



ЛИНЕЙНЫЙ КОРАБЛЬ  
ИМПЕРАТРИЦА  
МАРИЯ

С. Е. ВИНОГРАДОВ

5

ПЯТЫЙ РИМ

# ЛИНЕЙНЫЙ КОРАБЛЬ ИМПЕРАТРИЦА МАРИЯ

С. Е. ВИНОГРАДОВ



5

ПЯТЫЙ РИМ  
МОСКВА  
2017

УДК 623.821.2 "1914/18"

ББК 68.54

В 49

*Рецензент  
Доктор исторических наук  
Д. Ю. Козлов*

*Оформление переплета М. Левыкина  
Иллюстрации И. Варавина*

**Виноградов С. Е.**

**В 49** Линейный корабль «Императрица Мария». Легенда длиной в столетие. — М.: Издательство «Пятый Рим» (ООО «Бестселлер»), 2017. — С. 304, илл., + фотоальбом.

**ISBN 978-5-9908265-4-0**

Книга ведущего отечественного специалиста по истории тяжёлых артиллерийских кораблей начала XX столетия, кандидата исторических наук, старшего научного сотрудника Центрального музея Вооружённых Сил МО РФ С.Е. Виноградова посвящена «Императрице Марии» — кораблю короткой, но яркой судьбы. Вступление этого линкора в строй летом 1915 г. стало вехой в боевой деятельности Черноморского флота, обеспечило качественное превосходство над противником и дало возможность свободно осуществлять любые операции на всей акватории Чёрного моря.

Впервые на обширной документальной основе детально исследуются обстоятельства пожара и взрыва линкора в Севастополе 7 (20) октября 1916 г., подробно описывается происходящее на дредноуте, борьба экипажа за живучесть корабля и его гибель. Приводятся материалы расследования комиссий Черноморского флота и Морского министерства, их выводы; рассматриваются многочисленные версии причины пожара и взрыва, анализируются действия командования и моряков линкора в процессе катастрофы. Подробно освещается операция по выемке из затопленного корабля боезапаса, подъёму на поверхность корпуса линкора и его орудийных башен.

Уникальная по охвату материала, созданная на основе документов из 7 архивов (в том числе Великобритании, Германии и США), редких рукописных материалов из музеев и библиотек, эта работа охватывает каждую грань истории «Императрицы Марии» — политику и военно-морскую стратегию, технику и технологию, боевое применение, трагедию корабля и его подъём на поверхность, закрывая тем самым тему легендарного дредноута.

УДК 623.821.2 "1914/18"

ББК 68.54

ISBN 978-5-9908265-4-0

© Виноградов С. Е., 2017  
© Издательство "Пятый Рим"™, 2017  
© ООО "Бестселлер", 2017

# СОДЕРЖАНИЕ

---

От автора .....	5
Глава 1. Русские дредноуты на Чёрном море .....	7
Глава 2. Создание проекта .....	19
Глава 3. «Императрица Мария»: описание конструкции .....	45
Глава 4. Строительство и испытания .....	77
Глава 5. «Императрица Мария» в составе флота .....	109
Глава 6. Черная пятница 7 октября 1916 г.: хроника катастрофы .....	151
Глава 7. Расследование катастрофы «Императрицы Марии». Версии .....	183
Глава 8. «Императрица Мария»: возвращение .....	227
Глава 9. Подъем орудийных башен .....	281
Заключение .....	296
Список использованных источников и литературы .....	298

«Императрица Мария» в боевом походе, 1916 г. Вид на участок верхней палубы левого борта в корму с носовой надстройки. Хорошо видны лёгкие конструкции на бортовой броне II и III башен для дневного помещения матросских коек.



# От автора

**Л**инейный корабль «Императрица Мария», первенец русских дредноутов на Чёрном море, — корабль короткой, но легендарной судьбы. В ней соединилось множество интереснейших обстоятельств его недолгой жизни: воплощённые в конструкции корабля новаторские инженерные решения, внешнеполитическая необходимость постройки флота дредноутов, состояние экономики и уровень развития промышленности, обеспечивающие создание подобных крупнейших и наиболее затратных систем морских вооружений. Важнейшей частью истории корабля стало его участие в боевых действиях и в конечном счёте — влияние на ход событий в Чёрном море в годы Первой мировой войны.

«Императрица Мария» возглавляла серию из трёх крупных линейных кораблей, сооружаемых на Юге России с середины 1912 г. с целью усиления Черноморского флота для поддержания его монополии на должном уровне. Постройка дредноута в рекордный срок (33 месяца от начала сборки на стапеле до предъявления на испытания) на верфи, которая фактически строилась одновременно с самим кораблём, стала торжеством политики морского министра адмирала И.К. Григоровича по привлечению к созданию флота частного капитала. Ввод линкора в строй в самый разгар войны позволил окончательно склонить чашу весов на Чёрном море в пользу русского флота. Хотя «Императрице Марии» не выпал случай прямо покончить с главным противником Черноморского флота и символом неприятельской морской мощи на театре войны — «Гебеном», её преимущество было так велико, что участие линкора в качестве основного боевого элемента прикрытия разнородных оперативных групп позволяло гарантированно защитить их от любых посягательств противника.

Выработка конструктивного типа черноморского дредноута, перипетии избрания его тактико-технических акцентов и проектных решений, рекордно быстрая постройка на реконструируемой производственной базе, интенсивное участие в боевых походах, загадочная гибель «Императрицы Марии» в главной базе флота, полная драматизма история подъёма со дна в годы Гражданской войны — исследовательская привлекательность всех этих интереснейших вех истории корабля продолжает оставаться источником интереса к нему. Однако историография корабля, насчитывающая не один десяток книг, не одну сотню статей, выступлений и даже киносценариев, до сих пор страдала отсутствием должного освещения нескольких принципиальных моментов его истории. Доисследования требовали такие аспекты, как анализ политической подоплёки создания Россией дредноутов на Чёрном море, становление их конструкции, прошедшей через многочисленные коллизии процесса проектирования, во время которого при избрании многих принципиальных тактико-технических решений (калибр главной артиллерии, тип машинной установки) вопрос не раз вставал ребром. Оценка роли линкора в операциях флота и изменении ситуации на театре войны требовала воссоздания максимально детального описания службы корабля, немедленно после присоединения к флоту летом 1915 г. включившегося в его боевую работу. Именно эти узловые моменты заслуживали основного внимания при обращении к теме «Императрицы Марии».

Не будет большой ошибкой полагать, что устойчивое внимание к линкору, сохраняющееся в продолжение целого столетия с момента катастрофы ранним утром 7/20 октября 1916 г., постоянно подпитывается неразрешённостью загадки его трагической гибели. Эта тайна и сегодня, как и ранее (да и, видимо, в будущем), будет служить источником стабильного интереса к кораблю, регулярно побуждая снова и снова обращаться к данной теме новые поколения исследователей.

Именно поэтому загадочная гибель линкора является ещё одним ключевым аспектом притягательности его истории. На эту тему написано немало, однако до сих пор весь массив мемуаров, всевозможных исследований, статей и заметок представлял со-

бой, скорее, попытку взглянуть на причину катастрофы под определённым углом зрения, отражающим предпочтения конкретного автора. Систематического исследования причин пожара и гибели корабля до сих пор создано не было.

Между тем наличный комплекс документальных источников по данной проблеме весьма значителен. В Российском государственном архиве военно-морского флота (РГАВМФ) сохраняется многотомная переписка нескольких комиссий, созданных для расследования причин гибели дредноута и оценке его технического состояния на предмет изыскания способа подъёма на поверхность. В томах следственного дела, на тысячах листов, исписанных торопливым и, как правило, трудноразличимым почерком, изложены бесценные свидетельства сотен моряков, переживших на борту линкора, среди пламени, взрывов, в обстановке неумолимо надвигающейся катастрофы, ужасные минуты агонии своего корабля. Обращение к этим документам, которых касалась рука людей, незадолго до этого вырвавшихся из тисков огня и смерти, в первые минуты подавляет. Именно на этих страницах, записанные выцветающими чернилами, зафиксированы факты, способные пролить свет на обстоятельства гибели корабля и, возможно, приблизиться к разгадке его тайны. Таким образом, без введения в научный оборот данного массива документов тема «Императрицы Марии» не могла считаться сколько-нибудь предметно освещённой.

И наконец, описание истории легендарного дредноута не является полным без изложения обстоятельств его подъёма на поверхность — как самого огромного корпуса, так и его артиллерийского вооружения: трёхорудийных 12-дм установок и снарядов к ним. Гибель линкора в октябре 1916 г. вызвала к жизни новый вопрос — его подъём со дна Северной бухты — и предопределила крупнейшую со времён основания русского флота судоподъёмную операцию, которую принципиально осложнял целый ряд факторов.

Обстоятельства, благоприятствующие работе, заключались в незначительной глубине затопления корабля, его нахождении в закрытой бухте, а также наличии буквально в нескольких сотнях метров сухого дока необходимых размеров, что априори позволяло обойтись без чреватой превратностями буксировки морем. К числу неблагоприятных факторов относился в первую очередь огромный вес ушедшего на дно исполнина — «Императрица Мария» была новейшим дредноутом, водоизмещение которого на момент гибели приближалось к 25-тысячтонной отметке. Отечественная практика судоподъёма не имела в своём активе опыта возвращения на поверхность объектов и в половину меньшего веса. Вторым осложняющим обстоятельством являлся тот факт, что линкор при затоплении перевернулся и лёг на дно вверх килем. Это заведомо вынуждало спасателей на изыскание нестандартных инженерных решений. Затонувший дредноут глубоко ушёл в придонный ил, цепко его державший, что должно было потребовать разработки специальных мероприятий по освобождению из него огромного корпуса. Постоянно находившийся в полной боеготовности корабль представлял собой гигантский склад боезапаса, включая в себе почти 900 т снаряжённых тротилом снарядов и зарядов к ним. И наконец, содержавшаяся в нём нефть также являлась фактором повышенной опасности.

Однако самым неблагоприятным обстоятельством, которое совершенно не могло быть принятным в расчёт созданной в начале 1917 г. Комиссией Главного управления кораблестроения Морского министерства по подъёму линкора, стала смена в России политической власти и медленное, но неуклонное сползание страны в новую — гражданскую — войну и последующий хаос. Именно это возводило операцию по подъёму корабля в ранг практически неосуществимых на ближайшую многолетнюю перспективу.

Но все преграды на пути возвращения «Императрицы Марии» на поверхность были преодолены. В полных лишений условиях

Гражданской войны, во многом на энтузиазме инженеров, техников и рабочих созданной специально для подъёма линкора организации — «Марпартии» — линкор был освобождён от боезапаса, поднят на поверхность и поставлен в док. Более того, в доке развернулись работы по приведению его в состояние, необходимое для переворачивания корабля в нормальное положение. Поначалу они успешно шли вперёд, но в 1921 г., в результате полного впадения в коллапс экономики военного коммунизма, были свёрнуты. Состояние страны предопределило окончательную судьбу линкора: будучи выведенным из дока и пролежав в полу затопленном виде более 3,5 лет на мели у входа в Севастопольскую бухту, он был в итоге снова введён в док и в непродолжительном времени разделан на металл.

Более успешно сложилась судьба артиллерийских установок «Императрицы Марии». В 1931–1933 гг. все четыре башни вместе с их 12 орудиями были подняты на поверхность и в виде отдельных деталей и узлов использовались в советском ВМФ. Все 12 орудий были отремонтированы и пополнили артиллерийские запасы флота, а одно из них дошло до нашего времени и сегодня экспонируется в Центральном музее Великой Отечественной войны в Москве. Таким образом, история «Императрицы Марии», очень короткая в своей исходной части, фактически растянулась на несколько десятилетий.

Эта книга — не попытка поиска ответа на вопрос о том, в чём же именно заключается причина пожара в носовой башне дредноута, приведшего к серии мощных взрывов и в итоге к его гибели, хотя исследованию данного обстоятельства уделено достаточно места. Обращаясь к теме «Императрицы Марии», авторставил перед собой задачу проследить судьбу корабля в комплексе — его создание и боевую службу, обстоятельства гибели и степень вероятности тех или иных её причин и, наконец, уникальную для отечественного судоподъёма операцию возвращения линкора на поверхность.

Все упомянутые аспекты являются слагаемыми непреходящей актуальности темы «Императрицы Марии», созвучной многим проблемам, возникающим и сегодня. В первую очередь это создание системы морских вооружений мирового уровня в кратчайшие сроки, отчасти параллельно с созданием самой промышленной базы — фактически в мобилизационном режиме. Далее, это последовавшее на деле гибкое изменение принципиального предназначения корабля, создававшегося в качестве составного элемента системы достижения успеха в генеральном морском сражении за обладание морем в бою линейных сил, к установлению его функции мобильной точки опоры оперативного соединения смешанного состава. Наконец, это

операция подъёма линкора на поверхность, проведённая в крайне стеснённых условиях, что является свидетельством высокого научно-технического уровня отечественных инженеров, способных к импровизации в жёстких условиях нехватки и отсутствия многих необходимых ресурсов.

В процессе работы с совокупностью документальных источников о корабле, как в РГАВМФ, так и других собраниях, пришло понимание того обстоятельства, что фактически история «Императрицы Марии» представляет собой гораздо более обширное и насыщенное частностями явление, нежели возможно отразить в одной книге. Это оставляет последующим историкам достаточно широкое поле для деятельности, которая, хочется верить, будет стимулирована очередными витками интереса новых поколений читателей к данной многогранной теме. Маловероятно, что истинная причина пожара в погребах линкора будет раскрыта в обозримом будущем, хотя и здесь возможны внезапные открытия. Они могут последовать как в результате неожиданных находок ключевых документов, так и со стороны новых технологий, неуклонно входящих в нашу повседневность и позволяющих осуществлять действия, о возможности которых мало кто вообще задумывался 10–15 лет назад. Может быть, так и будет когда-то разгадана «главная тайна российского флота»?

Автору хотелось бы выразить сердечную признательность своим друзьям, благодаря помощи и поддержке которых эта работа состоялась как фактическое явление. Это А.В. Дашиян, чей профессионализм в сфере книгоиздательства помог создать образ этой книги; это доктор исторических наук Д.Ю. Козлов, взявший на себя труд детально ознакомиться с рукописью и представивший ряд замечаний и немало ценных советов; это С.У. Маклахлин (Сан-Франциско), поделившийся многими уникальными документами из архивов Великобритании и США. Глубочайшую благодарность необходимо выразить коллеге и единомышленнику И.Е. Галькевичу, благодаря увлечённости которого историей «Императрицы Марии», а также бескорыстной помощи была достигнута редкая возможность не только обсудить многие запутанные вопросы, окутывающие тему легендарного дредноута, но и пополнить данный труд множеством ценнейших материалов.

Следует также воздать должное памяти двух очень светлых людей, чьё искреннее, заинтересованное и настойчивое внимание к моим занятиям проблемой «Императрицы Марии», а также постоянная готовность к поддержке всегда очень помогали в работе, являясь дополнительным источником сил и энергии, — В.В. Лобыцына (1938–2005) и К.П. Губера (1960–2016).

С.Е. Виноградов, к. и. н.

## Обозначения и сокращения:

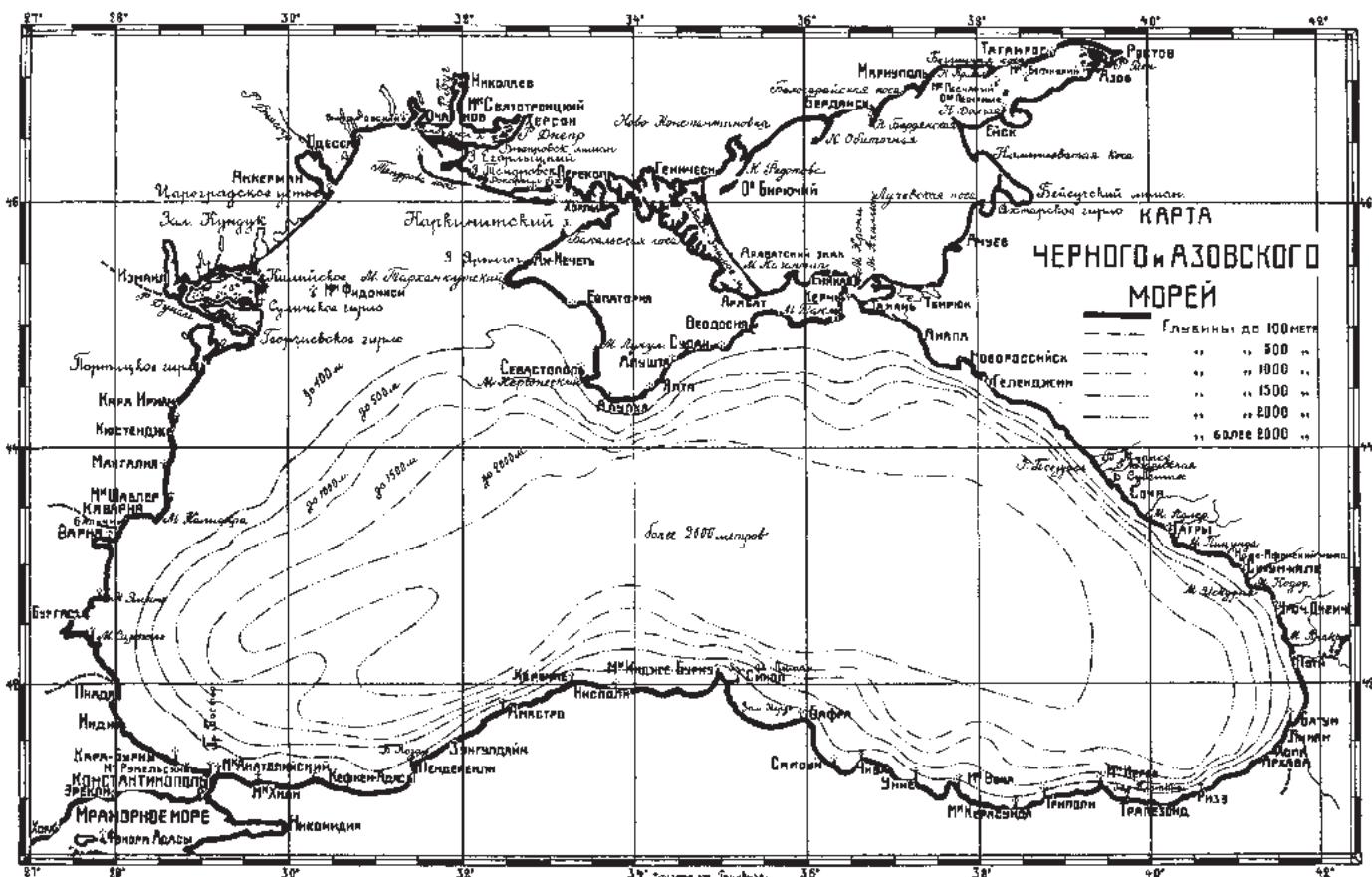
В настоящем исследовании сохранена основная часть технических обозначений и сокращений описываемой эпохи, что позволяет наиболее полно отразить язык оригинальных документов тех лет. С конца 1911 г. в русском военном кораблестроении начался переход на метрическую систему мер и весов, однако большая часть периода проектирования линкоров типа «Императрица Мария» пришлась на конец эпохи «английских» мер и весов («длинные» тонны в 1016 кг, футы и дюймы), что отчасти нашло отражение в цитируемых выдержках из документов. В артиллерию всегда использовался «русский» фунт (0,4095 кг), а расчёт дистанций производился в артиллерийских кабельтовых (183 м).

В соответствии с практикой Российского Императорского флота в описываемую эпоху калибра орудий до 150 мм включительно приводятся в миллиметрах, выше — в дюймах (1 дм – 25,4 мм). Через косую черту за калибром орудия обозначается длина его ствола в калибрах (в России, США, Германии и Австро-Венгрии — расстояние от казенного до дульного среза; в Англии, Италии, Японии — от поверхности грибовидного стержня затвора до дульного среза ствола). Также, по сложившейся практике, орудия левого борта имели чётные номера, правого — нечётные. Это же относилось и к нумерации плутонгов.

