

МИНОБРНАУКИ РОССИИ
Федеральное государственное бюджетное образовательное
учреждение высшего образования
**«САРАТОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ
Н. Г. ЧЕРНЫШЕВСКОГО»**

Кафедра отечественной истории и историографии

**ЭСКАДРЕННЫЙ МИНОНОСЕЦ «ЛЕНИНГРАД»:
СОЗДАНИЕ И БОЕВОЕ ПРИМЕНЕНИЕ**

АВТОРЕФЕРАТ МАГИСТЕРСКОЙ РАБОТЫ

Студента 3 курса 321 группы
Направления 46.04.01 «История»
код и наименование направления

Института истории и международных отношений
наименование факультета

Кудрявцева Алексея Юрьевича
фамилия, имя, отчество

Научный руководитель

профессор, д.и.н. _____
должность, уч. степень, уч. звание

А.А.Герман
ициалы, фамилия

Зав. кафедрой:

профессор, д.и.н. _____
должность, уч. степень, уч. звание

В.Н. Данилов
ициалы, фамилия

Саратов 2025 г.

Актуальность данного исследования обусловлена комплексной научной значимостью лидера эскадренного миноносца «Ленинград» как уникального объекта исторического анализа, концентрирующего в себе ключевые противоречия и тенденции советской модернизации 1930-х – 1940-х гг.

История его проектирования и строительства представляет собой важный этап для изучения механизмов догоняющей технологической модернизации и импортозамещения в условиях внешнеполитической изоляции и ограниченных ресурсов, где амбициозные инженерные решения сочетались с неизбежными конструктивными дефектами.

Хронические проблемы «долгостроя» и сдачи корабля в эксплуатацию наглядно демонстрируют проблемы в организации производства и слабость межведомственного взаимодействия, характерные для формирующейся плановой экономики СССР.

Реконструкция боевого пути корабля в периоды Советско-финляндской и Великой Отечественной войн вносит вклад в оперативно-тактическую историю Балтийского флота, конкретизируя общие стратегические установки через призму боевого применения отдельной боевой единицы.

Данная работа объединяет историю техники, экономическую и военную историю, актуализируя уроки технологического развития и государственного управления в экстремальных условиях.

Объектом исследования является эсминец «Ленинград».

Предметом исследования выступают различные аспекты проектирования, строительства, испытаний корабля, а также участие эсминца в боевых действиях.

Целью работы является всесторонний анализ исторического пути создания лидера эсминцев «Ленинград» – от зарождения концепции и тактико-технических требований, ввода в строй и выявления его конструктивных и эксплуатационных особенностей, до его затопления.

Цель обусловила следующие задачи исследования:

- Проследить эволюцию проектных решений для лидеров эсминцев СССР, начиная с первых идей после Гражданской войны;
- Проанализировать организационные и технологические трудности на этапе строительства;
- Исследовать международный аспект – причины и ход переговоров о заказе лидеров за рубежом (Италия, Франция), их влияние на отечественный проект и итоги сотрудничества с фирмой ОТО.
- Рассмотреть ход государственных испытаний «Ленинграда», выявить достигнутые выдающиеся результаты (рекордная скорость 43 узла) и вскрытые серьезные конструктивные недостатки (дифферент на корму, кавитация винтов, слабость корпуса, проблемы с остойчивостью и системами вооружения).
- Дать комплексное описание конструкции и вооружения корабля на момент ввода в строй;
- Проследить боевой путь эсминца в Советско-финской войне и в Великой Отечественной войне;
- Оценить значение проекта «Ленинград» для советского ВМФ и кораблестроения, его сильные и слабые стороны, роль как прототипа и источника опыта.

Степень научной разработанности темы исследования.

Историография проблемы довольно немногочисленна и в большинстве исследований затрагиваются либо узкие, либо общие аспекты исследуемой темы. Все работы по этой проблеме написаны в основном российскими исследователями.

