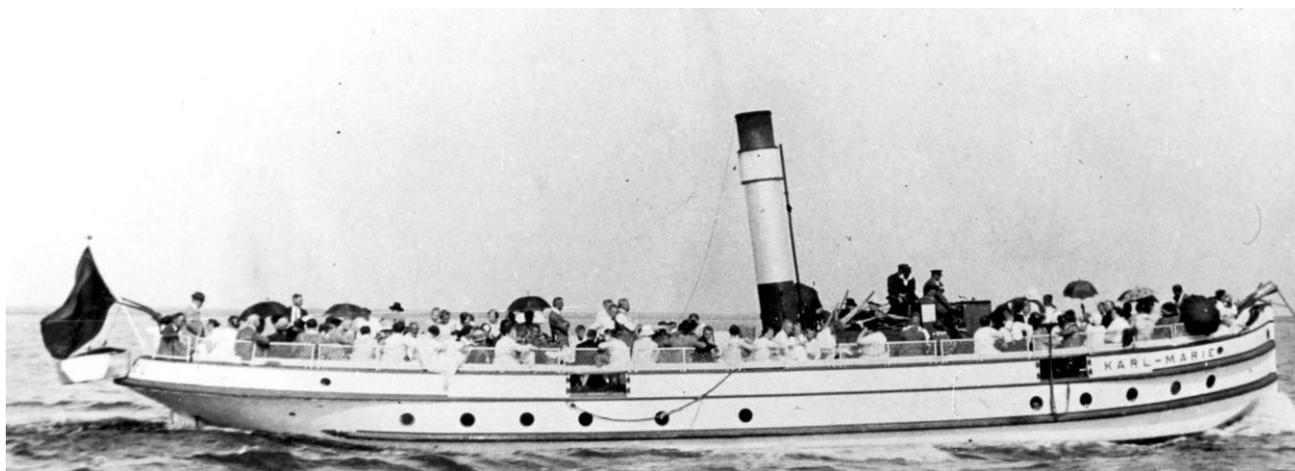


Рис. 3. Буксир «Karl-Marie», впоследствии «Окунь»

В 1950 г. для работы на линии Березники – Камбарка, к выше перечисленным баржам добавились следующие.

3507. С 1946 г. БМ-2311, 1918 г., грузоподъёмность 160 т., длина 39,7 м, ширина 4,35 м, высота борта 1,8 м, осадка в грузу 1,41 м, порожним 0,35 м. С 1956 г. стояла в Березниках как стоечная баржа с топливом. Списана в феврале 1967 г.

3560. С 1946 г. БМ-00502, 1910 г., грузоподъёмность 230 т., длина 40,7 м, ширина 5,05 м, высота борта 2,03 м, осадка в грузу 1,65 м, порожним 0,4 м. Списана в июле 1961 г.

3595. С 1946 г. БК-2420, 1910 г., грузоподъёмность 185 т., длина 39,3 м, ширина 6,2 м, высота борта 2,3 м, осадка в грузу 1,485 м, порожним 0,3 м. Списана в мае 1968 г.

На линии Березники – Пожва в том же году работали две баржи.

3539. С 1946 г. БК-1390, 1902 г., грузоподъемность 330 т., длина 51,75 м, ширина 5,9 м, высота борта 2,2 м, осадка в грузу 1,63 м, порожним 4 м. Списана в апреле 1964 г.

3580. С 1946 г. БМ-2677, 1900 г., грузоподъемность 160 т., длина 41,9 м, ширина 5 м, высота борта 1,9 м, осадка в грузу 1,17 м, порожним 0,3 м. Списана в декабре 1963 г.



Рис. 4. Теплоход «Meiningen», впоследствии СТ-362



Рис. 5. Теплоход «Иньва» привез отдыхающих из Березников в Огурдино

В 1951-52 гг. к пристани Березники, для буксировки барж с рудой и металлической стружкой в Пожву, был приписан буксир с кормовым гребным колесом «Рудокоп», бывший «Nordost». С 1946 г. – 01910. Построен в 1896 г. на верфи «Gebruder Sachsenberg», Roßlau. Владелец «Dampfer-Genossenschaft», Fürstenberg/Oder. Грузоподъемность 90 т., длина 45,41 м, ширина 5,75 м, высота борта 2,05 м, осадка 0,88 м. Мощность паровой машины 280 л.с. В 1958 г. передан в Вятское речное пароходство, где был списан в том же году. Далее был

перестроен в нефтестанцию НС-2 для заправки судов мазутом. Окончательно списан в 1990 г. (Рисунок 6).

В январе 1953 г. для работы на линии Березники – Пожва, были приписаны следующие баржи.