Артиллерийские установки главного калибра обозначаются римскими цифрами, начиная от носа к корме (I, II, III и т.д.). Все толщины бронирования приводятся в миллиметрах и иногда дублируются в дюймах, как в документах. Все даты событий в России приводятся по старому стилю, зарубежных — по старому/новому стилю.

## Глава 1

# Русские дредноуты на Чёрном море



## **Карта Чёрного моря с показанием береговых пунктов и изобат**

**О**бращение к строительству дредноутов на Чёрном море прямо следовало из проведения внешней политики империи на её юго-западных рубежах. Со времён присоединения в 80-е гг. XVIII в. земель Северного Причерноморья, находившихся до этого под властью других государств или их вассалов, России приходилось содержать здесь достаточно сильную военно-морскую группировку, прикрывающую южный морской фланг.

После присоединения Крыма и основания в 1783 г. Севастополя как главной базы Черноморского флота перед российским политическим руководством незыблемо, как скалы Босфора, встал следующий вопрос — проблема проливов. В ней переплеталось

многое: и государственно-политическая экспансия на Балканах под лозунгом «защиты славянства», и стремление к военно-морскому присутствию в Средиземном море, и надёжное прикрытие морского побережья державы с юга от возможных реваншистских устремлений Оттоманской Порты, которая, как виделось в 1906 г. русскому Морскому Генеральному штабу (МГШ), «продолжает служить той политической машиной, которую можно направлять на потрясение России»<sup>1</sup>. Помимо этого, существовала необходимость обеспечения беспрепятственного, не связанного с приходами третьей стороны, торгового сообщения со странами Южной Европы — в первую очередь с Италией, Францией, Испанией.

Точка зрения российской государственной власти на весь комплекс этих проблем состояла в стремлении решить все их единым движением, захватив Босфор и Дарданеллы, чему Турция («больной человек Европы», как выражался ещё император Николай I) сама по себе противостоять была не в силах. Однако сильным европейским geopolитическим оппонентам России, в первую очередь Великобритании и Австро-Венгерской империи Габсбургов, в течение XIX в. удавалось не допустить этого. На протяжении почти полутора столетий существования вопроса Россия несколько раз (в 1807, 1833, 1878 гг.) приближалась к осуществлению вековой мечты о Царьграде, но всякий раз перед угрозой большой войны с коалицией государств Европы была вынуждена отказываться от заветной цели.

Не будет большой ошибкой полагать, что развитие флота на южных рубежах России всегда проходило с учётом перспективы действия в проливах. Этот взгляд распространился и на начавшуюся с середины XIX в. эпоху парового флота. Приступая в 1883 г. к постройке больших броненосных кораблей как составной части возрождающегося Черноморского флота после поражения в Крымской (Восточной) войне 1853–1856 гг., их боевую схему определили с учётом необходимости развития сильного носового огня. Это требовалось для создания подавляющего артиллерийского превосходства при бое в «узостях», что подразумевало

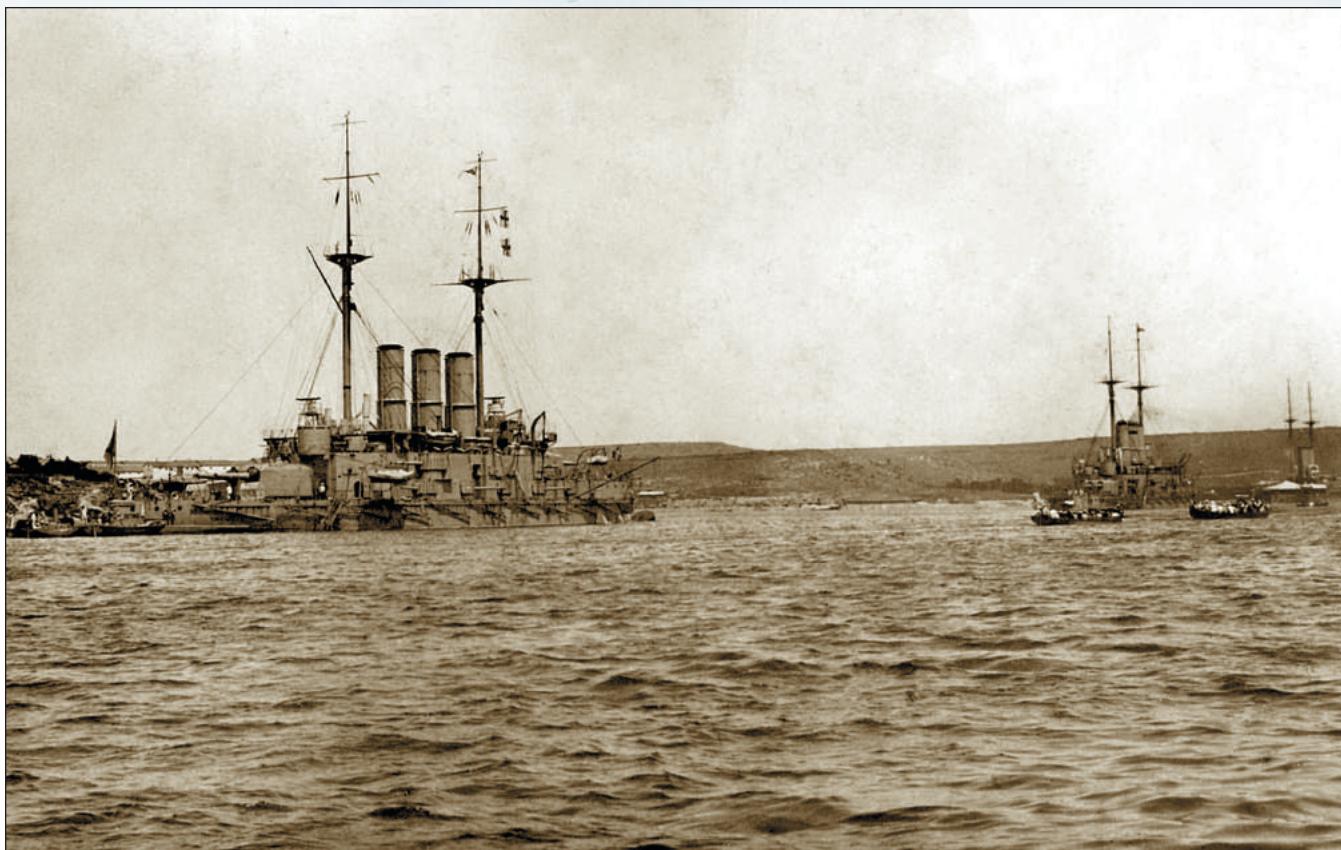


**Броненосец  
«Синоп»**

**Носовые 12-дм уста-  
новки броненосца  
«Георгий  
Победоносец»**

отражение прорывающегося через Босфор в Чёрное море неприятельского флота. Дополнительная функция такого решения позволяла сосредотачивать сильный курсовой огонь при атаке на узком участке фронта, т. е. также в проливе. Поэтому 12-дм (304,8-мм) артиллерия броненосцев «Екатерина II», «Синоп» и «Чесма», сосредоточенная в носовой половине корпуса, позво-





**Главные силы Черноморского флота до вступления в строй новых дредноутов — бригада линкоров: «Евстафий», «Пантелеймон» и «Три Святителя» в Северной бухте Севастополя**

ляла развивать огонь прямо по курсу из четырёх вместо общепринятых тогда в других флотах одного-двух тяжёлых орудий — особенность, в то время уникальная для линкоростроения.

Поражение в войне с Японией и гибель флота на Дальнем Востоке не поколебали амбиций России в отношении проливов. Уже в октябре 1907 г., при разработке плана военно-морского строительства на ближайшие годы, тогдашний морской министр И.М. Диков писал: «Для нас на южных морях <...> в связи с созданием в будущем боевого флота в Чёрном море, необходимо нижеследующее: 1) поставить определённой целью движение на проливы, 2) обеспечить Черноморский флот при выходе его в Средиземное море станцией [т. е. военно-морской базой. — прим. С.В.] вблизи Дарданелл»<sup>2</sup>. Ему вторил МГШ: «Историческая задача России на Ближнем Востоке — открыть себе свободный выход на мировой простор и, владея не только Босфором, но и Дарданеллами, стать твёрдой ногой в Средиземном море. Будет ли то достигнуто мирным соглашением или войной, главным пособником в решении этой задачи должен быть могущественный боевой линейный флот в Чёрном море»<sup>3</sup>.

Примечательно, что в совместном докладе МИД и Морского министерства Николаю II по этому поводу вместе с аргументацией традиционалистского толка («морская традиция, завещанная России её историей», «морские заветы внешней политики императора Александра III») отводился целый

раздел для «Соображений промышленно-экономических», в котором говорилось: «Соображения в связи с начавшимся и быстро идущим вперёд переходом Отечества к капиталистическому строю народного хозяйства приводят к выводу, что в ближайшем будущем морской путь из Чёрного моря в Средиземное и через Средиземное приобретает для России ещё во много раз большее значение, чем в настоящее время, хотя и сейчас, как мы видим, он имеет значение одной из главных основ нашего экономического благополучия»<sup>4</sup>.

Министры не преувеличивали: 2/3 российского вывоза и 4/5 ввоза шло через Чёрное море; оставаясь пока по преимуществу аграрно-сырьевым экспортёром, Россия вывозила 1/3 всей производимой в стране пшеницы, почти 90% которой шло через проливы. Как писал историк, «по своему капризу, одним росчерком пера обладатель Константинополя может <...> одновременно вызвать пертурбацию как в земледельческой жизни России, так и в продовольственном снабжении многих европейских народов»<sup>5</sup>. Давали себя знать и результаты динамичного развития российского промышленного капитализма: в связи с быстрым формированием Донецко-Мариупольской топливно-индустриальной базы, вывоз продукции которой естественно тяготел к черноморским портам, вопрос проливов в начале XX столетия приобретал год от года растущее значение.

Заключив летом 1907 г. договор с Англией, который, как полагали в России, позво-

лит надеяться на её невмешательство в «босфорские дела», надеясь на полюбовное соглашение с Австро-Венгрией на Балканах при пассивности Германии и дружественном расположении Франции, российская политика перешла к практическому воплощению замысла. Итог виделся в овладении зоной проливов или, по крайней мере, изменении их режима в обмен на признание аннексии Австрией бывших турецких провинций — Боснии и Герцеговины. Однако дело окончилось Боснийским кризисом (март 1909 г.): страна чуть было не вступила в войну с Австро-Венгрией, за спиной которой маячила мощная фигура Германии, в то время как союзная Франция Россию не поддержала, не пожелав считать войну за проливы уважительной причиной для выступления<sup>6</sup>.

Потерпев дипломатическое поражение, в России были вынуждены переменить тактику. Идея вооружённого захвата проливов была на время оставлена. На планах же развития Черноморского флота это сказалось в том смысле, что уже в августе 1909 г. на совещании военного и морского министров с участием начальников штабов было решено «на ближайшее десятилетие ограничиться наличными силами линейного флота»<sup>7</sup>. Эти силы на тот момент состояли из двух находящихся в строю линкоров-додредноутов «Три Святителя» и «Пантелеимон» (до 1905 г. — «Князь Потёмкин-Таврический»), к которым в ближайшее время должны были присоединиться заканчиваемые постройкой в Севастополе корабли аналогичного усиленного типа «Евстафий» и «Иоанн Златоуст».

К этому достаточно однородному, из-за их конструктивной преемственности, в тактическом отношении соединению (главная артиллерия каждого из кораблей была представлена 4 12-дм орудиями в 40 калибрах длиной) планировалось лишь добавить «некоторое количество лёгких сил современного типа» в количестве 9 эскадренных миноносцев и 6 подводных лодок. В декабре 1909 г. эскадра подобного состава виделась Совещанию по Государственной обороне вполне достаточной. Однако уже чувствовалось зарождение идеи о дальнейшем усилении флота на театре военных действий большими кораблями, поскольку, по выражению военного министра генерала В.А. Сухомлинова, «на Чёрном море флот хотя более силён, а вероятные противники не столь могущественны, как в Балтийском море, тем не менее, мы тоже не можем считать себя хозяевами на море и потому вынуждены заботиться об обороне побережья средствами сухопутной армии»<sup>8</sup>.

«План войны с Турцией и её союзниками на 1909—1913 гг.» был утверждён Николаем II 8 июня 1908 г. После его дополнения мобилизационным планом Черноморского флота (утверждён морским министром адмиралом И.М. Диковым 11 июля 1908 г.) он обрёл законную силу<sup>9</sup>. Согласно этому плану, в течение 36 часов по объявлении боевых действий наличные черноморские лин-

коры 1-й линии («Пантелеимон», «Три Святителя», «Ростислав», «Георгий Победоносец») совместно с минными заградителями совершили марш-манёвр к Босфору, в горле которого устанавливалось минное заграждение. Смыслом его было недопущение флота противника в Чёрное море, дабы «не позволить в течение 19 суток произвести высадку десанта или демонстрацию на нашем левом фланге». Линкоры по этому плану должны были «препятствовать снятию минного заграждения, уничтожать прорывающиеся через заграждение суда неприятеля и уничтожать босфорский укреплённый район, действуя перекидным огнём из ближайших к проливу бухт»<sup>10</sup>.

В конце 1908 г., во время Боснийского кризиса, взгляд командования флота на вероятного противника на театре военных действий подвергся уточнению — теперь им стали считать коалицию Турции, Австрии и Румынии. Итогом этой корректировки стала разработка нового мобилизационного плана; причём если наличные силы Румынии были отнесены к категории морской угрозы скорее номинально, то австрийский флот воспринимался всерьёз и с этих пор стал постоянным фактором, который учитывался в военно-морском планировании вплоть до самого начала войны в 1914 г.

Всё это время в России со сдержаным беспокойством наблюдали за появляющимися время от времени сообщениями о планах Порты относительно модернизации своих военно-морских сил. Турецкий флот, пребывавший на рубеже XIX—XX столетий в глубоком упадке, с конца 1900-х гг., после «младотурецкой революции»<sup>11</sup> начал обнаруживать признаки некоторого оживления. В декабре 1908 г. младотурки призвали британскую миссию контр-адмирала Д. Гэмбла, в задачу которой входила разработка плана реформирования оттоманского флота. Интерес же британцев состоял «в достижении некоторого политического влияния, в качестве противодействия германской активности и, возможно, получения заказов на постройку кораблей для британских компаний»<sup>12</sup>. Не весьма преуспев, Гэмбл в феврале 1910 г. убыл в Англию, будучи сменён контр-адмиралом Х.П. Уильямсом. Последний также столкнулся «с фактическим саботажем» его реформ старшими турецкими военно-морскими начальниками, а также прогерманскими интригами, поскольку плохо скрываемое германофильство значительной части оттоманского политического и военного руководства уже становилось явным признаком будущей блоковой ориентации Порты.

Выводы Уильямса, однако, скорее можно отнести к обычновениям офицеров плавсостава; что же касается политической верхушки Порты, то её взгляды на будущую роль флота были принципиально иными. В начале 1910 г. в докладе по Морскому генеральному штабу (МГШ), поданном Николаю II 15 января, морской министр вице-адмирал С.А. Воеводский и начальник МГШ



**Диков И.М.,  
морской министр  
в 1907–1909 гг.  
(на фото в чине  
вице-адмирала,  
1894–1905)**

вице-адмирал А.А. Эбергард дали оценку турецким военно-морским устремлениям. Адмиралы констатировали, что «[оттоманско] правительство проявляет весьма энергичную деятельность по приведению флота в боевую готовность и ведёт усиленную агитацию, имеющую шансы на успех, за постройку новых линейных кораблей дредноутного типа»<sup>13</sup>.

Этот вывод стал итогом продолжительных наблюдений. Всюхой в отношении российского военно-морского руководства к вопросу о перспективе восстановления турецкого флота стали появившиеся с начала 1909 г. слухи о намерениях оттоманского правительства приобрести три дредноута, строившиеся в Англии для Бразилии. Турецкий интерес основывался на сообщениях о финансовых затруднениях, испытываемых заказчиком, что, по мнению отдельных деятелей Порты, должно было способствовать перепродаже бразильцами обременительного заказа. Следует сказать несколько слов об этих кораблях, вызвавших столь жгучий интерес турецких государственных деятелей и, вольно или невольно, сфокусировавших внимание политиков и моряков в России на проблеме модернизации оттоманских военно-морских вооружений, увенчавшееся в итоге принятием программы постройки линкоров типа «Императрица Мария».

Три дредноута были заказаны быстро богатевшей на экспорте каучука и кофе Бразилией как составная часть плана реализации её претензий на военно-морское лидерство в Южной Америке (контракт подписан 20 февраля 1907 г.)<sup>14</sup>. Два из них были сразу же начаты постройкой в Англии в апреле 1907 г. по проекту главного корабельного инженера компании «Армстронг» (Sir W. G. Armstrong, Whitworth & Co., Ltd.) Дж. Перрета. «Минас Жераэс» (Minas Geraes, заводской № 791) строился на верфи «Армстронг» в Ньюкасле, второй, «Сан-Паулу» (Sao Paolo, заводской № 347), строился в Барроу компанией «Виккерс» (Vickers, Sons & Maxim, Ltd., с 1911 г. — Vickers, Ltd.). Постройка третьего корабля («Рио-де-Жанейро», заводской

№ 792) предполагалась компанией «Армстронг» на стапеле, освобождающемся после спуска «Минас Жераэса» (последовал в сентябре 1908 г.). Проект воплощал весьма сильный линкор-дредноут с 12 12-дм и 22 102-мм орудиями, причём в бортовом залпе могло участвовать 10 тяжёлых пушек. Его особенностями было повышенное расположение двух башен в носу и корме, поршневые паровые машины вместо энергично распространявшихся на флоте турбин и уменьшенная броневая защита по ватерлинии (229 мм)<sup>15</sup>. На момент постройки и вступления в строй корабли были сильнейшими в мире; неудивителен поэтому оттоманский интерес к этому проекту<sup>16</sup>.