Изучением предвоенного периода развития РККФ занималась группа военно-морских историков, результатом проделанной работы стал фундаментальный труд «Боевая летопись Военно-Морского Флота 1917-1941»¹. В книге был приведен огромный фактический материал по деятельности флота, отражены основные учебно-практические мероприятия ВМФ и КБФ в деле

¹ Березовский Н.Ю., Бережной С.С., Николаева З.В. Боевая летопись Военно-Морского Флота 1917-1941. М. 1993.

повышения боевой подготовки, упомянуты основные руководящие документы РККФ.

Большой интерес представляет работа военно-морского историка капитана 1-го ранга Е.Ф. Подсобляева о развитии отечественного военно-морского искусства в первой половине XX века². Автор рассматривает вопросы, связанные с развитием теории войны на море.

В монографии известнейшего специалиста по истории российского флота капитана 1-го ранга В.Ю. Грибовского, специально посвященных развитию Советского ВМФ в предвоенный период³, довольно подробно освещены такие вопросы, как морская политика и разработка морских судостроительных программ в СССР с 1936 по 1941 гг.

Стоит отметить российского историка П.В. Петрова, который занимается проблемами изучения Советского флота в рамках первых пятилеток⁴.

Значительную ценность представляет вышедший в 1999-2006 гг. четырехтомный труд профессора Военно-морской академии им. Адмирала флота Советского Союза Н.Г. Кузнецова капитана 1-го ранга В.Д. Доценко по истории военно-морского искусства⁵. В частности, первый том этого издания целиком посвящен такой важной проблеме, как разработка теории военно-морского искусства в XIX-XX веках.

Работа И.Д. Спасского⁶ посвящена техническим аспектам развития российского ВМФ, и в первую очередь, истории проектирования и строительства боевых кораблей и вспомогательных судов для нужд флота. В 4-

² Подсобляев Е.Ф. Развитие теории войны на море и её влияние на развитие флота и военно-морского искусства (1918-1945). СПб. 2000.

³ Грибовский В.Ю. Морская политика СССР и развитие флота в предвоенные годы 1925-1941 гг. М. 2006.

⁴ Петров, П.В. Проблемы советского судостроения в предвоенные годы. По опыту ленинградских предприятий / П.В. Петров // Военно-исторический журнал. – 2011. – № 4. – С. 59-62.

⁵ Доценко В.Д. История военно-морского искусства. В 4-х тт. Т. 1. История теории стратегии, оперативного искусства и тактики Военно-Морского Флота. СПб. 1999.

⁶ История отечественного судостроения в 5 т. Под ред. И. Д. Спасского. Т. 4. Судостроение в период первых пятилеток и Великой Отечественной войны, 1925-1945 гг. / В.Ю. Грибовский, А.А. Нарусбаев, И.И. Черников. — 1996.

м томе этого труда был детально описан процесс восстановления российского ВМФ после Гражданской войны, его модернизации и строительства новых типов кораблей для нужд Советского ВМФ в конце 1920-х–1930-х гг.

Работы российских историков Н.С. Симонова⁷ и И.В. Быстровой⁸, по истории развития советского военно-промышленного комплекса в 1920-х-1980-х гг., содержат ценную информацию о деятельности ленинградской военной, и в первую очередь, судостроительной промышленности.

Отдельного упоминания заслуживает монография А.К. Соколова⁹, посвященная советской военной промышленности межвоенного периода, где автор уделяет значительное место развитию военного судостроения в СССР в период с 1917 по 1941 гг. Данная работа построена на значительном документальном материале из фондов АП РФ, ГАРФ, РГАСПИ, РГАЭ, РГВА, РГА ВМФ. При этом, автором вводится в научный оборот множество ранее неизвестных документов.

В исследовании петербургского военного историка, доктора исторических наук А.Н. Щербы¹⁰, посвященном истории развития военной промышленности Санкт-Петербурга и Ленинграда в период с 1900 по 1940-й гг.

Отдельно следует упомянуть такой важный труд, как научно-исторический сборник «Наука Санкт-Петербурга и морская мощь России», составленный при участии доктора технических наук профессора А.А. Родионова¹¹. В этой работе много внимания было уделено проблеме проектирования и строительства надводных кораблей.