3592. С 1946 г. БК-3491, грузоподъёмность 180 т., длина 40 м, ширина 4,5 м, высота борта 2 м, осадка в грузу 1,47 м, порожним 0,3 м. Списана в июне 1959 г.

3594. С 1946 г. БК-4010, 1927 г., грузоподъёмность 225 т., длина 41 м., ширина 5,05 м, высота борта 2,12 м, осадка в грузу 1,68 м, порожним 0,4 м.

3599. С 1946 г. БК-2420, 1910 г., грузоподъёмность 410 т., длина 65 м, ширина 7,95 м, высота борта 1,8 м, осадка в грузу 1,28 м, порожним 0,37 м. Списана в декабре 1963 г.

С апреля 1956 г. к пристани Березники был приписан пассажирский теплоход «Стремительный», бывший паровой буксир «Pionier», с 1946 г. 03332. Построен в 1900 г. на верфи «Stettiner AG für Schiffs-und Maschinenbau», последний владелец «Karl Schulze», Biederitz. Грузоподъёмность 15,6 т., длина 18,9 м, ширина 4,44 м, высота борта 1,68 м, осадка 1,23 м. Буксир был оснащён одной паровой машиной мощностью 110 л.с. В начале 1950-х гг. перестроен в теплоход, был установлен дизель ЗДб мощностью 150 л.с. Мог перевозить 100 пассажиров. Списан в октябре 1970 г.

С июля 1956 г. в Березниках работал пассажирский паром «Забойщик», переоборудованный из буксира с кормовым гребным колесом «ВМОС-ХП», с 1946 г. – 03336. Построен в 1898 г. на верфи «Stettin-Grabow», последний владелец «Böhmisch-Mährische Oder-Schiffahrts AG», Prag. Грузоподъёмность 105 т., длина 42 м, ширина 5,67 м, осадка в грузу 1,2 м, порожним 0,75 м. Мощность паровой машины 290 л.с. Как паром мог перевозить 291 пассажира. Списан в 1962 г. (Рисунок 2).

С августа 1956 г. по 1963 г. в Березниках находилась плавучая мастерская «Кама». Она была построена на основе баржи 3518, с 1946 г. БМ-3036. Построена в 1928 г. в Штеттине. Грузоподъёмность 816 т., длина 65,3 м, ширина 8,1 м, высота борта 2,15 м, осадка в грузу 1,65 м, порожним 0,4 м. Укомплектована Судовой верфью № 2 в посёлке Орёл. В марте 1963 г. исключена из группы заводского оборудования и переименована в Понтон №29. Далее понтон был передан в стоечный флот порта Пермь. Списан в 1967 г.



Рис. 6. «Рудокоп» вместе с буксиром «Сильный» у пристани в Аркуле (Березин, 2014)

В апреле 1963 г. к пристани Березники была приписана баржа 3567, с 1946 г. БК-2291, 1931 г., грузоподъемность 430 т., длина 40 м, ширина 4,5 м, высота борта 2,15 м, осадка в грузу 1,25 м, порожним 0,43 м. В конце года была передана порту Лёвшино, списана в мае 1966 г.

1965 г. у пристани Березники отработала баржа 3604, с 1948 г. БК-083, 1897 г., грузоподъемность 540 т., длина 53 м, ширина 8,2 м, высота борта 2,05 м, осадка в грузу 1,45 м, порожним 0,4 м. Списана в декабре 1965 г.

В 1966 г. в качестве стоечных барж к пристани Березники были приписаны две баржи.

3542. С 1946 г. БК-3478, 1929 г., грузоподъемность 220 т., длина 45,9 м, ширина 6,38 м, высота борта 1,8 м, осадка в грузу 1,3 м, порожним 0,45 м.

3546. С 1948 г. 081, композитная баржа N.N.V.E-254. Владелец N.N.V.E («Neue Norddeutsche und Vereinigte Elbeschiffahrt-AG», Hamburg). Построена в 1887 г., грузоподъемность 285 т., длина 46,67 м, ширина 6,37 м, высота борта 2 м, осадка в грузу 1,5 м, порожним 0,42 м. С 1967 г. находилась в Березниках как стоечная баржа. Списана в апреле 1971 г.

3533. С 1946 г. БК-2191, 1930 г., грузоподъемность 514 т., длина 53,7 м, ширина 8,15 м, высота борта 2 м, осадка в грузу 1,45 м, порожним 0,47 м. В октябре 1967 г. была безвозмездно передана Камскому целлюлозно-бумажному комбинату.