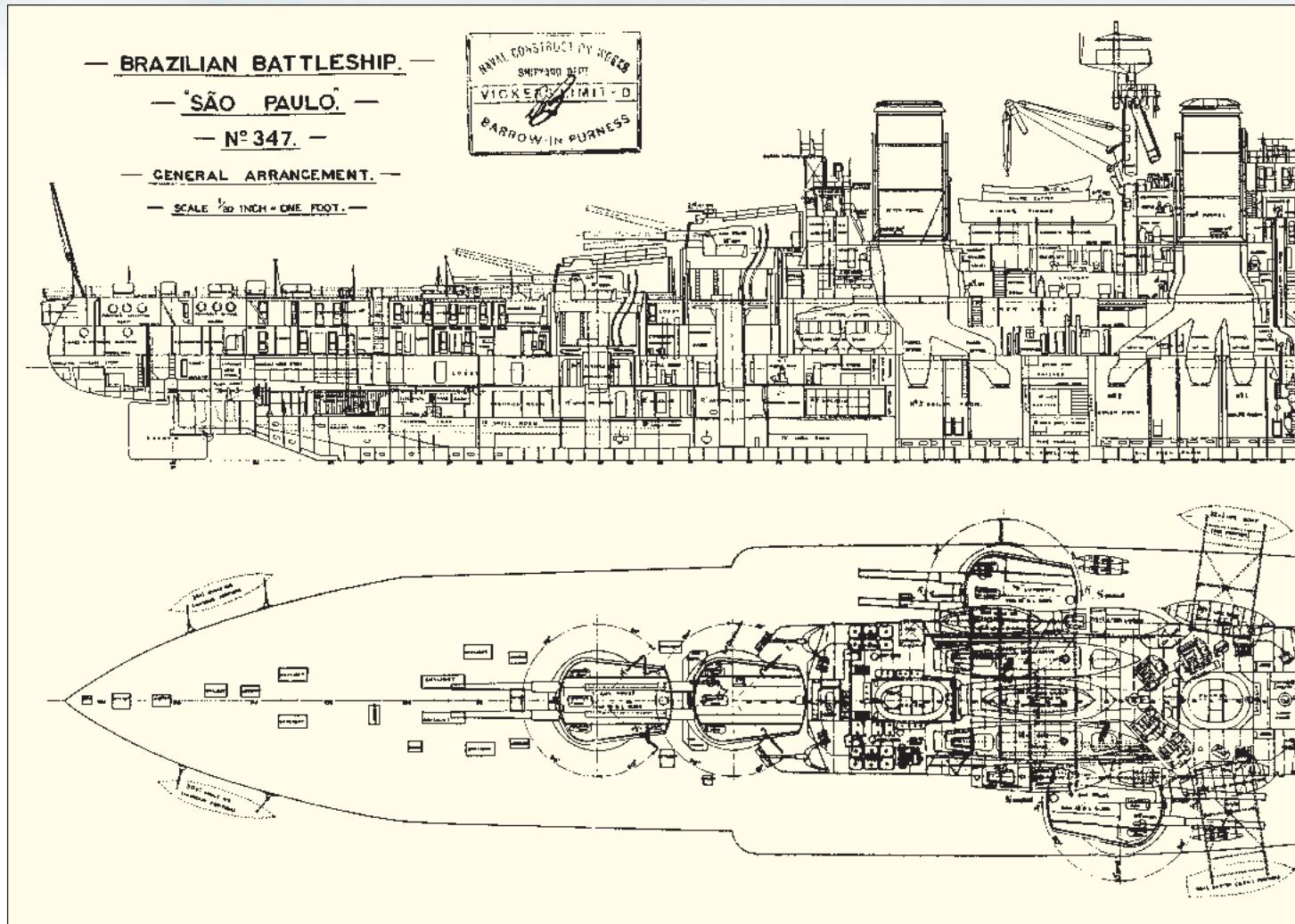
Более тщательная проверка не выявила жизнеспособности турецких планов. Так, «поверенный в делах Константинополя» действительный статский советник МИД П.Н. Свечин доносил в Петербург, что «слухи о перекупке дредноутов пущены в обращение морским министром Арифом-пашой, слывущим за человека тщеславного и малосерьёзного, с целью произвести давление на коллег по кабинету»<sup>17</sup>. При условии, что весь тогдашний турецкий морской бюджет составлял около 4 млн франков (около 1,6 млн руб.), этого могло хватить разве что на 1/15 стоимости линейного корабля. Тем не менее с этих пор внимание с русской стороны к планам переоснащения оттоманского флота дредноутами уделялось самое пристальное. Периодически поступавшие сообщения, в том числе и из Великобритании, где среди менеджмента компаний «Виккерс», строившей «Сан-Паулу», упорно ходили слухи о перепродаже корабля туркам, также принимались в расчёт со всей серьёзностью<sup>18</sup>.

Профессор П. Хэлперн в своей классической монографии о развитии военно-морской ситуации на Средиземноморье перед Первой мировой войной склонен расценивать эти устремления Турции как её попытку в первую очередь противостоять росту морских вооружений соседней Греции (заказ в Италии сильного броненосного крейсера «Георгиос Аверов»). По его мнению, «[морское] соперничество между Грецией и Турцией выглядело практически пародией на таковое между крупными державами»<sup>19</sup>. Подобный взгляд, однако, совершенно не разделили бы в предвоенной России, относившейся к морским амбициям младотурок с повышенным вниманием.

Поскольку вопрос с перекупкой дредноутов «Сан-Паулу» и «Минас Жераэс», ввиду неуступчивости бразильского президента и парламента, топтался на месте, в Турции параллельно велась законодательная подготовка к продвижению судостроительной программы<sup>20</sup>. В ноябре 1909 г. правительство утвердило её проект, что свидетельствовало о возрастающей активности Порты в отношении планов реформирования флота новыми кораблями. Эта активность тщательно отслеживалась крупными частными производителями вооружений — британ-

**«Минас Жераэс»  
во время сдаточных  
испытаний**





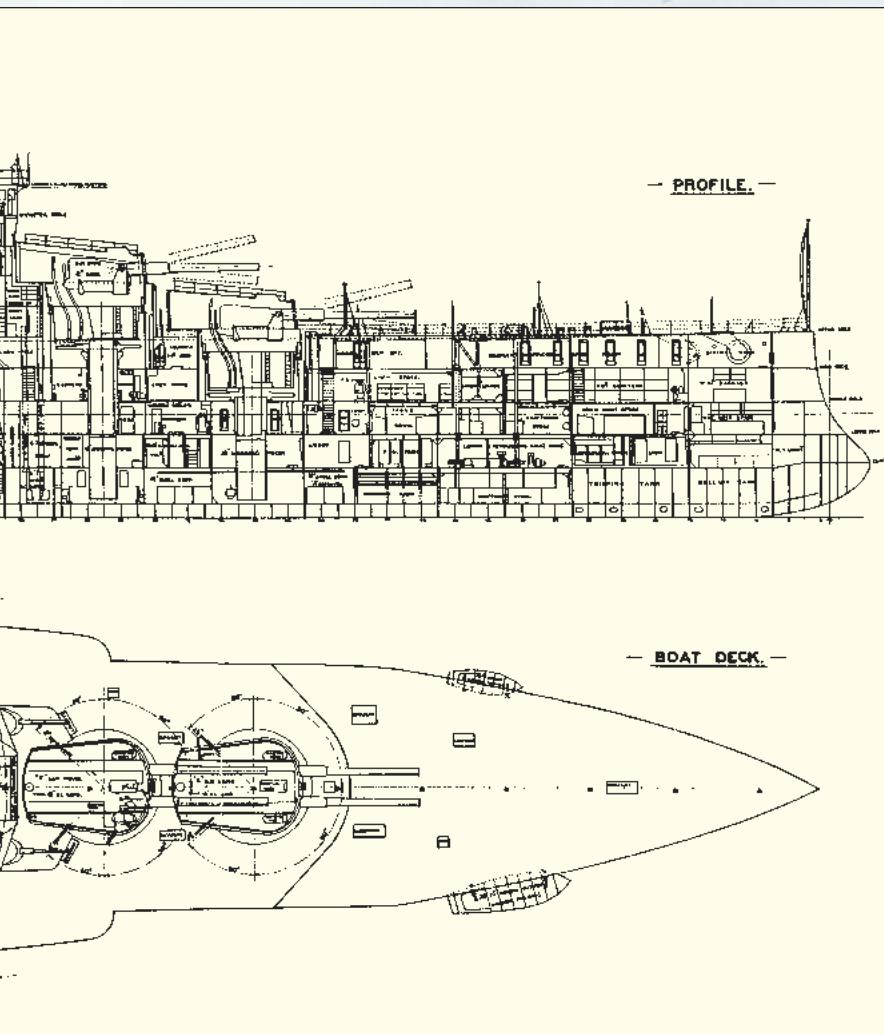
скими компаниями «Армстронг» и «Виккерс», постоянно готовыми предложить турецкому правительству дредноуты на любой вкус. Так, серия разработок «Виккерс» для Турции, датированная 1909—1910 гг., включала как «полновесные» проекты (№ 431 и 432; водоизмещение 18 350 т, скорость хода 21 уз., вооружение 8 12-дм и 10 6-дм орудий), так и их более «компактные» версии (проекты № 452, 453, 457; водоизмещение 15 000—15 250, 20 уз., 8 12-дм и 10—12 6-дм орудий)<sup>21</sup>. Разработки выполнялись под руководством Т. Дж. Оуэнса-Тэрстона, главного корабельного инженера компании. По мнению Н. Фридмана, эти проекты «практически наверняка были связаны с британской военно-морской миссией 1910 г.», хотя данное предположение, в определённой степени вероятное, пока не подкрепляется фактами<sup>22</sup>.

Конкуренты из «Армстронг» представили в июле 1910 г. три проекта (№ 655, 656, 657) в 16 650—19 200 т, с единой тяжёлой артиллерией из 8 орудий (соответственно 12-, 13,5- и 14-дм калибра) и вспомогательной из 10 6-дм и 10 4-дм пушек<sup>23</sup>. Руководство составлением этих проектов осуществлял главный корабельный инженер «Армстронг» Дж. Перрет. Разбором и оцен-

кой проектных предложений обеих британских фирм в Турции занималась представительная комиссия, состоявшая из 40 членов.

Сведения о разработке британскими фирмами проектов дредноутов для Порты конечно же немедленно стали известны, поскольку поступали из первых рук — глава «зарубежного бизнеса» «Виккерс» Б. Захаров, лелеяя далеко идущие деловые планы в России, лично снабжал подобной конфиденциальной информацией заинтересованных лиц в Морском министерстве. Именно «критическая» масса сведений о турецких приготовлениях: донесения военно-морских агентов в Великобритании и Турции, сведения дипломатического, а также конфиденциального характера — заставила председателя Совета министров П.А. Столыпина 20 июля 1910 г. обратиться к морскому министру вице-адмиралу С.А. Воеvodскому с письмом, в котором он призывал к срочному наращиванию морских сил на Чёрном море. Премьер, упоминая «о полученных из вполне достоверных источников сведениях о заказе турецким правительством в Англии в 32-месячный срок военных судов, более сильных, чем лучшие из наших кораблей в Чёрном море, о заказе в

**Справа: линейный корабль «Решадие» (слева) в достроенном бассейне компании «Виккерс», 3 июня 1914 г. Грот-мачта ёщё на месте (снята осенью 1914 г. по требованию командования Гранд-Флота). Справа — линкор «Эмператор оф Индия»**



Германии одного большого крейсера и о склонности Турции примкнуть к Тройственному союзу», приходил к выводу о необходимости «безотлагательно приступить и с нашей стороны к мероприятиям, могущим уравновесить наше военное положение на Чёрном море с предстоящим увеличением турецкого флота». Ранее, 9 июля, в письме управляющему делами Совета министров Н.В. Плеве Столыпин отмечал: «Воссозда-

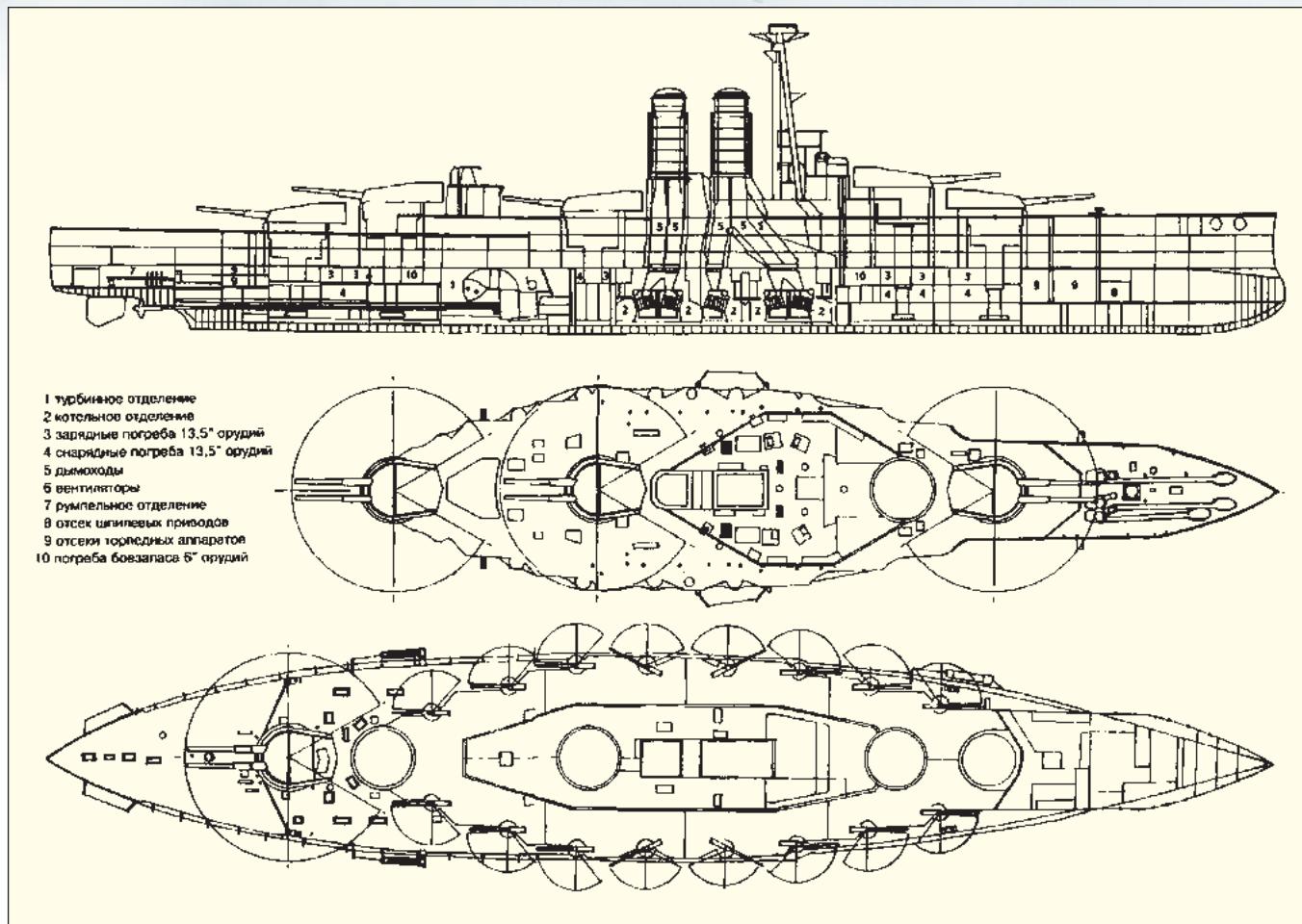
ние турецкого флота и заказ «Армстронгу» судов более сильных, чем лучшие из наших черноморских судов <...> сведёт наше положение на Чёрном море к положению подчинённому и даже для всего нашего черноморского побережья небезопасному»<sup>24</sup>.

Алармистская позиция председателя правительства сослужила хорошую службу планам моряков на Чёрном море. Заручившись столь мощной поддержкой, С.А. Воеводский 26 июля обратился с докладом Николаю II. Прогнозируя, по сведениям МГШ, предстоящее усиление оттоманского флота двумя линейными кораблями по 18 тыс. т (скорость хода 20 уз., главное вооружение 10 12-дм орудий)<sup>25</sup> и одним броненосным крейсером в 10 тыс. т, адмирал обосновывал необходимость ответных действий России в виде постройки трёх линкоров-дредноутов<sup>26</sup>.

Получив одобрение царя, С.А. Воеводский отдал распоряжение о производстве необходимых расчётов по программе. Через два месяца, 23 сентября 1910 г. Морское министерство обратилось в Совет министров с докладом «Об ассигновании средств на усиление Черноморского флота». Параллельно была начата разработка проектов этих линейных кораблей в соответствии с техническим заданием, утверждённым морским министром С.А. Воеводским 30 июля 1910 г.

В это же самое время действительно происходило усиление оттоманского флота тяжёлыми артиллерийскими кораблями, правда, не дредноутами новейшего типа, а, напротив, образцами уже отошедшей в прошлое кораблестроительной эпохи. Желание младотурок обзавестись боевыми кораблями было столь сильно и нетерпеливо, что правительство Порты пошло на приобретение в Германии двух весьма устаревших броненосцев постройки 1890—1894 гг. («Курфюрст Фридрих-Вильгельм» и «Вейссенбург», в турецком флоте соответственно «Хайретдин Барбаросса» и «Торгут Рейс»)<sup>27</sup>. Оба они в 1903—1905 гг. прошли модернизацию с заменой котлов и установкой современной системы управления огнём, что, однако, не смогло сделать оба корабля принципиально совершеннее. Главным проблемом оставался малый ход (14 уз.), что в течение всей будущей войны вынуждало держать их вблизи зоны проливов — оба они за весь период боевых действий с Россией ни разу не были выпущены в Чёрное море. Контракт на покупку за общую сумму 20 млн марок (около трети стоимости новейшего дредноута) был подписан 5 августа 1910 г. 1 сентября корабли, официально вступили в состав оттоманского флота. Месяцем ранее ВМС Турции пополнились 4 новейшими миноносцами, построенными германской фирмой «Ф. Шихау» (5 млн марок)<sup>28</sup>. Таким образом, поступательное движение турецкого флота в направлении модернизации, пусть не в формате новейших больших боевых кораблей, показывало





твёрдое намерение руководства страны и впредь идти по пути его количественного и качественного переоснащения.

Не менее важным аспектом, принимающим во внимание российским военно-политическим руководством при конкретизации планов создания морской силы на Чёрном море, являлось наличие Тройственного союза, точнее — флота входящей в него Австро-Венгрии. Эта средиземноморская держава, хотя и сохранявшая в мировой иерархии боевых флотов статус региональной, тем не менее, в силу её принадлежности к недружественному блоку государств, рассматривалась как потенциальный противник. Её морские силы, имевшие несколько современных линейных кораблей, при эскалации общеевропейского конфликта могли, по мнению МГШ, оказаться втянутыми в противостояние с русским флотом на Чёрном море.

В России исходили из того, что в случае развития критической ситуации вокруг проливов (чего приходилось ожидать постоянно в силу общей слабости и внешнеполитических шатаний Порты), чреватого вмешательством крупных европейских держав, Турция будет вовлечена в сферу влияния Тройственного союза. В этом случае через проливы ожидали появления «вооружённой морской силы Австрии, которая, в случае европейской войны, введёт свой флот или

часть его в Чёрное море, обеспечив ему базирование на турецкие и румынские порты»<sup>29</sup>. Именно данный аспект ухудшения обстановки на черноморском театре военных действий беспокоил стратегов русского МГШ настолько, что опережающий рост отечественных линейных сил, сравнительно с турецкими ВМС, представлялся им естественным.

Однако и оттоманский флот уже не сидел сложа руки. Вдохновившись видом полученных из Германии кораблей, младотурки твёрдо решили обзавестись настоящими дредноутами новейшего типа. 16 и 17 марта 1911 г., в рамках зондажа перед размещением заказа, турецкая комиссия посетила заводы британских оружейных компаний-гигантов «Виккерс» и «Армстронг», «причём осталась вполне довольна всем виденным и убедилась в солидности постановки дела»<sup>30</sup>. Обе фирмы немедленно развернули процесс подготовки свежих проектов, надеясь заинтересовать потенциального заказчика новейшими идеями и конструкциями линкоров. Так, Дж. Оуэнс подготовил две серии разработок, датированных 29 марта 1911 г. (проекты № 514, 515, 517 и 518) и 11 апреля 1911 г. (№ 519, 520, 521, 522 и 522A). Первая серия состояла из кораблей в 18 500-20 000 т, скоростью хода 20 уз. и вооружением из 10 12-дм/50 орудий (№ 517 — 8 13,5-дм). Вторая серия предлагала практи-

#### Линейный корабль «Эрин»

чески такие же корабли, но с увеличенным на 1 узел ходом, за счёт чего тоннаж возрастал до 19 000-20 400 т<sup>31</sup>.

Коллеги-конкуренты из «Армстронг» предложили три проекта (№ 698A, 699 и 700): в водоизмещении 18 800-20 600 т располагалось 10 12-дм (№ 700 — 8 13,5-дм) орудий; броневая защита борта, по стандартам Королевского флота, была умеренной — 229-254 мм<sup>32</sup>. Весна и начало июня 1911 г. ушли на изучение турецкой стороной чертежей и спецификаций, а 8 (21) июня<sup>33</sup> турецким морским министром Махмуд Мухтаром был подписан контракт с «Армстронг» на постройку дредноута «Решад V» по изменённому проекту Дж. Перрета (№ 698C) с 10 13,5-дм/45 и 16 6-дм/50 орудиями, и скоростью хода 21 уз. Нормальное водоизмещение корабля выросло до 23 000 т, а бортовое бронирование было дополнено узкой полосой из плит в 305 мм по ватерлинии. Примечательно, что краеугольное требование заказчика состояло в желании получить линкор, «не уступающий никакому из уже существующих британских»<sup>34</sup>. В итоге комиссия оттоманского флота остановила свой выбор на корабле, воплощавшем самые последние требования к линейному кораблю, каким он виделся в Королевском флоте — иными словами, перешедшему на качественно новую ступень — в разряд сверхдредноутов.