⁷ Симонов Н.С. Военно-промышленный комплекс СССР в 1920-50-е годы: темпы экономического роста, структура, организация производства и управление. – М. 1996.

⁸ Быстрова И.В. Советский военно-промышленный комплекс: проблемы становления и развития (1930-1980-е годы) / Российская акад. наук, Ин-т рос. истории. М. 2006.

⁹ Соколов А.К. От военпрома к ВПК: советская военная промышленность. 1917 – июнь 1941 гг. – М. 2012.

¹⁰ Щерба А.Н. Военная индустрия Санкт-Петербурга-Ленинграда в 1900-1940 годы. М.-СПб. 2012.

¹¹ Наука Санкт-Петербурга и морская мощь России. Т. 1. Сост. А.А. Родионов. СПб. 2001.

Очень интересное, хорошо документированное монографическое исследование, посвященное истории проектирования, строительства, модернизации и боевой деятельности эсминца «Ленинград» издано известным специалистом П.И. Качуром¹².

Сотрудничеством СССР с западными странами занимается военный историк С.В. Федулов¹³, в статьях которого очень обстоятельно описаны этапы приобретения итальянских аналогов для советского ВМФ.

Стоит упомянуть работу общего характера по истории российского Военно-Морского Флота, написанную морским офицером, членом Союза российских писателей и Союза журналистов РФ В. С. Гемановым. В этой книге автор коснулся темы предвоенного развития Советского ВМФ и строительства боевых кораблей разных классов, а также кратко осветил боевую деятельность КБФ в период советско-финляндской войны 1939-1940 гг¹⁴.

Справочник по истории Балтийского флота военно-морских историков С.А. Гурова и В.Э. Тюлькина, в котором содержатся развернутые сведения о боевой деятельности целого ряда кораблей Эскадры КБФ в период советско-финляндской и Великой Отечественной войн¹⁵. В частности, здесь описываются боевые операции с участием новых крейсеров, лидеров и эсминцев, построенных в конце 1930-х - начале 1941 гг. На конкретных примерах боевой деятельности этих кораблей можно увидеть, насколько успешным был процесс боевой подготовки в надводных силах КБФ накануне Великой Отечественной войны.

¹² Качур П.И. «Гончие псы» Красного флота. «Ташкент», «Баку», «Ленинград» — М. 2008.

¹³ Федулов, С.В. Сотрудничество СССР с западными странами в области военного судостроения и военно-морского вооружения в 20-30-е гг. XX в / С.В. Федулов // Клио. – 2006. – № 3(34). – С. 188-196.;

Федулов, С.В. Стратегии рецепции итальянских военно-морских технологий в советский оборонно-промышленный комплекс в 1930-е гг / С.В. Федулов, Н.В. Димитренко, Д.Н. Соловьев // Ученые записки. Электронный научный журнал Курского государственного университета. – 2025. – № 1(73). – С. 100-107.

¹⁴ Геманов В. С. История российского флота: учебное пособие для курсантов морских вузов. Калининград, 2001. 2- е изд, испр. и доп. Калининград, 2009.

¹⁵ Гуров С. А., Тюлькин В. Э. Корабли Эскадры Балтийского флота. Великая Отечественная война. Калининград, 2005.

В коллективной монографии М.В. Зефирова, Д.М. Дёгтева и Н.Н. Баженова¹⁶, посвященной истории противоборства между германской авиацией и советским Балтийским флотом в период Великой Отечественной войны, имеются данные о работе судостроительной промышленности в Ленинграде и состоянии противовоздушной обороны Балтийского флота.

Подробная хроника боевой деятельности КБФ в Великой Отечественной войне освещена в труде В. И. Ачкасова, А. В. Басова, Н. В. Большакова и др¹⁷, а также составленная военным историком И.Г. Алепко¹⁸, где с 1939-1945 гг., была достаточно подробно и в целом объективно освещена боевая деятельность различных сил Балтийского флота в период войны с Финляндией, и указаны основные итоги и уроки действий флота.