В 1968 г. к пристани Березники была приписана баржа 3903, предназначенная для хранения смазочного масла и дизельного топлива. Грузоподъемность 80 т. До 1967 г. это был грузовой теплоход СТ-365, бывший «Marie Luise». С 1946 г. СБ-02025, Построен в 1941 г. на верфи «K. Grieseler», Mucrena/Saale. Владелец Karl Grieseler, Magdeburg. Грузоподъемность 300,9 т., длина 42,10 м, ширина 5,08 м, высота борта 2,25 м, осадка в грузу 1,75 м. Мощность дизеля «Deutz» 140 л.с., скорость 14,6 км/ч. Баржа была списана в июне 1974 г.

В сентябре 1970 г. к порту Березники были приписаны две баржи:

3511. С 1946 г. БМ-3225, 1926 г., грузоподъемность 430 т., длина 50,5 м, ширина 6,3 м, высота борта 2 м. Списана в декабре 1976 г.

3574. С 1946 г. БМ-2446, 1917 г., грузоподъемность 440 т., длина 50,5 м, ширина 6,5 м, высота борта 2,5 м. Списана в июне 1979 г. и разобрана на металл в Березниках (Рисунок 1).

В декабре 1970 г. добавилась баржа 3607. С 1946 г. БМ-2140, 1910 г., грузоподъемность 670 т., длина 58 м, ширина 7,9 м, высота борта 2,6 м. Списана в июне 1982 г. и разобрана на металл в Березниках.

5. Заключение

Немецкие репарационные суда, полученные Камским речным пароходством, внесли большой вклад в послевоенное развитие народного хозяйства Молотовской (позже – Пермской) области. Буксиры и грузовые суда по мере износа и их замены новыми судами отечественной постройки, были списаны в 1960-70 гг. Некоторые баржи верой и правдой служили до середины 1980-гг.

Литература

АГБ – МБУ «Архив города Березники».

ГАПК – Государственный архив Пермского края.

ГАРФ – Государственный архив Российской Федерации.

РГАЭ – Российский государственный архив экономики.

Бережной, 1994 – Бережной С.С. Трофеи и репарации ВМФ СССР. Якутск, 1994. 190 с.

Березин, 2014 – Березин Е.В. Суда иностранной постройки на Вятке // Герценка. 2014.

№ 26.

Смирнов, 2024 – Смирнов Е.Л. Суда трофейные, репарационные и ленд-лиза. М., 2024.

502 с.

References

АГБ – MBU «Arkhir goroda Berezniki» [MBU "Archive of the city of Berezniki"].

Berezhnoi, 1994 – Berezhnoi, S.S. (1994). Trofei i reparatsii VMF SSSR [Trophies and reparations of the USSR Navy]. Yakutsk, 190 p. [in Russian]

Berezin, 2014 – *Berezin, E.V.* (2014). Suda inostrannoi postroiki na Vyatke [Foreign-built ships on the Vyatka]. *Gertsenka*. № 26. [in Russian]

GAPK – Gosudarstvennyi arkhiv Permskogo kraia [State Archive of Perm Krai].

GARF – Gosudarstvennyi arkhiv Rossiiskoi Federatsii [State Archive of the Russian Federation].

RGAE – Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki [Russian State Archive of Economics].

Smirnov, 2024 – *Smirnov, E.L.* (2024). Suda trofeinye, reparaatsionnye i lend-liza [Captured, reparation and lend-lease ships]. М., 502 p. [in Russian]

Трофеи Победы в Березниках

Владислав Валерьевич Жданов ^a

^a ФГУП Ведомственная охрана Минэнерго России, Российская Федерация

Аннотация. В годы Великой Отечественной войны речной флот СССР понес значительные потери, что оказало серьезное влияние на его возможности. Тысячи судов, как самоходных, так и несамоходных, были уничтожены в ходе боевых действий или захвачены противником, что создало необходимость в срочном восполнении. В 1945 г., после окончания войны, Главное трофейное управление Красной Армии совместно с представителями Народного комиссариата речного флота начали работу по инвентаризации и оценке речного флота, обнаруженного на территории Восточной Германии. Это мероприятие стало важным шагом в восстановлении речного транспорта, который играл ключевую роль в обеспечении экономики страны. Каждое судно, найденное на реках, получало уникальный буквенно-цифровой транзитный номер, что упрощало его учет и дальнейшую эксплуатацию. В период с 1945 по 1948 гг. в СССР поступили репарационные суда, которые использовались для транспортировки различных грузов, от угля до оборудования и пассажиров. Камское речное пароходство, одно из крупнейших в стране, также получило значительное количество немецких судов, что позволило ему продолжить свою деятельность в послевоенный период. Предлагаемая работа посвящена анализу процесса интеграции репарационных судов в Березниковском порту Камского речного пароходства.

Ключевые слова: трофеи, репарации, речной флот, Камское речное пароходство, порт Березники.