С данным заказом до сих пор связана одна не до конца разрешённая интрига, не имеющая чёткого ответа в историографии, но в своё время, в 1910 — 1911 гг., весьма упрочившая позиции поборников новых линкоров для Чёрного моря в России при подготовке и принятии программы их строительства. Вопрос заключается в количестве дредноутов, которыми предполагала обзавестись Турция. Документы русской стороны первой половины 1911 г., отложившиеся в архивах — донесения дипломатических посланников, рапорта морских агентов, сведения из неофициальных источников, — все в один голос свидетельствуют о намерениях турок получить два дредноута. Так, посол в Турции Н.В. Чарыков сообщал 28 марта 1911 г. о контракте на два дредноута, военно-морской агент А.Н. Щеглов в донесении от 30 марта подтверждал это<sup>35</sup>. Подобные сведения продолжали поступать в течение всего 1911 г.

Новейшими исследованиями не отмечается начало постройки в Англии сразу двух дредноутов для Турции. Так, для начала строительства «Решада V» его ответственным контрагентом компанией «Армстронг» был создан консорциум, в который вошли несколько крупнейших производителей военно-морских вооружений. Более того, не имея свободного стапеля для немедленного начала сборки на нём корпуса будущего линкора, фирма «Армстронг» передала его изготовление по субконтракту своему коллеге-конкуренту «Виккерс», начавшему постройку на своей верфи в Барроу ( заводской № 425) в декабре 1911 г. Примечательно,

что «Виккерс» не только строил корпус корабля, но и изготавливал для него машинно-котельную установку, а также обе кормовые орудийные башни главного калибра (остальные три — «Армстронг»). Броня для линкора поставлялась обоими производителями, к которым добавился третий — «Дж. Браун» (J. Brown & Co). Тяжёлые 13,5-дм орудия исполняла компания «Виккерс» (всего 19, из них 9 в запас), 6-дюймовые — новоиспечённая «Ковентри» (Coventry Ordnance Works)<sup>36</sup>. Подобная широкая кооперация позволила консорциуму наилучшим образом организовать постройку корабля и поучаствовать в прибылях.

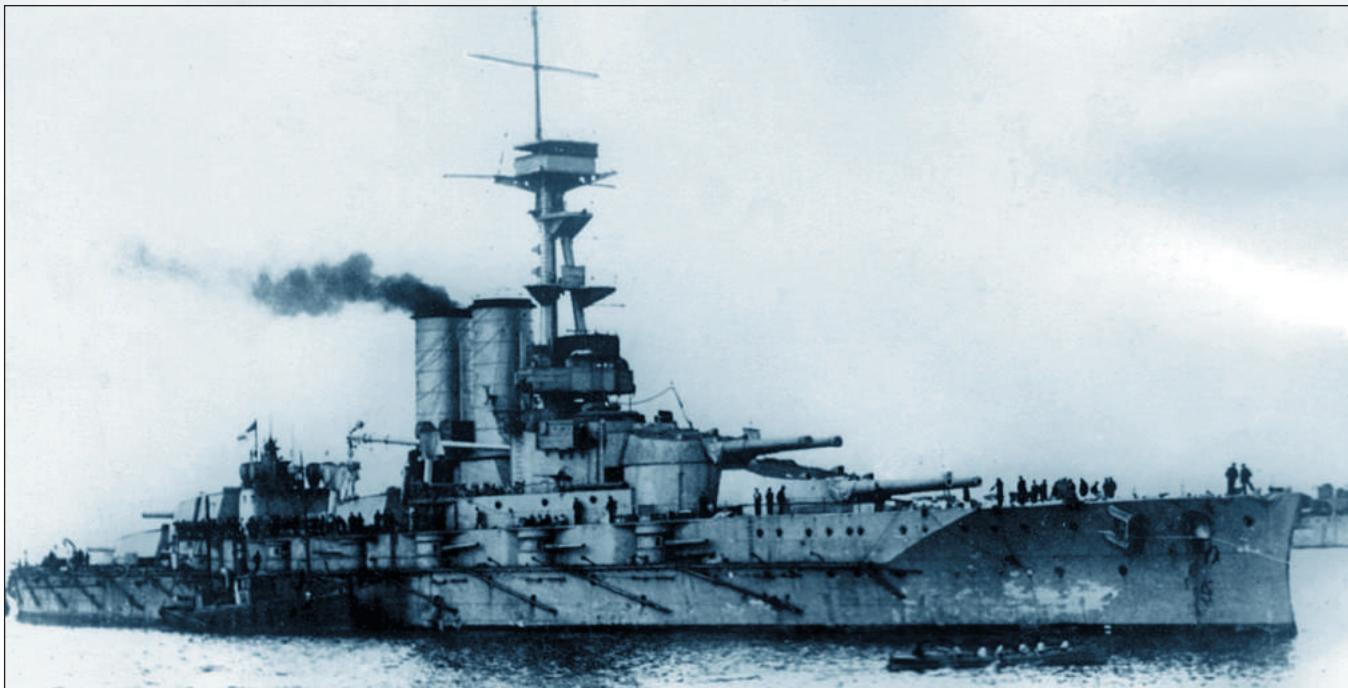
Уместно упомянуть о судьбе этого корабля. После начала I Балканской войны (18 октября 1912 г.) «Виккерс», испытав задержку платежей с турецкой стороны, сбавил темп работ на корабле. Оживление постройки последовало только в мае 1913 г. — с этого времени работы на линкоре, переименованном в «Решадие», вновь пошли полным ходом. Корабль был спущен 3 сентября 1913 г., в июле 1914 г. прошёл ходовые испытания компании и был уже готов представить перед турецкой командой, прибывшей в Англию в количестве 500 человек для его перегона в Константинополь. Однако 2 августа, за день до официальной церемонии передачи, линкор по представлению первого лорда Адмиралтейства (морского министра) У. Черчиля был конфискован британским правительством для Гранд-Флита<sup>37</sup>. Возможные reputационные издержки «Армстронг» совершили не беспокоили будущего премьера, заявившего по этому поводу, что линкор «был для нас жизненно важен»<sup>38</sup>.

Что же касается гипотетического второго дредноута 1911 г. (в документах фигурирует его предполагавшееся название «Решад-и Хамисс»), то, по некоторым данным, контракт на его постройку был также заключён с «Армстронг»<sup>39</sup>. Однако закладка корабля, как по причине финансовых проблем Порты, так и из-за перегруженности заказами самого подрядчика, должна была состояться не ранее начала 1912 г., но откладывалась. Из-за втягивания в октябре 1912 г. Турции в войну компания потребовала от оттоманского правительства твёрдых гарантий по платежам, не получив которые, расторгла договор. Корабль постройкой начат не был<sup>40</sup>. Так или иначе, упорные слухи о заказе Турцией двух сверхдредноутов, о чём твердила вся тогдашняя европейская пресса, сильно облегчили морякам в России проведение через Думу черноморской кораблестроительной программы. И в последующем к жупелу «двух турецких дредноутов» прибегали достаточно часто, апеллируя к данному факту как к одному из основополагающих при новых запросах на строительство флота.

Развитие ситуации вокруг проливов начинается с осени 1911 г. также работало на планы Морского министерства об ускоренном создании дредноутов на Чёрном море. Ситуация осложнилась в конце сентября 1911 г., когда Турция объявила о закрытии



**Вице-адмирал Боводский С.А., морской министр в 1909—1911 гг.**



Босфора и Дарданелл из-за начала вооружённого конфликта с Италией. Момент пришёлся на реализацию урожая зерновых, в связи с чем положение российских экспортёров стало критическим. Только в порту Таганрога скопилось около полумиллиона тонн не вывезенных грузов, из которых 70% составляла пшеница. Убытки российских хлеботорговцев, экспортёров угля и марганца ежедневно исчислялись миллионами рублей, экономика империи получила болезненный укол. В апреле 1912 г. Турция опять закрыла проливы, вновь чувствительно задев российские промышленно-экономические интересы<sup>41</sup>.

Апрельский 1912 г. демарш оттоманского правительства только подтвердил для России необходимость подготовки к силовому решению проблемы проливов, какой бы путь непосредственно ни привёл к решению этого узлового вопроса мировой политики. Уже с конца 1911 г. генеральная линия, просуществовавшая до самого начала мировой войны в августе 1914 г., была неизменно ориентирована на вооружённую аннексию зоны проливов как результат совместной операции армии и флота, чему должно было предшествовать планомерное развитие соответствующих сил и средств.

Выше мы обрисовали начало движения вопроса о строительстве дредноутов для Чёрного моря, упомянув о переписке лета 1910 г. между значимыми фигурами империи, в компетенцию которых входило его решение — царём, П.А. Столыпиным и С.А. Воеводским. Следующим шагом стал доклад «Об ассигновании средств на усиление Черноморского флота», представленный вице-адмиралом Воеводским в Совет министров 23 сентября. После одобрения последним расчётов и доводов, изложенных в докладе, доработанный законопроект 11 февраля

1911 г. поступил в Государственную думу. Примечательна приводимая в докладе аргументация относительно числа новых линкоров: «В случае осуществления этой программы Россия будет располагать тремя бригадами линейных кораблей, состоящих из одной бригады линкоров нового типа, другой — постройки 1904 — 1910 гг. [«Пантелеимон», «Евстафий», «Иоанн Златоуст», — С.В.] и третьей — из кораблей постройки 90-х гг. прошлого столетия, которые необходимо подвергнуть капитальному ремонту и перевооружению [«Три Святителя», «Ростислав», «Георгий Победоносец». — С.В.]»<sup>42</sup>. Расчётная стоимость трёх новых линейных кораблей с артиллерией и боезапасом, согласно исчислениям Морского министерства, составляла 89,0 млн руб.

24 марта 1911 г. запрос моряков был рассмотрен в Комиссии по государственной обороне Думы. Постройка трёх дредноутов и лёгких сил (9 миноносцев и 6 подводных лодок) была в принципе одобрена. Однако, в связи с отсутствием готовых проектов, появилась существенная оговорка о том, что поскольку «точная стоимость кораблей, предположенных к постройке, не может быть точно определена, то предлагается ассигновать для этой цели авансовые кредиты и предоставить Морскому министерству право начать постройку кораблей». 29 марта это мнение Комиссии по государственной обороне было рассмотрено Бюджетной комиссией Думы, постановившей «определить стоимость сооружения трёх линейных кораблей, 9 миноносцев и 6 подводных лодок для усиления Черноморского флота в сумме не свыше 102,2 млн руб.». Из этого ассигнования на линкоры следовало 73,7 млн. руб., что, по мнению моряков, было лишь частью (хотя и большей) потребных средств. Это позволяло приступить к пост-

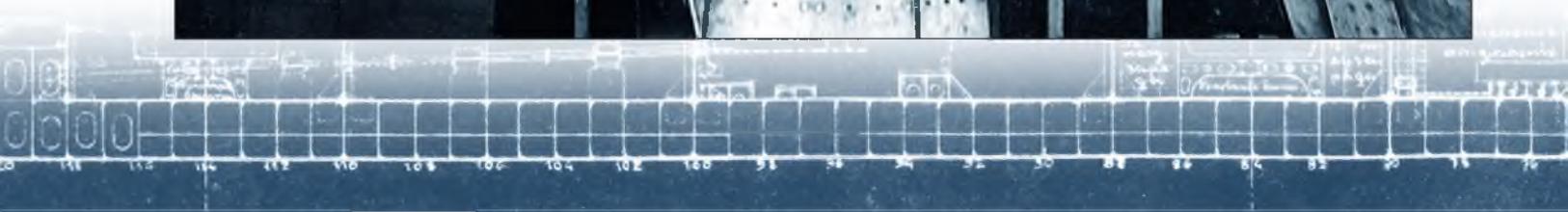
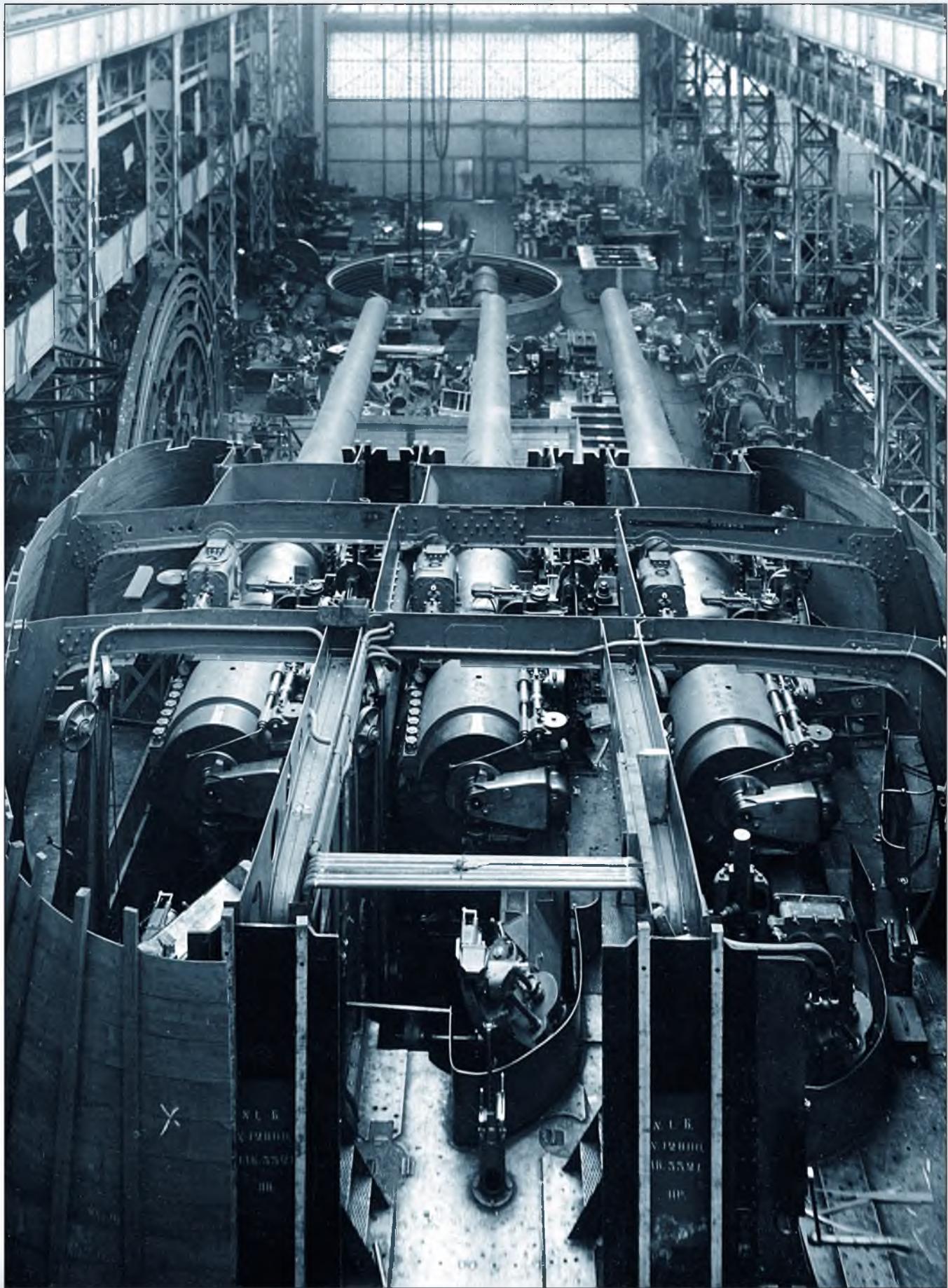
**Линейный корабль «Эрин» (до 22 августа 1914 г. «Решадие»)**

ройке, с тем чтобы постепенно вытребовать у Думы недостающее (не прошло и года, как это воспоследовало)<sup>43</sup>.

19 мая 1911 г. Закон был утверждён Николаем II и стал первым государственным актом, открывшим зелёную улицу постройке дредноутов на Чёрном море<sup>44</sup>. Политическими кругами России и, в частности, руководством Морского министерства, он расценивался как первая ступень законодательного обеспечения далеко идущих планов создания современной морской силы

на южном морском фланге империи. Основой этой силы, призванной обеспечить от любых посягательств безопасность чёрноморского побережья и доминирование на море, окончательно превратив его в «русское озеро», а также, в обозримой, как рассчитывали в Петербурге, перспективе способствовать решению «босфорского вопроса», были призваны стать три линкора дредноута типа «Императрица Мария», для создания которых отыне больше не существовало никаких законодательных препон.

1. Всеподданнейший доклад Морского Генерального штаба о состоянии, воссоздании и реорганизации флота, 2 октября 1906 г. – СПб: Тип. Морского министерства, 1906. С. 32.
2. РГАВМФ, Ф. 418, Оп. 1, Д. 409, Л. 2.
3. РГАВМФ, Ф. 418, Оп. 1, Д. 1474, Л. 170.
4. РГАВМФ, Ф. 418, Оп. 1, Д. 735, Л. 21.
5. Шацилло К.Ф. Русский империализм и развитие флота накануне Первой мировой войны, 1906 – 1914 гг. – М.: Наука, 1968. С. 98. По данным автора, всего за пятилетие (1906 – 1910) Россия вывезла через порты на Балтике 1081 тыс. т хлеба, а через порты Чёрного и Азовского морей – 7516 тыс. т.
6. Игнатьев А.В. Внешняя политика России, 1907 – 1914: Тенденции, люди, события. – М.: Наука, 2000. С. 91.
7. РГАВМФ, Ф. 418, Оп. 2, Д. 198, Л. 145.
8. РГВИА, Ф. 2000, Оп. 1, Д. 170, Л. 30(об.), 31.
9. РГАВМФ, Ф. 609, Оп. 1, Д. 78, Л. 11, 25.
10. РГАВМФ, Ф. 609, Оп. 1, Д. 79, Л. 12 (об.), 15.
11. Приход к власти в июле 1908 г. радикальной националистической партии «Единение и Прогресс», ориентированной на великодержавие и внешнеполитическую экспансию.
12. Halpern P.G. The Mediterranean Naval Situation, 1908 – 1914. – Cambridge: Harvard University Press, 1971. Р. 314, 315.
13. РГИА, Ф. 2000, Оп. 1, Д. 170, Л. 3.
14. Topliss D. The Brasilian Dreadnoughts, 1904 – 1914 // Warship International. 1988, № 3. Р. 243.
15. All The World's Fighting Ships 1906 – 1922. – London: Conway Maritime Press, 1985. Р. 404.
16. Научно-техническая пресса, однако, не ставила эти корабли достаточно высоко. «Хотя и несущие сильное вооружение, «Минас Жераэс» и «Сан-Паулу» не удовлетворяют британским требованиям. В военно-морском смысле слова – они не корабли для флота, их защита намного скромнее, чем у “дредноутов” и, хотя и обладающие многими ценностями качествами, они не подходят для условий Европы» // The Engineer. 1909, Jan. 22. Р. 90.
17. РГАВМФ, Ф. 418, Оп. 1, Д. 4169, Л. 70 – 72. Донесения от 4.01 и 30.06.1909 г.
18. Козюренок К.Л. Санкт-Петербург – Рио-де-Жанейро // Гангут. Вып. № 38. С. 81.
19. Halpern P.G. The Mediterranean Naval Situation, 1908 – 1914. – Cambridge: Harvard University Press, 1971. Р. 314.
20. В конечном итоге «Минас Жераэс» был предъявлен заказчику 5 января 1910 г.; 17 апреля 1910 г. он, по завершении трансатлантического перехода, прибыл в Рио-де-Жанейро. «Сан-Паулу» был предъявлен заказчику в июле 1910 г. и также благополучно пришёл в Рио 25 октября 1910 г.
21. Thurston Notebooks. MS/72/017. National Maritime Museum. Greenwich, Great Britain.
22. Friedman N. The British Battleship 1906 – 1946. – Annapolis: Naval Institute Press, 2015. Р. 158.
23. Brook P. Warships for Export. Armstrong Warships 1867 – 1927. – Gravesend: World Ship Society, 1999. Р. 143, 144.
24. Цит. по: Шацилло К.Ф. Ук. соч., С. 121, 130.
25. РГАВМФ, Ф. 418, Оп. 1, Д. 33, Л. 34.
26. Петров М.А. Подготовка России к мировой войне на море. – М: Воениздат, 1926. С. 138.
27. All The World's Fighting Ships 1906 – 1922. – London: Conway Maritime Press, 1985. Р. 247.
28. Guleryuz A., Langensiepen B. The Ottoman Steam Navy, 1828 – 1923. – London: Conway Maritime Press, 1995. Р. 16, 17.
29. Доклад Морского министерства по Морскому генеральному штабу в Государственную думу по вопросу о Программе усиленного судостроения 1912 – 1916 гг., 1911 г. С. 60.
30. Котлин. 1911, 3 апреля. № 75 (4340). С. 2.
31. Thurston Notebooks. MS/72/017. National Maritime Museum. Greenwich, Great Britain.
32. Brook P. Warships for Export. Armstrong Warships 1867 – 1927. – Gravesend: World Ship Society, 1999. Р. 143, 144.
33. По другим данным – 14 июня (U.S.N.I. Proceedings. Vol. 37. No. 3 (Sept. 1911). Р. 1070), и даже (по записям Дж. Перретта) – 27 июля (Brook P. Warships for Export. Armstrong Warships 1867 – 1927. Р. 143).
34. Burt R.A. British Battleships of World War I. – London: Arms & Armour Press, 1986. Р. 221.
35. РГАВМФ, Ф. 418, Оп. 1, Д. 468, Л. 14; РГИА, Ф. 1276, Оп. 7, Д. 454, Л. 3.
36. Johnston, I. & Baxton, I. The Battleship Builders. Constructing and Arming British Capital Ships. – Annapolis: Naval Institute Press, 2013. Р. 191, 200, 228.
37. Scott J.D. Vickers – A History. – London: Weidenfeld & Nicolson, 1962. Р. 110.
38. Churchill W. The World Crisis. Vol. I. 1911 – 1914. – Toronto: McMillan Co Ltd., 1923. Р. 221.
39. Будучи сугубо конфиденциальным документом, как всегда в подобных случаях, контракт на «Решад-и Хамис» до сих пор не попал в поле зрения историков; в связи с отсутствием «Армстронг» на тогдашнем российском рынке военно-морских вооружений детали договора также не могли быть получены «доверительным» образом от руководства фирмы, как это практиковалось в отношениях с «Виккерс».
40. Smith A. The Turkish battleship Fatih // Warship International. 1978, № 3. Р. 261 – 263.
41. Шацилло К.Ф. Ук. соч., С. 99 – 100.
42. РГАВМФ, Ф. 418, Оп. 2, Д. 1, Л. 4.
43. РГАВМФ, Ф. 418, Оп. 1, Д. 33, Л. 32.
44. Свод Узаконений Российской Империи. 1911. Ст. 944.



