

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 подпись, дата

А.А.Герман
инициалы, фамилия

Зав. кафедрой:

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

В.Н. Данилов
инициалы, 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 известного 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 гг.¹⁴.

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.

Неспособность 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 мощности. 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, внося тем самым свой вклад в становление СССР как морской державы.