В данной работе использованы мемуары известного судостроителя, Главного конструктора «Ленинграда» В.А. Никитина¹⁹. В книге рассказывается о том, как проходило проектирование наших новых кораблей с 1925 г. до начала Великой Отечественной войны.

Хронологические рамки исследования охватывают период с 1920-х годов до затопления эсминца в 1963 году.

Территориальные рамки исследования охватывают европейскую часть СССР, от стапелей Ленинграда через всю Балтику до вод Белого моря.

Методологическая основа исследования. В основе исследования лежат основные принципы современного исторического познания: объективность и историзм. В работе были использованы как общенаучные методы: анализ, синтез, систематизация, так и специальные методы исторического исследования: проблемно-хронологический, сравнительно-исторический. Применение этих методов дало возможность изучать исторические явления и

¹⁶ Зефиров М. В., Дёгтев Д. М., Баженов Н. Н. Цель - корабли. Противостояние Люфтваффе и советского Балтийского флота. М., 2008.

¹⁷ Боевой путь Советского Военно-Морского Флота/В.И. Ачкасов, А.В. Басов, А.И. Сумин и др.- 4-е изд., испр. и доп.- М.: Воениздат, 1988.

¹⁸ Алепко И. Г. Краснознаменный Балтийский флот 1939–1945. Очерки. Хроника. Сосновый Бор, 2008.

¹⁹ Никитин В.А. О себе, времени и кораблях. — СПб. 2004.

факты как в тесной связи с исторической обстановкой, в которой они возникали и развивались, так и в их качественном изменении на различных этапах развития.

Объем и структура работы. Данная работа состоит из введения, трех глав (в первой 4 параграфа, во второй 2 параграфа, в третьей 3 параграфа), заключения, списка использованных источников и литературы и приложения.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

В первой главе «Проектирование и строительство эсминца «Ленинград» отражено формирование концепции лидера эсминцев, которое происходило в условиях послереволюционного восстановления флота и доктринальных споров. Компромиссная теория «малой войны» определила основные требования: высокая скорость (до 40 узлов) и мощное артиллерийское вооружение при умеренном водоизмещении. Это заложило основу для проектирования корабля, который мыслился как «улучшенный Новик», способный доминировать в прибрежных водах.

Проектирование велось в условиях жёстких сроков и организационных трудностей. Утверждение ТТЗ в 1928 году и создание ЦКБС-1 в 1931 году стали ключевыми вехами. Однако работа осложнялась нехваткой ресурсов, слабой кооперацией и необходимостью одновременной разработки новых технологий.

Несспособность отечественной промышленности самостоятельно реализовать проект вынудила СССР искать зарубежную помощь. Переговоры с Францией оказались безрезультатными из-за высокой стоимости, тогда как сотрудничество с итальянской фирмой ОТО позволило получить технологический опыт, но также выявило стратегическую зависимость и отсутствие чёткой программы строительства флота.

Закладка кораблей в 1932 году быстро выявила разрыв между планами и реальностью: хронические задержки, неготовность смежных отраслей, низкое качество работ. Несмотря на это, «Ленинград» показал выдающуюся скорость

(43 узла) на испытаниях, но одновременно обнаружились серьёзные конструктивные недостатки: дифферент, кавитация винтов, слабая прочность корпуса, проблемы с остойчивостью и вооружением.

Проектирование и строительство «Ленинграда» отразили противоречивый процесс модернизации советского ВМФ: амбициозные цели, технологическая зависимость, организационные провалы и, одновременно, прорывные инженерные достижения.

Вторая глава **«Конструкция и вооружение эсминца «Ленинграда»** освещает технические аспекты корабля. Корпус лидера отличался современными обводами, лёгкой клёпаной конструкцией из марганцовистой стали и рациональной компоновкой помещений. Однако отсутствие бронезащиты, склонность материала к трещинообразованию и недостаточная продольная прочность делали корабль уязвимым. Выбранная схема набора и обводы были оптимизированы для скорости, но не для живучести.