## Глава 2

# Создание проекта

### Начало проектирования

**Слева: собранная для демонстрации 12-дм 3-орудийная установка балтийского «Севастополя» на яме в цеху Металлического завода, апрель 1913 г. Временный деревянный обнос предназначается для разводки электрокабелей и очерчивает габариты боевого отделения**

**К** строительству будущих линкоров-дредноутов для Чёрного моря в Морском министерстве начали готовиться весьма заблаговременно. Составленное МГШ тактическое задание было утверждено морским министром вице-адмиралом С.А. Воеводским 30 июля 1910 г. — в те самые дни, когда между ним, царём и председателем Совета министров возникла инициированная П.А. Столыпиным переписка, итогом которой стал одобренный Николаем II доклад о необходимости создания черноморских дредноутов и программа их строительства.

Как обычно, разработка подобных задач сопротивлялась в Организационно-мобилизационной части МГШ, начальник которой, старший лейтенант В.Н. Черкасов, ещё со времён выработки условий на проектирование линейного корабля для Балтийского моря в 1907—1908 гг. зарекомендовал себя в данной области компетентным и опытным специалистом. Участник войны 1904—1905 гг. (в 1904 г. он состоял старшим артиллерийским офицером броненосца «Пересвет», участвовал в сражении 28 августа), обладающий разносторонним боевым опытом, он имел замечательную способность оптимально сочетать разнообразные требования к наступательным и оборонительным качествам будущих линкоров. К мнению этого офицера прислушива-

лись коллеги как в МГШ, так и в других подразделениях Морского министерства.

Оценка составленного задания для проектирования линкора на предмет его технической выполнимости поручалась Морскому Техническому комитету (МТК), специалисты которого не мешкая принялись за дело. Для линкоров Чёрного моря, сравнительно с основными характеристиками строящихся балтийских дредноутов, несколько повышали требования в отношении артиллерии, бронирования и торпедного вооружения и облегчали их в части скорости и запаса топлива. Это в конечном результате практически компенсировало разницу по отдельным статям нагрузки, и водоизмещение черноморского линкора стабилизировалось у отметки 23 000 т — тоннажа «Севастополя», приближаясь к нему с той или другой стороны, в зависимости от того, на какой скорости хода МГШ предпочитал окончательно остановиться. Соотношение параметров скорости, мощности механизмов и их веса для подобного водоизмещения МТК оценивал следующими данными. (Табл. 2.1.)

При этих расчётах принимался расход топлива в 0,85 кг/л. с.-час, вес механизмов на 1 л. с. составлял 75 кг. При сравнении с нагрузкой, отведённой в проекте «Севастополя» на главные механизмы и топливо (соответственно 2896 и 1016 т, всего 3912 т), получалась следующая экономия в весе. (Табл. 2.2.) Согласно приближённым расчётам, черноморский дредноут в 23 000 т должен был иметь нижеследующий, соотносительно с «Севастополем», состав нагрузки. (Табл. 2.3.)

Ознакомившись с разработкой МТК, контр-адмирал С.А. Воеводский отдал распоряжение о составлении нового проекта, макси-

Табл. 2.1.

Скорость, уз.	Мощность, л.с.	Количество котлов	Вес главных механизмов, котлов с водой и топлива на 24 часа полн. хода
20	23 500	16	2240
20,5	26 300	18	2540
21	28 700	20	2735
22	33 700	23	3190

Табл. 2.2.

При 20,0 уз.	1672 т
При 20,5 уз.	1350 т
При 21,0 уз.	1177 т
При 22,0 уз.	720 т

Табл. 2.3.

Проект линкора для «Севастополь» Чёрного моря		
Главные механизмы и котлы с водой, т (%)	2000 (8,7)	2896 (12,6)
Топливо, т (%)	540 (2,3)	1016 (4,4)
Броня, т (%)	7100 (30,9)	6750 (29,4)
Мины, сетевое заграждение и прочее, т (%)	240 (1,0)	50 (0,2)
Артиллерия, т (%)	5010 (21,8)	4230 (18,4)
Корпус с полным оборудованием и запасом, т (%)	8110 (35,3)	8058 (35,0)
Итого:	23 000	23 000

мально ограничивая его по водоизмещению и, соответственно, стоимости. Первоначальные задания МГШ, утвержденные им 30 июля 1910 г., было предписано пересмотреть, и на объединённом заседании МГШ и ГУК 24 декабря 1910 г. в них были внесены «некоторые отступления, дабы не увеличивать чрезмерно водоизмещение... линейных кораблей». Отступления эти состояли в следующем.

1. Вместо полной скорости хода в 22 уз. теперь требовалось лишь 20,5 уз. (при нормальном сжигании угля на единице поверхности колосниковой решётки, причём наибольшая скорость при форсировании котлов не указывалась). По мнению МТК, при этом наибольшая скорость при форсировании котлов получалась бы «весьма близкой» к 22 уз.

2. Наибольшие углы возвышения башенных орудий вместо 35° оставлялись теми же, какие были приняты и на строящихся балтийских линкорах, т. е. 25°.

3. Толщина брони в оконечностях уменьшалась с 6 до 5 дм [с 152 до 127 мм].

4. Толщина верхней палубы уменьшалась с 1 3/4 до 1 1/2 дм [с 45 до 38 мм].

5. Совокупная толщина средней и нижней палуб увеличивалась с 1 1/4 до 1 1/2 дм [с 32 до 38 мм].

6. Толщина броневых скосов уменьшалась с 2 до 1 1/2 [с 51 до 37 мм].

Общая идея перебронирования состояла в том, чтобы его уровень не опускался ниже предела, принятого на строящихся «севастополях». В тех же случаях, где допускалась установка более тонкой брони, подобная оставлялась. Сохранялось лишь увеличение толщины бронирования башен до 254 мм. От запаса водоизмещения, оставленного на дизель-моторы для экономического хода (485 т), также отказались<sup>1</sup>.

Курьёзным фактом является то, что МГШ письмом своего начальника от 12 января 1911 г. в целом одобрил эти инициативы морского министра, т. е. по сути дела соглашался на создание «экономического варианта «Севастополя» для Чёрного моря, отличавшегося от прототипа только умеренными скоростными характеристиками. Таким образом, первоначальные тактические задания были изменены и, по одобрении их МГШ, принятые для составления технических условий. Причём те пункты, касающиеся уменьшения толщины бронирования, которые МГШ отклонил (настаивая на сохранении толщины скосов в 2 дм, а в оконечностях — 2-дюймовой тыльной переборки), были приняты МТК к исполнению в силу того соображения, что при детальной разработке проекта «могла выясниться действительная возможность их выполнения». Теперь МТК приступал к составлению техусловий на проектирование черноморских дредноутов<sup>2</sup>.

Однако спустя всего месяц МГШ выступил с новыми инициативами. 24 февраля 1911 г. вице-адмирал А.А. Эбергард в докладе на имя морского министра потребовал увеличить скорость будущих черноморских дредноутов до 23 уз. и усилить поясное бронирование в носу до 7 дм, а в корме — до 5 дм.

Несложный подсчёт МТК показывал, что в случае принятия этих заданий к исполнению нагрузка проектируемого линкора должна увеличиться по сравнению с водоизмещением строящихся балтийских дредноутов на 700 т. В итоге для сохранения той же скорости, района плавания, высоты надводного борта и т. п. требовалось увеличить водоизмещение на 1500—2000 т, так что окончательный тоннаж возрастал до 25 000 т.

Учитывая все эти рассуждения, выливающиеся в создание, по сути, нового проекта, МТК обратился к А.А. Воеводскому с предложением об отклонении новых инициатив МГШ, «как вызывающих значительное увеличение водоизмещения против нормы, указанной выше, и как значительно повышающих общую стоимость броненосцев, которая была исчислена при водоизмещении их слишком к 20 000 т». Трудно сказать, чем увенчалась бы вся эта, по выражению историка кораблестроения Р.М. Мельникова, «неторопливая отработка тактического задания», если бы извне властно не вторглось новое обстоятельство: Турция наконец-то твёрдо решила обзавестись дредноутом с главной артиллерией гораздо более крупного, нежели у будущих русских дредноутов, калибра. (Табл. 2.4., 2.5., 2.6.)

Табл. 2.4. Линейный корабль в 20 200 т

Длина по ватерлинии (наибольшая), м	163,0 (164,2)
Наибольшая ширина с бронёй, м	26,1
Нормальное углубление на ровный киль, м	8,34
Высота надводного борта при миделе (в носу, в корме), м	6,18 (6,41)
Водоизмещение при нормальном углублении	20 200
Экипаж: офицеры и кондукторы / команда, человек	50 / 900
Артиллерия (боезапас на ствол)	12 12"/52 (100) 24 102-мм/62 (250) 4 47-мм (950)
Торпедные аппараты	6
Турбины, тип	«Парсонс» или «Кёртис»
Мощность на валах, л.с.	24 000
Котлы: число, тип	17 «Ярроу»
Скорость полного хода корабля на 12-часовых испытаниях (при сжигании 190 кг на 1 м <sup>2</sup> колосниковой решётки), уз.	20,5
Экономическая скорость хода, уз.	13
Нормальный запас угля / полная вместимость угольных ям, т	500/2000
Наибольшая дальность плавания экономическим ходом, миль	4000

Табл. 2.5. Бронирование, мм

Главный броневой пояс по ватерлинии (длина 107 м)	225
Пояс по ватерлинии в носу	125
Пояс по ватерлинии в корме	125 / 50, 100 / 30
Верхний пояс от I до IV башни / верхний пояс в носу	100 / 75
Броня кормового траверза	125-100
Броня траверзов у 12" башни	100
Траверз в носу (платформа - нижняя палуба / нижняя - средняя палуба / средняя - верхняя палуба)	50 / 75 / 50
Траверз в корме (нижняя - средняя палуба / средняя - верхняя палуба)	100 / 100
Тыльные броневые переборки (между нижней и средней палубой/между средней и верхней палубой)	50-25/37,5
Боевые рубки и врачающиеся части башен	250
Барбеты башен выше верхней палубы	200
Барбеты башен под верхней палубой	100
Дальномерные рубки	50
Броневые колодцы связи	100-75
Верхняя палуба / средняя палуба	37,5 / 25 (37,5)
Нижняя палуба (в корме / скосы)	37 / 25
Броневые кожухи дымовых труб	25
Подшивка марсов	25

Табл. 2.6. Нагрузка проектов МТК линейного корабля для Чёрного моря сравнительно с «Севастополем», т

	«Севастополь»	Проект 1 (23 000 т)	Проект 2 (20 000 т)
Броня рубок, труб к ним и броня колпаков для плутонговых командиров	315	315	315
Броня башен, труб, подшивок, крыш и переборок башен	1478,6	1822	1822
Броня борта (пояса по ватерлинии и верхнего пояса) и траверзов	3811,4	3824	3312
Броня палуб и переборок	2098	2310	1852
Броня котельных кожухов, дымовых труб и траверзов в казематах	122	159	129
Корпус с внутренними устройствами, системами, шлюпками и мачтами, но без электрического оборудования, судовых запасов, экипажа с багажом и запаса водоизмещения	6600	6652	5647
Электрическое оборудование и освещение	298	298	298
Минное устройство: минные аппараты (для проекта 21") и сетевое заграждение	49	240	200
Механизмы и котлы	2876	2000	1800
Башенные установки, орудия и станки	2300	2668	2446
Итого:	19 948	20 288	17 821
Боезапас	861	1014	1014
Уголь	1016	540	490
Судовые запасы	338	338	338
Команда и багаж	132	132	132
Запас водоизмещения	705	688	205
Нормальное водоизмещение	23 000	23 000	20 000
Полная стоимость с боезапасом, топливом, судовыми запасами и запасом водоизмещения, руб.	33 745 181		31 298 746

## Артиллерия: размышления и решения

Начало 1911 г. привнесло изрядную долю путаницы и беспокойства в непросто согласовавшиеся планы русских морских стратегов относительно конструкции будущих черноморских линкоров — Турция действительно готовилась заказать в Англии сверхдредноут. Нельзя сказать, чтобы эта новость прозвучала как гром среди ясного неба. Выше уже отмечалось, что аморфные планы Отоманской Порты относительно модернизации своих военно-морских сил на рубеже 10-х гг. XX в. были ловко использованы российскими правительственными кругами для создания у Думы и общественности образа «вооружающейся Турции». Это позволило осуществлять необходимое давление на законодателей с целью получения от них требуемых средств под видом «ответных действий». Однако на этот раз, в отличие от слухов лета 1910 г., умело поданных П.А. Столыпином в качестве причины для возбуждения вопроса о немедленном начале постройки дредноутов на Юге, информация оказалась самой достоверной.

Рапортом от 9 января 1911 г. военно-морской агент в Турции А.Н. Щеглов сообщал о заказе оттоманским правительством британской фирмой «Армстронг» предметов артиллерийского вооружения будущих турецких линейных кораблей. Отмечалось, что главное вооружение каждого из них будет состоять из 10 13,5-дм (342,9-мм) орудий в 45 калибрах длиной. Это превосходило аналогичный планируемый показатель черноморских дредноутов<sup>3</sup>.

Первая реакция в МГШ и МТК была бурной и самой естественной — перейти на 14-дм (355,6-мм) главный калибр и оставить, таким образом, будущего турецкого оппонента позади. Однако предстояло серьёзно соотнести баланс качеств 14-дюймового линкора с 12 орудиями в плане тоннаж/стоимость, чтобы подобный корабль вообще имел шансы пройти через Дарданеллы. Дискуссии относительно состава тяжёлой артиллерии будущих линкоров начали набирать силу уже в феврале 1911 г. Для оценки проблемы МТК было предписано провести общие расчёты корабля с 12 14-дм орудиями, расположенными по прежней схеме — равномерно-линейно на едином уровне, в четырёх трёхорудийных установках. Для решения этой задачи в первую очередь требовалось рассчитать вес самой 14-дм установки, к общему проектированию которой техническим органам флота ещё только предстояло приступить. Вскоре Артиллерийский отдел МТК представил следующие общие данные. (Табл. 2.7.)

Надо полагать, что общий вес в 1920 т (в него, правда, были включены боезапас и неподвижная броня барбета весом 520 т) совершенно не устроил специалистов, поэтому через месяц, 18 апреля 1911 г., начальником Артиллерийского отдела МТК А.Ф. Бринком были доложены расчёты и по 14-дм двухору-

Табл. 2.7. Расчётные характеристики 14" установок (МТК, весна 1911 г.)

Установка	3-орудийная	2-орудийная
Дата представления расчётов	10.03.1911 г.	18.04.1911 г.
Наибольшая длина боевого отделения, мм	14 400	13 900
Наибольшая ширина боевого отделения, мм	12 600	11 000
Внутренний диаметр подачной трубы, мм	12 000	10 400
Вес вращающейся части с 12" бронёй и пушками, т	1390,0	970,0
Вес брони подачных труб, т	200	175
Отопление, т	6,0	5,0
75-мм пушки, т	3,3	3,3
Вес 1 выстрела, т	1,07	1,07
Вес 100 залпов, т	320,0	214,0
Всего, т	1919,3	1367,3

дийной установке (см. табл. выше). Последнее исчисление выполнялось, скорее, для выяснения полноты картины и также являлось бесперспективным. Оно означало корабль с восемью тяжёлыми орудиями против облюбованных МГШ двенадцати, то есть заведомо обречённый на боевую скорострельность меньшую, нежели желаемая, на целую треть<sup>4</sup>.

Предварительные консультации между инстанциями министерства по принципиальной проблеме будущего вооружения черноморских линкоров были, таким образом, исчерпаны. Вопрос вступал в фазу принятия окончательного решения. МГШ, как орган, ответственный за тактические задания будущих кораблей флота, тем не менее, не спешил с окончательным мнением, обставив свои предложения таким множеством условий, что его итоговая точка зрения выглядела сродни некоему весьма общему «меморандуму о намерениях», и фактически умывал руки. Вся ответственность за успех как 14-дм орудия, так и конструкции трёхорудийной установки перекладывалась на МТК. Однако сказывался фактор уходившего времени. Корабль с 12 14-дм орудиями требовал водоизмещения порядка 26 000 т и должен был стоить на 12–15% больше аналогичного с 12-дм артиллерией. При этом вопрос с изготовлением его 14-дм пушек по заказу за границей приобретал

размытые очертания, в то время как своевременное их изготовление в России на перегруженном заказами ОСЗ вообще уходило за грань реальности. Башенные установки также вызывали большое сомнение — как в части неясности их конструкции, так и вследствие отсутствия на данный момент необходимых промышленных мощностей для их изготовления.

Дело заходило в тупик, однако выход — простой и эффективный — в конце концов был найден. Выручила ускоренная реализация муссируемой в течение нескольких последних лет идеи перехода к утяжелённому снаряду с относительным весом 16,5, что позволяло увеличить массу снаряда с прежних 331 кг до порядка 475 кг — иными словами, почти наполовину. Согласно расчётам специалистов-артиллеристов МТК во главе с А.Ф. Бринком, спроектированное для «севастополей» 12-дм/52 орудие должно было успешно перенести, при соответствующем понижении начальной скорости снаряда, подобную модификацию<sup>5</sup>.

С учётом перехода на новый тип снаряда главное вооружение из 12 12-дм/52 орудий соотносилось с будущими турецкими 10 13,5-дм/45 пушками весьма неплохо. В расчёте принимался и суммарный боезапас будущих турецких линкоров, для каждого из которых

**Качающаяся часть  
(ствол с затвором  
на станке) 12-дм/52  
орудия на Петро-  
градском Металли-  
ческом заводе,  
1912 г. Орудие в  
положении полного  
отката. Аналогич-  
ные качающиеся  
части были и в  
3-орудийных уста-  
новках «Императри-  
цы Марии»**

ЦВММ

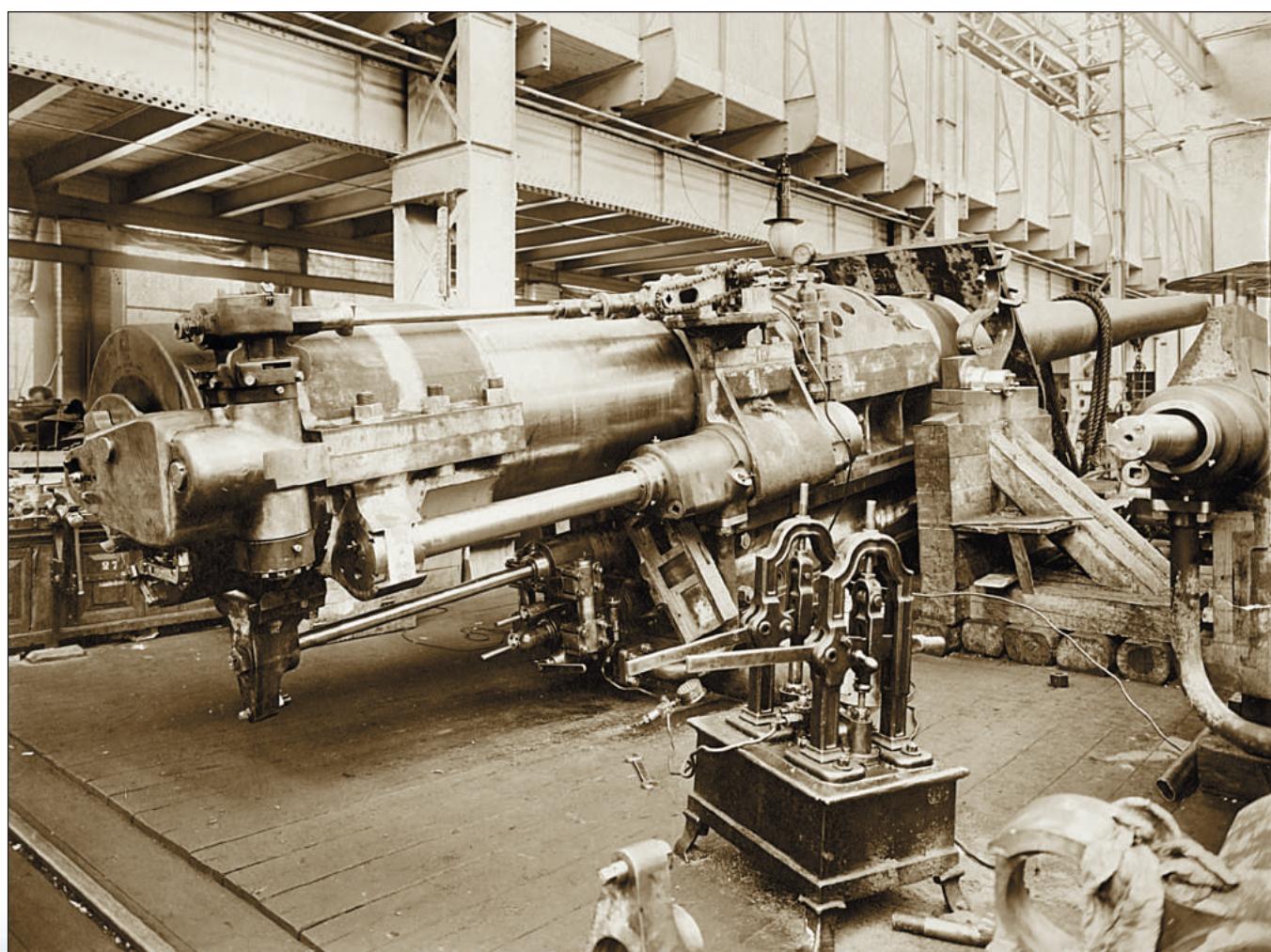


Табл. 2.8.

	Калибр	Число орудий	Вес снаряда, кг	Боевая скорострельность	Вес металла в минуту, кг	Боезапас	Вес боезапаса, т
Русский проект	12"/52	12	476*	1 выстрел/мин	5712	1200	572,0
Турецкий проект	13,5"/45	10	567*	1 выстрел/мин	5670	750	437,3
Соотношение	0,9	1,2	0,84	1,0	>1	1,6	1,3

\* Примечание: для русского снаряда этот показатель впоследствии был откорректирован до 471 кг; в отношении британского 13,5" снаряда в МГШ оперировали цифрой 1250 английских фунтов (567 кг), на самом же деле же вес снаряда составлял 635 кг.

Табл. 2.9.

	40 кб	60 кб	80 кб
Русское 12"/52	447 мм	325 мм	229 мм
Турецкое (английское) 13,5"/45	465 мм	343 мм	246 мм

Табл. 2.10.

	Вес снаряда, кг	Вес разрывного заряда, кг	%
Русское 12"/52 орудие	476	66,6	100
Турецкое (английское) 13,5"/45	567	79,3	119

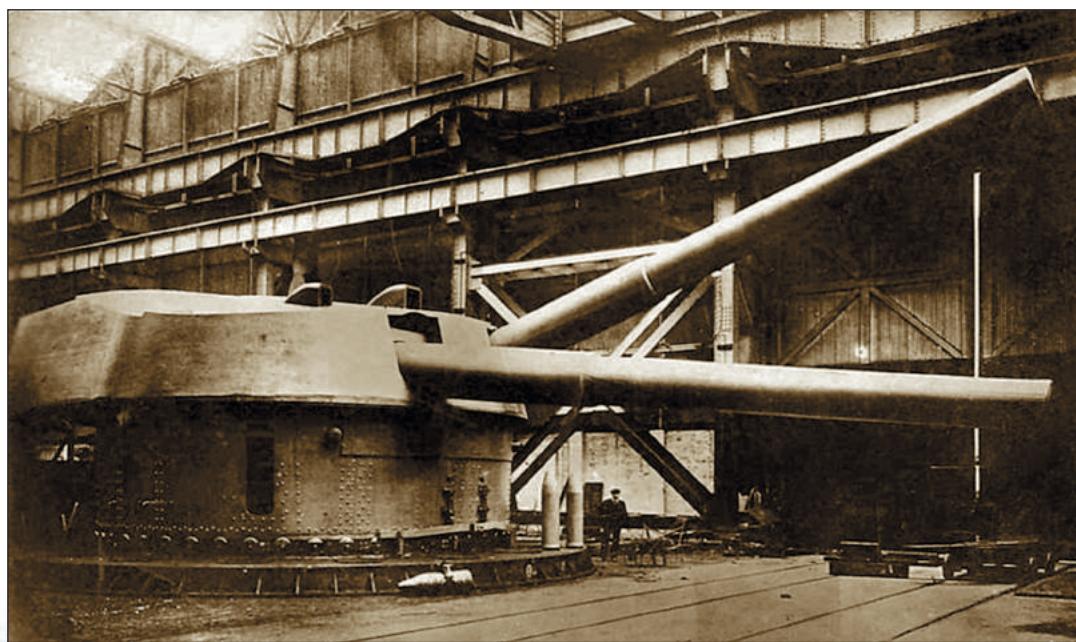
по сообщению морского агента, «было заказано 750 боевых снарядов... и 160 практических» (т. е. соответственно 75 и 16 на одну 13,5-дм пушку). На будущих черноморских дредноутах намечалось иметь в мирное время по 80 боевых и 20 практических снарядов на орудие, а в военное время — по 100 боевых. Таким образом, по общему весу снарядов на корабль русский дредноут должен был превосходить турецкий на 30%. Общая же картина соотношения главного вооружения принимала следующий вид. (Табл. 2.8.)

Специалистами МГШ были вычислены таблицы стрельбы обоих типов орудий для дистанций в 40, 60 и 80 кб, которые давали следующие значения бронепробиваемости для них. (Табл. 2.9.) Отсюда, если сопоставить соответствующие этим дистанциям углы прицеливания и падения, время полёта снаряда и окончательную скорость снаряда для данной дистанции, а также отклонение по дальности, следовал вывод о том, что

«баллистические свойства этих пушек почти равны между собой».

Рассчитывалось и количество вносимого разрывного заряда: «Разрушительное действие снарядов, оцениваемое бронепробивной силой и количеством взрывчатого вещества, у английских пушек несколько больше <...> преимущество в бронепробивной силе, как видно из таблицы, у английских пушек на дистанциях в 40, 60 и 80 кб. на 0,7 дм [т.е. 18 мм] выше таковой у русских пушек»<sup>6</sup>. Вес взрывчатого вещества в бронебойных снарядах «почти не отличался», а в фугасных, считая 14% от веса снаряда, получался следующим. (Табл. 2.10.)

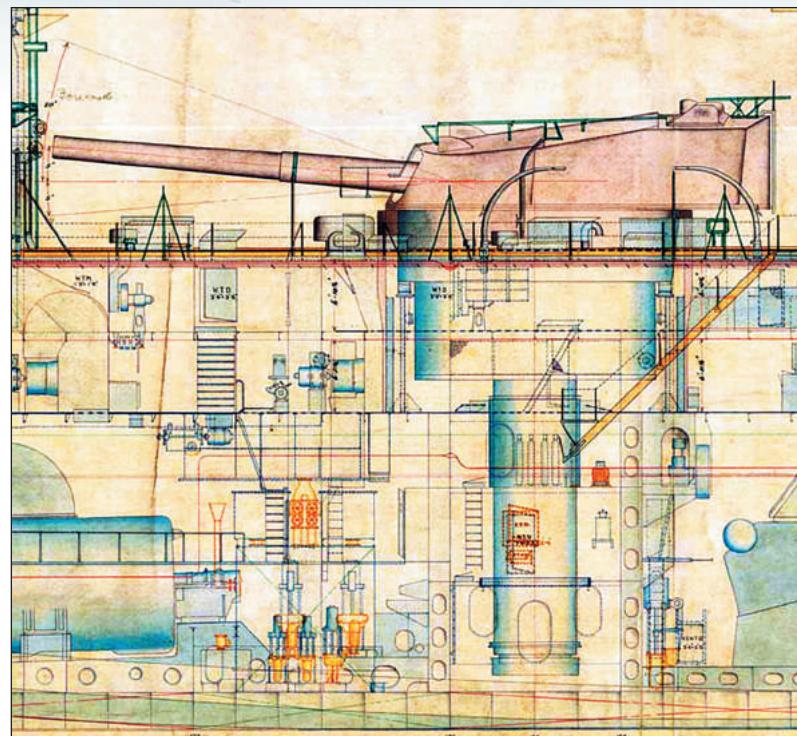
Все эти общие расчёты, которые, возможно, и могли несколько страдать небольшими неточностями в исходных величинах, позволяли, тем не менее, получить достаточно объективную картину в целом. Итог, по мнению МГШ, заключался в том, что, «имея в виду большее количество пушек на русских кораблях, вероятно большую скорострельность 12-дм пушек против 13,5-дм, больший запас снарядов на пушку, больший запас снарядов на корабль, почти равные баллистические свойства обеих пушек, — следует признать артиллерийское вооружение наших кораблей не только равноценным таковому турецких кораблей, но вероятно даже имеющим некоторые преимущества»<sup>7</sup>. Этот вердикт МГШ, на фоне более чем туманной перспективы вооружения будущих линкоров 14-дм артиллерией, и был принят за основу.



13,5-дм двухорудийная башня британского дредноута «Конкерор»

Не меньшие, нежели в отношении главного калибра, метаморфозы претерпели взгляды и на вспомогательное вооружение черноморского дредноута. Первоначальные задания МГШ определяли состав его противоминной батареи в 24 102-мм/60 орудия. Однако уже очень скоро большинство специалистов флота позволили себе не согласиться с этим взглядом, справедливо полагая подобное орудие чрезесчур слабым для противодействия быстро растущим в размерах, скорости и ударной мощи эскадренным миноносцам. Бесперспективной, по мнению многих, выглядела и 120-мм/50 пушка («Рюрик», «Севастополь»). Требовалось такое орудие, которое, сочетая скорострельность с возможностью быстрого ручного заряжания, выпускало бы возможно более тяжёлый снаряд с наибольшим разрывным зарядом.

В соответствии с этой идеей артиллерийский отдел МТК разработал «для черноморских судов» эскизный проект 140-мм/60 орудия в 60 калибров длиной (чертёж № 27755), который представил на рассмотрение 18 апреля 1911 г.<sup>8</sup> Однако это орудие не было принято. При прежнем относительном весе снаряда равном 16,5 масса последнего достигала 41,6 кг, что признали слишком большой величиной для ручного заряжания. В Адмиралтействе приняли решение понизить калибр на 10 мм и затребовали новый проект, на этот раз поручив разработку ОСЗ. 12 мая обуховцы представили проект «5,25-дм противоминной пушки, спроектированной заводом по заявлению МГШ для новых линейных кораблей» (чертеж № 6405). Теперь вес сна-



ряда не превышал 37 кг, т. е. укладывался в 90-фунтовый лимит, определённый МГШ как предельный<sup>9</sup>. Количественный состав вспомогательной артиллерии оставлялся прежним (24 орудия), что, как оказалось впоследствии, стало при переходе на новую модель явно завышенным требованием. (Табл. 2.11.)

**13,5-дм двухорудийная башня британского дредноута «Айрон Дук»**

## Изменённые «Задания на проектирование»

22 апреля 1911 г., в пятницу, на объединённом совещании руководителей и специалистов МГШ, МТК и Главного Управления кораблестроения и снабжений (ГУКиС) под председательством нового морского министра вице-адмирала И.К. Григоровича, сменившего на этом посту С.А. Воеводского, решался принципиальный вопрос об основных характеристиках черноморских дредноутов. Идея 14-дм главного калибра была оставлена. Водоизмещение оговаривалось на уровне «Севастополя», скорость полного хода «не менее 20,5 узлов», броневая защита подлежала усилению. Полнотью все требования к будущему линкору должны были вовплоться в новом тактическом задании на проектирование, к составлению которого

немедленно приступили в МГШ. На работу отводился месяц, и ровно через 30 суток, 22 мая 1911 г., окончательные задания были утверждены морским министром<sup>10</sup>. Существенно корректировавшие предшествующий взгляд на конструкцию линкора для Черноморского флота, они являются весьма интересным документом ещё и потому, что отражают официальную точку зрения на линкор-дредноут, как он виделся в России весной 1911 г.

В отношении внешнего вида никаких изменений не последовало. Размещение артиллерии из 12 12-дм/52 орудий в четырёх башнях, аналогичное расположению их на «Севастополе», признавалось удовлетворительным. Однако оговаривалось, что «если

**Табл. 2.11. Линейный корабль для Чёрного моря. Приблизительное исчисление веса (апрель 1911), т**

Артиллерия: 12 14" (вес одной башни, при бронировании барбетов 7", с вращающейся бронёй и 300 выстрелами принимается равным 1920 т), 24 140-мм/60 (вес одной установки с 200 выстрелами 28 т, всего 670 т)	8400
Мины и сетевое заграждение	150
Броня	7100
Механизмы и котлы (всего 22, с площадью колосниковой решётки по 142 м <sup>2</sup> )	2300
Запас топлива на 24 часа при расходе 0,85 кг/л.с.-час	750
Корпус с вооружением, снабжением и командой, провизией и прочим	9200
Итого:	26 000
Расчётная мощность на валах, необходимая для развития 22 уз.	37 000 л.с.
Расчётная мощность на валах, необходимая для развития 20,5 уз.	28 000 л.с.

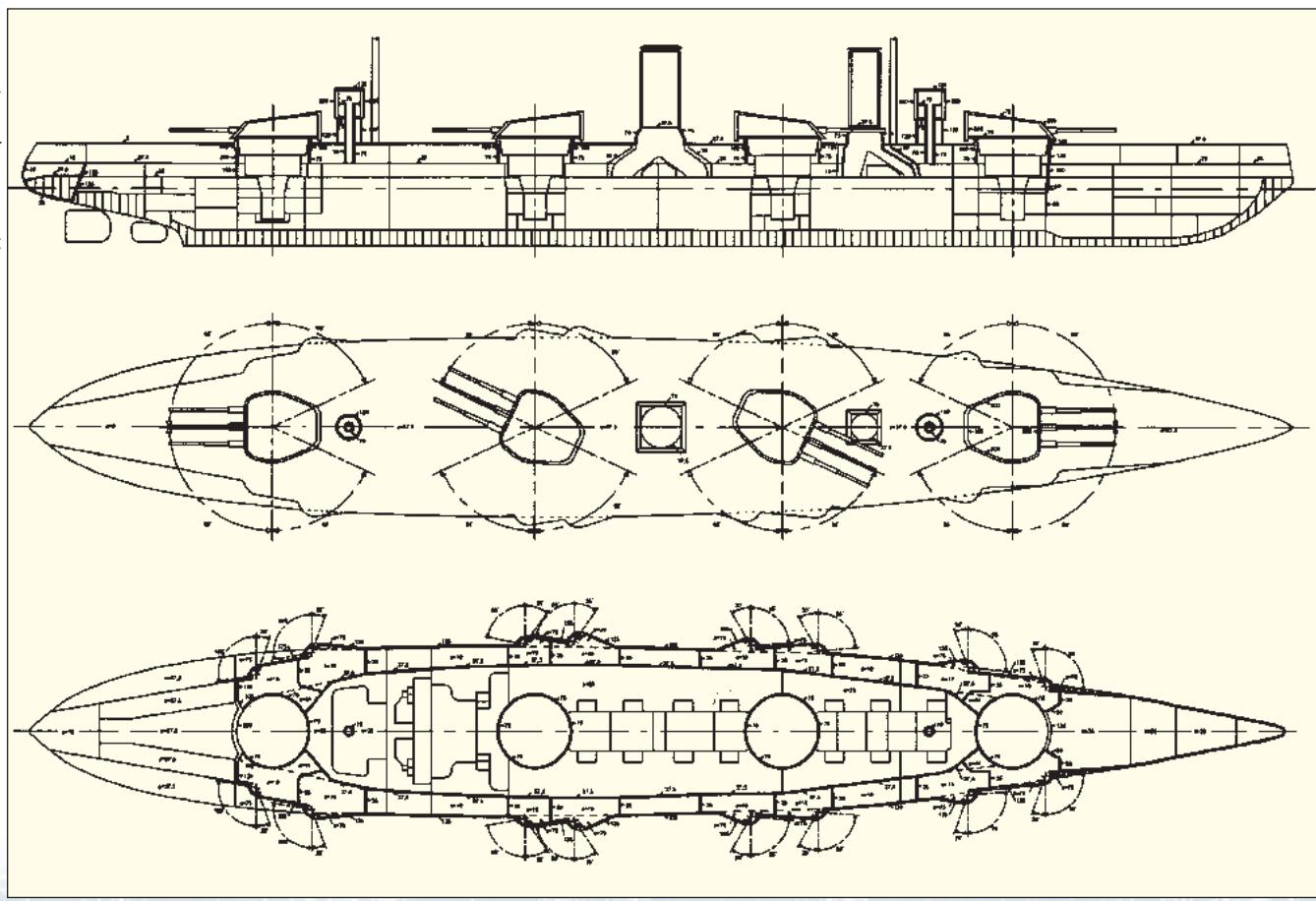
бы удалось поместить вторую башню выше первой (носовой) и предпоследнюю башню выше последней (кормовой) при непременном соблюдении указанного угла обстрела ( $25^{\circ}$ — $155^{\circ}$  от носа), то такое размещение явились бы весьма желательным». Даже при условии линейно-возвышенного, двумя группами, расположения башен МГШ не желал идти на уменьшение краевого, по его мнению, условия — необходимой «тактической скорости». Угол обстрела носовых башен на каждый борт оговаривался поэтому в диапазоне  $0^{\circ}$ — $155^{\circ}$ , а кормовых — соответственно  $25^{\circ}$ — $180^{\circ}$ . Особенно указывалось, чтобы на предельных углах, близких к  $25^{\circ}$  и  $155^{\circ}$ , «башни своей стрельбой не мешали бы друг другу». Отмечалось, что если подобное размещение вызовет значительные затраты и увеличение водоизмещения корабля, то размещение башен по схеме «Севастополя» предпочтительнее, поскольку «новое боевое размещение не даст значительных боевых преимуществ». Угол возвышения 12-дм орудий уменьшался до  $25^{\circ}$ . Заряжание должно было производиться во время наводки при углах возвышения в пределах от  $-1^{\circ}$  до  $+15^{\circ}$ . «Особое внимание», по мнению МГШ, должно было быть обращено на «достижение наибольшей допустимой техникой скорости стрельбы, каких бы жертвы это ни стоило» (Выд. авт. — прим. С.В.). Скорость подачи для гарантированного обеспечения скорости стрельбы должна была «безусловно пре- восходить» последнюю<sup>11</sup>.