Артиллерия ГК (130-мм Б-13) оказалась успешной разработкой, превосходившей иностранные аналоги по дальности и мощи. Однако система управления огнём, закупленная в Италии, была малоэффективна, особенно в условиях качки. Зенитное вооружение изначально было слабым и модернизировалось лишь в ходе войны. Торпедное и минное вооружение соответствовало требованиям, но также страдало от несовершенства систем управления.

Конструкция «Ленинграда» представляла собой смесь передовых решений и очевидных недостатков. Корабль демонстрировал высокий технический потенциал в области артиллерии и энергетики, но его боевая эффективность ограничивалась слабой защищённостью, несовершенством систем управления и низкой живучестью. Этот опыт стал важным уроком для последующих проектов.

В третьей главе **«Боевое применение эсминца «Ленинграда»** данной работы, описаны вооруженные конфликты и боевые действия, в которых принимал участие эсминец «Ленинград».

В ходе Зимней войны «Ленинград» использовался для обстрела береговых целей, но столкнулся с эффективным противодействием финской артиллерии. Главным испытанием стали не боевые столкновения, а экстремальные ледовые условия, которые нанесли корпусу серьёзные повреждения, выявив его недостаточную прочность и низкую приспособленность к действиям в сложной навигационной обстановке.

В начальный период Великой Отечественной войны, корабль активно использовался как минный заградитель, затем — как артиллерийская платформа в обороне Ленинграда. Он неоднократно получал повреждения от авиации, артиллерии и мин, что подтвердило его уязвимость. Несмотря на отдельные успехи в огневой поддержке, действия «Ленинграда» часто осложнялись ошибками командования и сложной минной обстановкой.

После войны корабль, сильно изношенный, встал на капитальный ремонт, который занял почти 8 лет. Переклассификация в корабль-цель и окончательная гибель в 1963 году в качестве мишени для ракет символизировали конец эпохи артиллерийских лидеров и переход к ракетной эре в военно-морском деле.

Боевой путь «Ленинграда» показал, что корабль использовался не по первоначальному назначению, но оказался ценным ресурсом как минный заградитель и, особенно, как плавучая артиллерийская батарея.

В **заключении** подведены итоги данного исследования. Работа последовательно раскрыла, что проектирование и строительство корабля, осуществлявшиеся в условиях послереволюционного восстановления и доктрины «малой войны», выявили глубокий разрыв между стратегическими амбициями и реальными производственными, технологическими и организационными возможностями страны.

Анализ конструкции и вооружения подтвердил, что «Ленинград» стал носителем типичных «детских болезней» отечественного кораблестроения 1930-х годов. С одной стороны, он воплотил передовые решения в области энергетики и артиллерии, с другой — страдал от принципиальных слабостей: уязвимого корпуса, несовершенных систем управления огнём и слабой

противовоздушной обороны. Этот дисбаланс между наступательной мощью и защищённостью предопределил характер его боевого применения.

Реконструкция боевого пути продемонстрировала, что в условиях Советско-финляндской и особенно Великой Отечественной войн корабль использовался не по своему прямому проектному назначению как лидер эсминцев. Его основной ценностью стала мощная артиллерия, превратившая «Ленинград» в эффективную плавучую батарею для обороны Ленинграда, а его высокая скорость была востребована при выполнении минных постановок. Боевая служба наглядно выявила все конструктивные недостатки, приведшие к многочисленным повреждениям.

Таким образом, история эсминца «Ленинград» является не просто хроникой службы отдельного корабля, а комплексным историческим феноменом. Она вбирает в себя ключевые проблемы догоняющей модернизации, становления оборонно-промышленного комплекса, выработки военно-морской доктрины и адаптации техники к реальным условиям войны. «Ленинград» стал практическим полигоном для советских кораблестроителей, моряков и командования. Его опыт, сочетающий в себе как несомненные достижения, так и просчёты, был критически осмыслен и непосредственно повлиял на развитие более сбалансированных проектов последующих лет, внеся тем самым свой вклад в становление СССР как морской державы.