Состав вспомогательной артиллерии планировался в 24 130-мм пушки, «а буде требование это встретит затруднение, то не менее чем 20 таких же пушек, в отдельных казематах плутонгами по 2 или по 4». Для действия против воздушных шаров и/или аэропланов противника линкор должен был нести не менее четырёх 63,5-мм пушек «образца, выработанного Обуховским заводом для Военного ведомства», признававшихся МГШ «отвечающими этому назначению». Интересным местом заданий была мысль о системе активного успокоения качки: «...для ослабления влияния качки на меткость артиллерийского огня, на корабле желательно иметь приспособление для автоматического переливания водяного груза с борта на борт, например предложенное фирмой «Блом унд Фосс». Вооружение линкора завершали шесть торпедных аппаратов, по три с борта.

Общий уровень бронирования теперь рассчитывался на противодействие 14-дм снарядам. Главный пояс в пределах цитадели планировался толщиной 280 мм (11 дм) с 50-мм продольной броневой переборкой за ним, в носу толщина бронирования по ватерлинии понижалась до 180 мм (7 дм), в корме до 127 мм (5 дм). Верхний пояс — («каземат 130-мм артиллерии») — 127 мм (5 дм), в оконечностях 76 мм (3 дм). Толщина бортовых и лобовых плит орудийных башен и боевых рубок задавалась в 305 мм (12 дм), их крыши 127 мм (5 дм). Барбеты до уровня средней палубы должны были иметь толщину 305 мм (12 дм), считая сюда и

**Линейный корабль «Севастополь». Схема распределения броневой защиты**

Копия подлинного чертежа, РГАВМФ



броню борта, а ниже средней палубы — 76 мм (3 дм). Горизонтальное бронирование полностью повторяло «Севастополь»<sup>12</sup>.

Интересное требование выдвигалось в части двигательной установки: скорость полного хода («не менее 21 уз.») должна была развиваться «при действии 1/2 полного комплекта котлов при дополнительной форсировке последних». Помимо этого, количество котлов рассчитывалось с таким запасом, «чтобы при допустимой форсировке их турбины были в состоянии развить полную форсированную мощность при запасе топлива на 24 часа полного хода». Запас топлива в нормальном грузе рассчитывается на 24 часа полного хода, в полном грузу — «на 108 часов того же хода».

В соответствии с этими заданиями МТК разработал технические условия на проекти-

рование. В них конкретизировалось количество боезапаса: по 100 выстрелов на 12-дм орудие, по 225 на 130-мм и по 300 выстрелов на 63-мм. В части механизмов оговаривались «турбины новейшего типа» системы Парсонса, «Браун — Кёртис» или «Кёртис — АЭГ — Вулкан», расположенные на трёх или четырёх валах. Котлы должны были быть треугольного типа «английского Адмиралтейства с последующими усовершенствованиями МТК». В целом задания МГШ не вызвали в МТК больших вопросов. В поступившем 1 июня отзыве рекомендовалось лишь оставить на усмотрение проектировщика тип привода электрогенераторов (дизель или турбо), добавить кормовой якорь, а также обеспечить скорость погрузки угля не менее 400 т/час.

**Справа: проект линейного корабля для Чёрного моря Балтийского Судостроительного и механического завода. Внизу – вариант проекта с полубаком**

## Конкурс проектов

Откорректированные технические условия на проектирование были утверждены И.К. Григоровичем 1 июня 1911 г. (через три недели после того, как Дума ассигновала средства на три дредноута, для которых ещё не было проекта). С 2 по 9 июня Отдел сооружений произвёл их рассылку заводам, заинтересовавшимся участием в конкурсе на проектирование.

Интерес проявили: «Русское судостроительное общество» (РСО, или «Руссуд», как его чаще именовали по телеграфному адресу; общество существовало пока что только на бумаге, но уже проявляло большие амбиции в вопросе постройки черноморских дредноутов, фактически создаваясь под этот проект), «Общество Николаевских заводов и верфей» (ОНЗиВ, или, аналогично, «Наваль»), Балтийский завод, Невский завод и две иностранные компании — британская «Бирдмор» и германская «Крупп». Согласно условиям конкурса, какого-либо вознаграждения за представленный проект не предусматривалось. Он должен был поступить на рассмотрение в МТК «не позднее вторника 5 июля», причём высказывалось пожелание относительно сопровождения основного проекта дополнительными вариантами. И наконец, эскизный проект поступал в собственность Морского министерства «без какого-либо возмещения расходов по его составлению». К назначенному сроку все конкурсанты представили свои разработки. Только компания «Крупп» задержала доставку чертежей до 15 июля, объяснив это «почтовым запаздыванием».

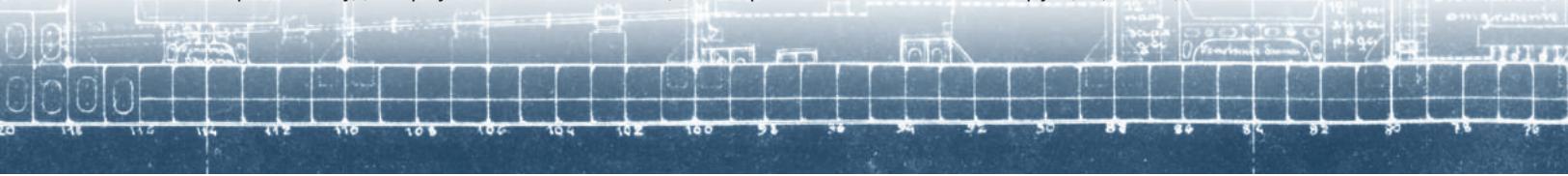
### Проект Балтийского судостроительного и механического завода

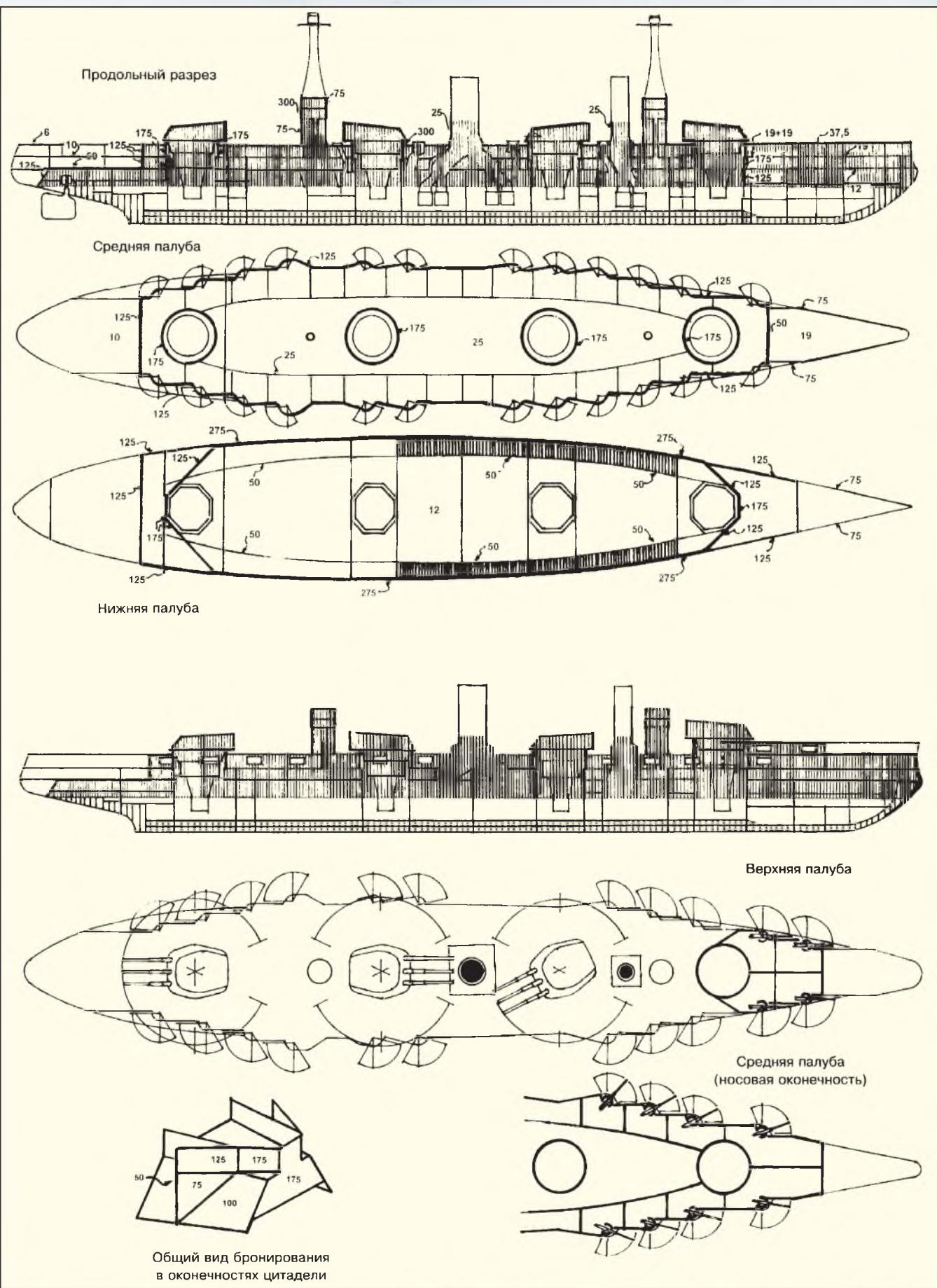
Одно из старейших казённых судостроительных предприятий, Балтийский завод, помимо наличия значительных промышленных мощностей, обладал и многочисленными и опытными инженерно-конструкторскими кадрами, а его проектное техническое бюро справедливо считалось ведущей организацией в стране в части проектирования современных линкоров. Не будет преувеличением сказать,

что детальная конструкция первых отечественных дредноутов типа «Севастополь» была разработана именно на Балтийском заводе. Поэтому для предприятия участие в конкурсе на проект линкора для Чёрного моря становилось, таким образом, развитием его предыдущих наработок в свете достигнутого опыта, с учётом новых требований Морского министерства.

Проект черноморского дредноута был представлен заводом 4 июля 1911 г. в четырёх вариантах — основном (24 600 т) и трёх дополнительных. Внешний вид и внутреннее расположение «Севастополя» полностью повторялись, поэтому с точки зрения принципиальных компоновочных решений нельзя говорить о какой-либо новизне. Однако на уровне отдельных решений проект содержал в себе немало инноваций. Самым интересным новшеством являлась его трёхвальная двигательная установка; систему турбин также приняли нового типа — «Браун — Бовери — Парсонс», более подходящую для трёх валов. Артиллерийское вооружение — 12 12-дм/52 орудий в четырёх башнях, расположенных равномерно-линейно на верхней палубе, и 24 130-мм/55 пушки в казематах — в точности соответствовало требованиям МТК.

Распределение и толщина элементов бронирования также были выполнены в соответствии с техусловиями. Толщина главного пояса по ватерлинии на протяжении цитадели от I до IV башни составляла 275 мм, понижаясь в носу до 175 мм, в корме до 125 мм. Верхний пояс имел толщину 125 мм, утончаясь в носу до 75 мм (в корме броневая защита верхней части борта отсутствовала). Вертикальное бронирование башен и боевых рубок составляло 300 мм, их крыши — 125 мм. Верхняя, средняя и нижняя палубы имели соответственно 37,5-мм, 25-мм и 12-мм настилку. Толщина скосов составляла 50 мм. Интересной конструктивной особенностью распределения бронирования в торцах цитадели (у I и IV башен) было применение траперзов не перпендикулярной в плане к диаметральной плоскости конструкции, а сходя-





щихся к ней под углом, величина которого определялась наклонными торцами жёстких 8-угольных барабанов 12-дм установок (т.е. составляла 45°). Точно неясно, что послужило причиной принятия этого нетипичного для тяжёлых артиллерийских кораблей русского флота решения, общепринятого для дредноутов британского флота. Однако наклонные траверзы позволяли получить немалую экономию веса сокращением протяжённости 275-мм бортового пояса, хотя внутреннее бронирование оконечностей цитадели превращалось в данном случае в довольно пёстрые «лоскутные коврики», означая определённые технологические усложнения на стадии разработки рабочего проекта. Интересным решением проекта Балтийского завода можно также признать отсутствие бортового бронирования в корме выше средней палубы (этот идея затем была воспроизведена в итоговом проекте «Императрицы Марии» и вообще привилась в дальнейшем)<sup>13</sup>.

Варианты проекта представляли корабли как с тремя, так и с четырьмя валами. В двух из них предусматривалось устройство возвышенного полубака, под которым, в основании носовой 12-дм башни, располагалось четыре 130-мм орудия. Это решение, которое в целом основывалось на создании условий для улучшения использования расположенной в носу артиллерии линкора в свежую погоду, тем не менее не оказалось предпочтительным с точки зрения МГШ. Действительно, оно вело к росту нагрузки на броню возвышенного барбета и дополнительную защиту

казематов вспомогательной артиллерии под полубаком. В результате возвышенный полубак так и не был использован для итоговой конструкции черноморских дредноутов, что, правда, не помешало ему появиться через год в проекте «Измаила»<sup>14</sup>.

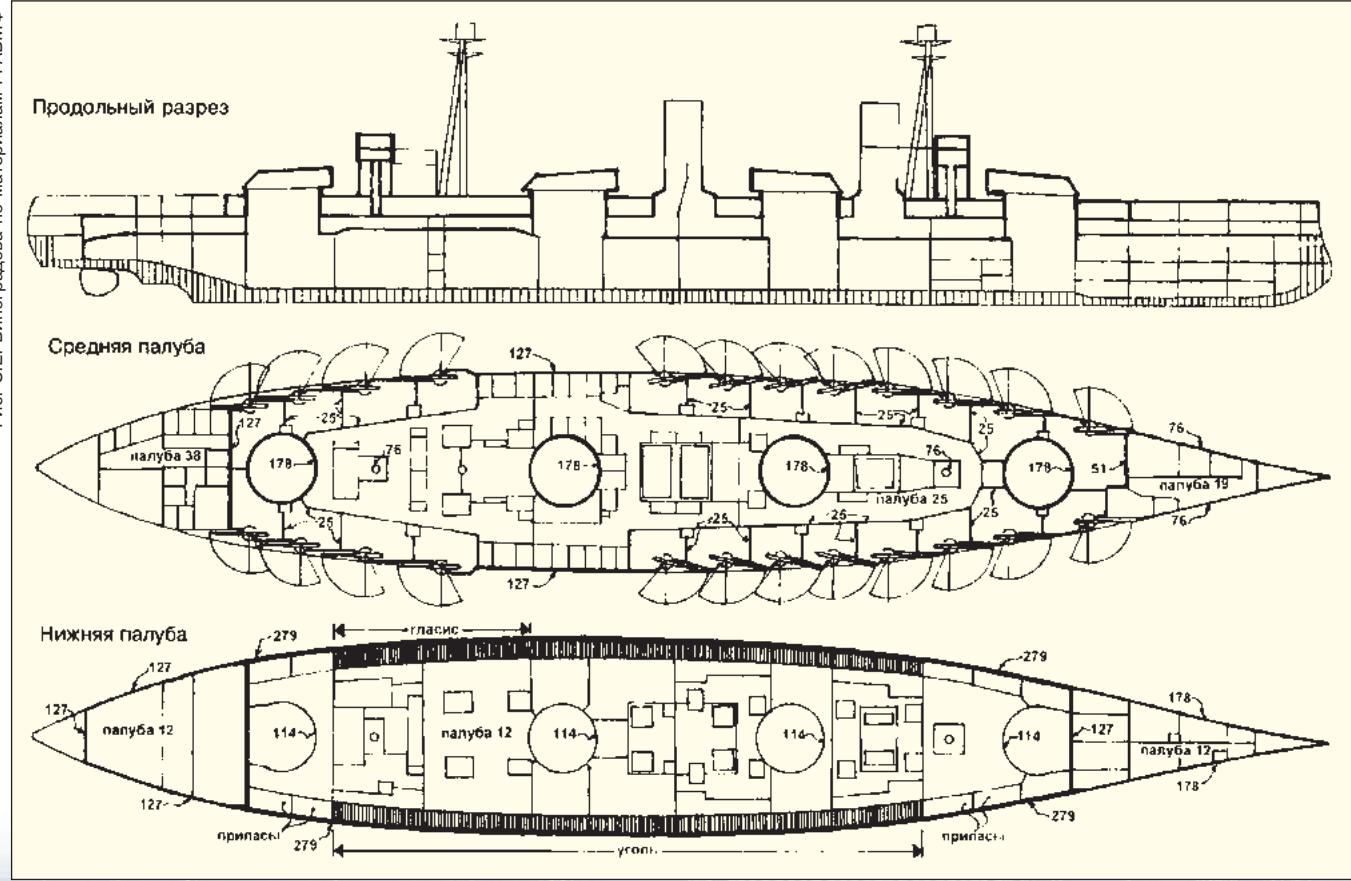
Линкор Балтийского завода имел две мачты-гиперболоиды предпочитаемого в ту пору МТК типа, водружённые для экономии места прямо на крыши обеих боевых рубок. Подобно «Севастополю», он также отличался форштевнем ледокольного типа, а кормовая боевая рубка черноморского проекта была смешена к середине корабля, что позволяло разместить шлюпочные ростры за, а не перед ней, как у балтийской серии.

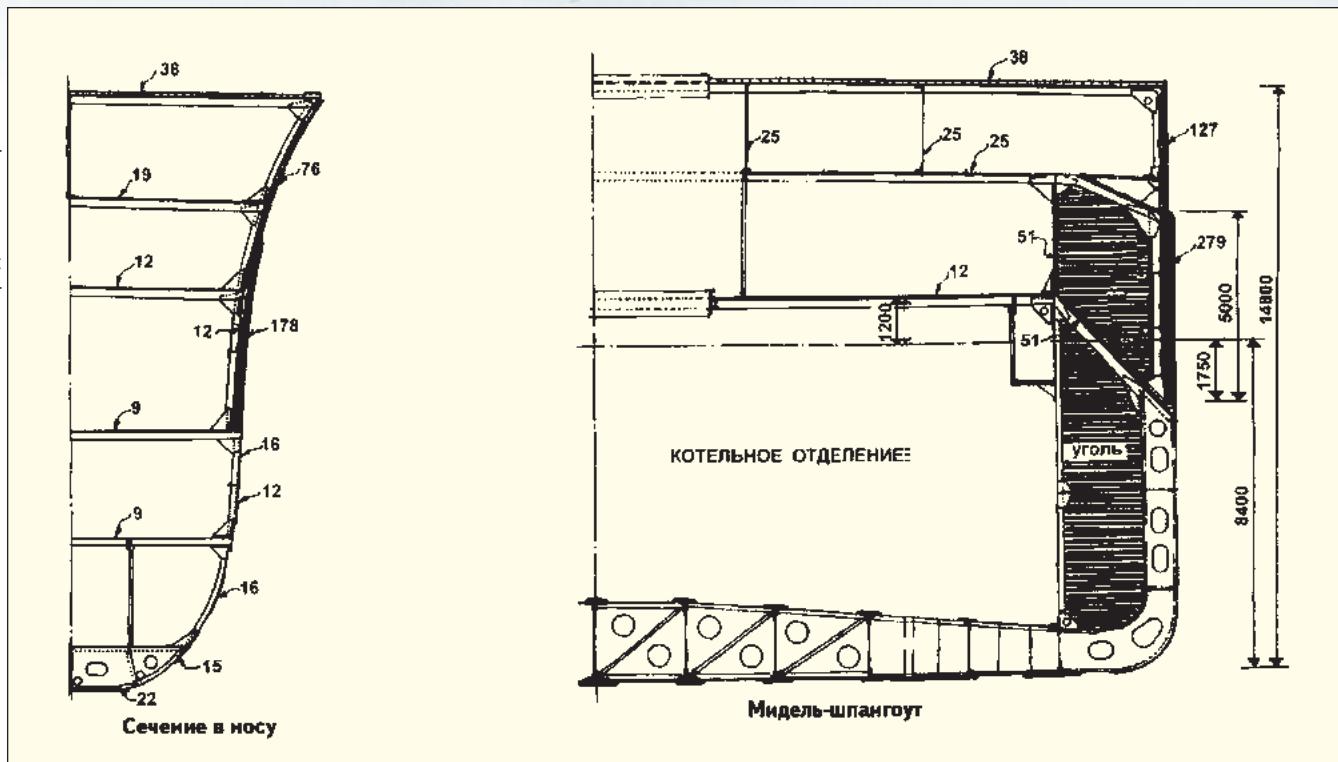
#### Проект Общества Николаевских заводов и верфей («Виккерс»)

Николаевский завод, ещё не имевший на данном этапе собственного опытного и крупного конструкторского коллектива, но горячо желавший поучаствовать в строительстве дредноутов, вошёл в соглашение с известной британской компанией «Виккерс» (Vickers, Ltd.), проекты которой представлял от своего имени. В представлении проекта завода «Наваль» объяснялось: «Не решившись сделать в основном проекте ни одного отступления от технических условий, нам предписанных... посчитали своим долгом в виде варианта представить эскиз линейного корабля, составленного нашими консультантами, обществом «Виккерс», на основе их собственных соображений». Этот вариант —

**Проект линейного корабля для Чёрного моря Общества Николаевских Заводов и верфей (разработка «Виккерс»)**

Рис. С.Е. Виноградова по материалам РГАВМФ





«проект 527» — имел водоизмещение 26 450 т и нёс 10 14-дм и 20 6-дм (152,4-мм) орудий, а также имел требуемую МТК 50-мм броневую продольную переборку между средней и верхней палубами<sup>15</sup>.

Для реализации всех конкурсных требований английским конструкторам потребовалось в основном проекте (он имел обозначение «проект 528») целых 30 000 т. Все его 12-дм башни размещались на одной высоте, на верхней палубе, полностью следуя в этом отношении обожаемой в то время МГШ и МТК идеи. Вообще, вся артиллерийская часть полностью соответствовала требованиям конкурса, не неся каких-либо отступлений от техусловий. Бронирование также было выдержано в духе требований МТК — пояс по ватерлинии от I до IV башни толщиной 279 мм (11 дм) утончался в носу до 178 мм (7 дм) и в корме до 127 мм (5 дм). Верхний пояс в 127 мм (5 дм) уменьшался в носу до 76 мм (3 дм), а в корме отсутствовал вообще. Поясное бронирование в корме перекрывалось поперечным траверзом в 127 мм, за которым далее в корму борт оставался безбронным. Башни, барбеты и боевые рубки бронировались в полном соответствии с требованиями техусловий. Толщина верхней, средней и нижней палуб равнялась соответственно 38, 25 и 13 мм. Особенностью горизонтального бронирования был гласис нижней броневой палубы над машинными отделениями. Линкор «Виккерса» имел форштевень обычной для тогдашних дредноутов Королевского флота формы, трёхногие фок- и грот-мачты, а также оснащался «съёмными ростер-бимсами» над III башней для уборки тяжёлых паровых катеров и моторных баркасов по мирному времени<sup>16</sup>.

«Проект 628», как и вообще вся интеллектуальная продукция «Виккерса», произвёл на МТК и МГШ большое впечатление, однако его самым слабым местом оставалось огромное, по тогдашним меркам, водоизмещение (30 000 т), что совершенно исключало какие-либо разговоры о перспективе реализации подобного дредноута в металле. Проект был на 10 м длиннее, почти на 2 м шире, а общий вес его бронирования на 2000 т превышал аналогичную составляющую нагрузки любого другого конкурсного проекта<sup>17</sup>.

Его вариант — «проект 627» в 26 450 т — имел также два подварианта, детально не рассчитывавшихся, с вооружением соответственно 10 13,5-дм и 10 12-дм орудий. По существу, «проект 627» мало чем отличался от спроектированного для турецкого флота «Махмуда Решада V» и находился совершенно вне поля интересов тогдашней отечественной тактической мысли. Ни «проект 627», ни обе его версии в МТК и МГШ даже не рассматривались и были сразу отправлены в архив<sup>18</sup>.

#### Проект РСО

Подобно землякам с «Наваля», новоиспечённое «Русское судостроительное общество» также ещё не успело обзавестись обширным и опытным штатом корабельных инженеров. Однако покровительство влиятельных фигур из правительства и придворных сфер помогло успешно решать все проблемы, неразрешимые в обычном порядке. Уверенный в правильности своего плана вдохнуть новую жизнь в дышащее на ладан николаевское Лазаревское адмиралтейство, чтобы сделать его способным строить дредноуты, И.К. Григорович открыл зелёную улицу учредителям судостроитель-

ной компании, не построившей до этих пор хотя бы буксира!

Основным интеллектуальным ресурсом новоиспечённого линкоростроительного предприятия должны были стать наиболее способные инженеры-кораблестроители Морского министерства, откомандированные для работы на «Руссуде». В РГАВМФ сохранился любопытный документ, проливающий свет на точку отсчёта в истории с конкурсным проектированием дредноута РСО. 10 июня 1911 г., т. е. тогда, когда все потенциальные конкурсанты получали толстые сургучные пакеты с техусловиями на проектирование, МТК был уведомлен, что «вследствие ходатайства учредителей РСО инженеров Бунге и Иванова, товарищ морского министра разрешил корабельным инженерам полковнику Коромальди, подполковнику Матросову и капитану Сасиновскому принять участие в работах Общества по составлению эскизного проекта на постройку линейного корабля для Чёрного моря с оставлением в занимаемой должности»<sup>19</sup>. Формально получалось, что частное предприятие нанимало на работу «по совместительству» трёх штаб-офицеров Морского министерства, продолжавших нести обязанности по месту службы, на АСЗ.

Неудивительно, что процесс проектирования развернулся также в стенах МТК. К назначенному сроку РСО представило основной проект и два варианта к нему, не удержавшись в сопроводительном письме от интригующего заявления: «Произведённые нами испытания моделей в бассейне завода Клайдбанк [т. е. компании «Джон Браун»] в Англии доказали, как то видно из особо приложенных кривых и таблицы, возможность свободно увеличить скорость броненосца до 24 уз.». Однако и без курьёзных писетов «перевёрстанным» специалистам РСО действительно удалось создать неплохой проект. При длине 192 м и ширине 26,9 м — соответственно наибольшем и наименьшем показателям среди аналогичных у всех других конкурсантов — линкор РСО имел наибольшее среди них отношение L/B, равное 7,36 (познанее подобное соотношение появится лишь в проекте «Измаила»)<sup>20</sup>.

Артиллерия в точности отражала задания МТК: 12 12-дм/52 в четырёх башнях, 24 130-мм/55 в казематах, 4 зенитных орудия, 6 подводных торпедных аппарата. Бронирование также выполнялось по заданной схеме — пояс по ватерлинии толщиной 275 мм в середине, 175 мм в носу, 125 мм в корме; верхний пояс 125 мм (75 мм в носу, 125 мм в корме). Бронирование башен, боевых рубок и палуб также соответствовало заданиям. Единственным недостатком в части защиты можно признать умеренную толщину скосов нижней палубы — 37,5 мм, притом что у конкурентов она была на треть больше. Интересно, что при выполнении всех заданий МТК по бронированию общий вес брони в проекте РСО (7160 т) оказался на 800–1000 т меньше, чем в проектах «Круппа» и Балтийского завода и почти на 3000 т меньше, чем в про-

екте «Виккерс»! К сильным сторонам дредноута РСО можно отнести и его наибольший запас водоизмещения — 900 т (по сравнению с 500–600 т остальных проектов), что подразумевало значительный ресурс модификации, и большую на 12–15% суммарную нагревательную поверхность котлов, и, наконец, самый большой полный запас угля — 3370 т.

При нормальном водоизмещении 25 000 т представленный опытными инженерами Морского министерства под маркой РСО проект смотрелся в ряду других конкурсантов очень и очень неплохо. Неудивительно, что через месяц, когда И.К. Григорович инициировал второй этап конкурсного проектирования под лозунгом всемерной экономии веса, группа проектировщиков «Руссуда» оказалась одной из двух финалистов.

#### Проект «Товарищества Невского судостроительного и механического завода»

Составлением собственного проекта этот петербургский завод предпочёл не заниматься. Сославшись на полученное им разрешение передать задания французской компании «Форж э Шантье» (Forges et Chantiers de la Méditerranée), Невский завод 5 июля представил эскизный проект линейного корабля в 25 580 т в двух вариантах — соответственно с шестью двухорудийными и с четырьмя трёхорудийными 12-дм установками. Представляя эту французскую разработку, Невский завод сразу уведомлял МТК, что участвовать в постройке линейного корабля для Черноморского флота он не собирается. Проект имел много отступлений от технических заданий, поскольку, по объяснению представителя фирмы, «завод «Форж э Шантье» за краткостью срока не успел составить нового проекта, а представил то, что имелось у него готовым из наиболее подходящего к заданиям»<sup>21</sup>. Иными словами, Невский завод выступил на конкурсе представителем французской компании, не пожелавшей утруждать себя новой работой, а попытавшейся протолкнуть один из своих «проектов с полки», так сказать, на удачу. Чертежей и описания французского проекта не сохранилось.

#### Проект компании «Бирдмор»

4 июля 1911 г., в полном соответствии с условиями конкурса, представила свой проект и британская компания «Бирдмор» (W. Beardmore & C°, Ltd.). Основной проект полностью соответствовал техусловиям МТК, вариант проекта являл линкор «более сильного типа», представлявшийся фирмой «на благоусмотрение»<sup>22</sup>. Подобно РСО и Балтийскому заводу, реализация требований Морского министерства в проекте дредноута с заданными характеристиками потребовала у английских конструкторов водоизмещения порядка 25 тыс. т. По составу нагрузки он очень походил на проект Балтийского завода. Разница в нормальном водоизмещении в 850 т объяснялась на 600 т более тяжёлым корпусом и на 250 т более тяжёлыми механизмами.

**Справа: проект линейного корабля компании «Крупп»**

Полностью отвечая требованиям заданий в части артиллерии, бронирования и двигательной установки, проект «Бирдмор», так же как и варианты проекта Балтийского завода, отличался наличием полубака, позволившего довести высоту надводного борта в носу до 8,65 м (в корме и на миделе она оставалась в пределах 6,6 м). Двигательная установка состояла из прямоприводных турбин Парсонса, работавших на четыре вала, скорость вращения которых — 330 об/мин — оказалась самой высокой среди всех конкурсных проектов. Пар вырабатывали 20 котлов системы Ярроу, общая нагревательная поверхность которых была наименьшей

изо всех конкурсантов — 7420 м<sup>2</sup>. Единственным отклонением проекта от заданий можно признать умеренную толщину верхней палубы (28 мм), однако в целом он произвёл на конкурсную комиссию весьма благоприятное впечатление. Разыскать «более сильный» вариант проекта линкора «Бирдмор» в собрании документов РГАВМФ автору пока не удалось.

**Табл. 2.12. «Linierschiff fur Russland»  
«Линейный корабль для России»  
Проект 664. «Крупп», июль 1911 г.**

Длина по ватерлинии, м	185,0
Ширина наибольшая, м	28,0
Осадка в нормальном грузу, м	8,40
Глубина от нижней кромки киля до верхней кромки верхней палубы у борта при мидель-шпангоуте, м	14,40
Водоизмещение в нормальном грузу, т	26 000
Наибольший ход при действии 1/2 всех котлов на форсировании, уз.	21
Распределение нагрузки, т (%)	
Корпус	8500 (32,7)
Машины и котлы	2100 (8,1)
Вспомогательные механизмы	550 (2,1)
Броня	7980 (30,7)
Артиллерия и боезапас	5250 (20,2)
Оборудование	670 (2,6)
Топливо	900 (3,4)
Запас водоизмещения	50 (0,2)
Итого:	26 000 (100,0)

#### Проект компании «Крупп»

Проект «Крупп» (F. Krupp, AG — Germania-werft) поступил в Отдел сооружений ГУКиС 5 июля, составленный, согласно сопроводительной записке, «во всём согласно технических условий, приложенных к запросу [ГУКиС]». Он не имел подвариантов, что конкурсант объяснял «краткостью времени», которого просто не хватило для подобной работы.

Архитектурный тип крупновского линкора полностью основывался на тогдашнем новейшем образце германского линкора-дредноута, установившегося с приходом «Кайзера»: полубак простирался на 2/3 длины корпуса, образуя в корме ступеньку высотой в одно межпалубное пространство, позволявшую разместить здесь линейно-возвыщенно две трёхрудийные установки. Ещё по одной 12-дм башне располагалось в носу и в середине корпуса. Фактически высота надводного борта (6,0 м) не превышала таковой у других проектов с тремя непрерывными, от носа до кормы, палубами, так что в данном случае понижение в корме достигалось простым

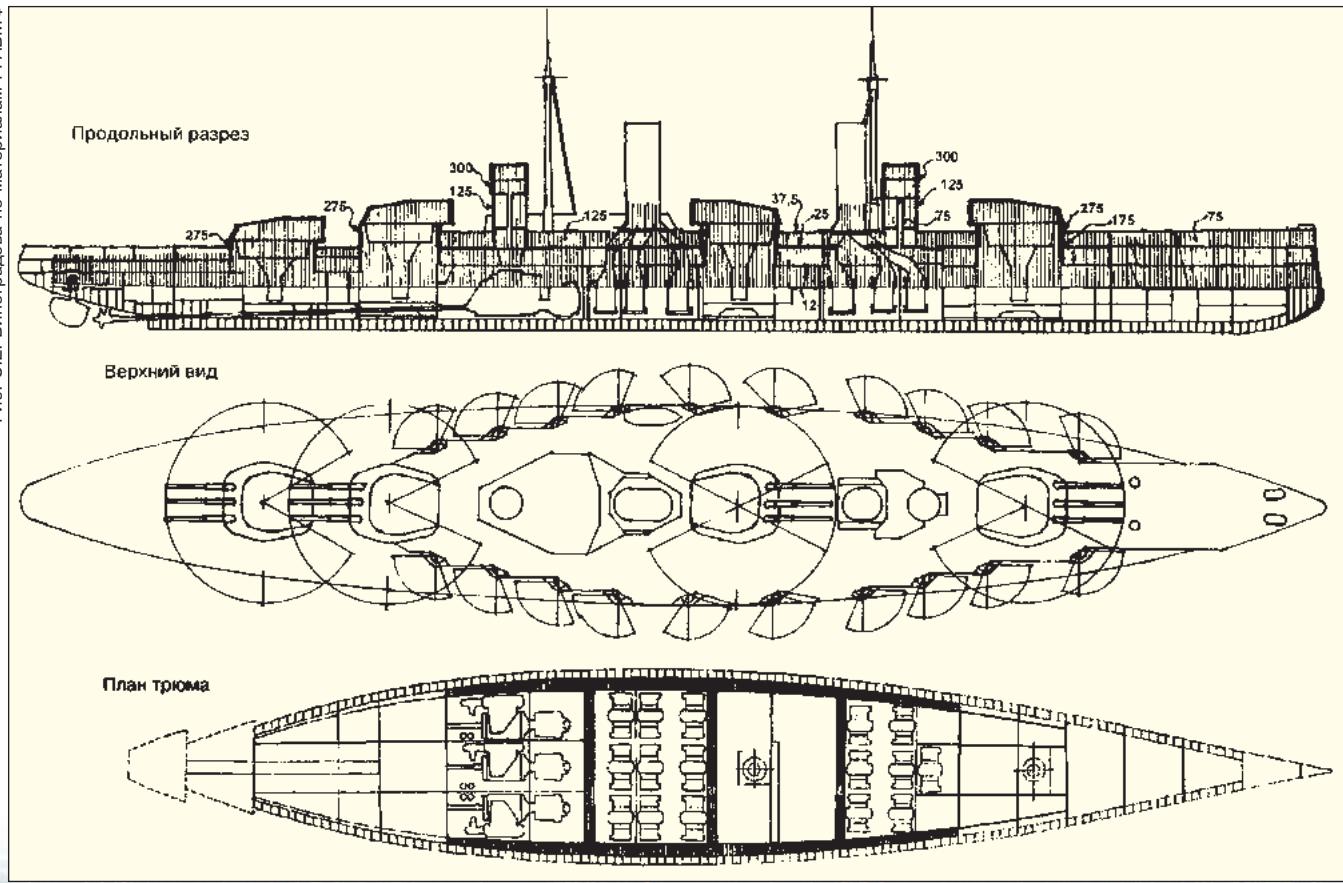
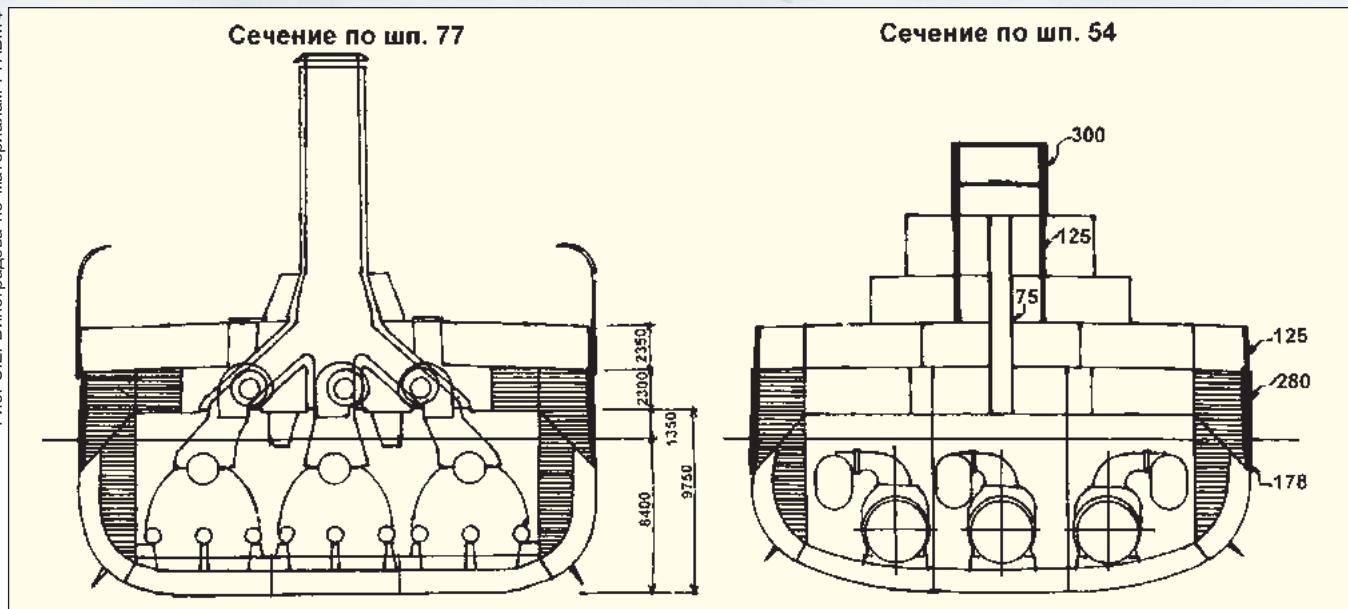


Рис. С.Е. Виноградова по материалам РГАВМФ



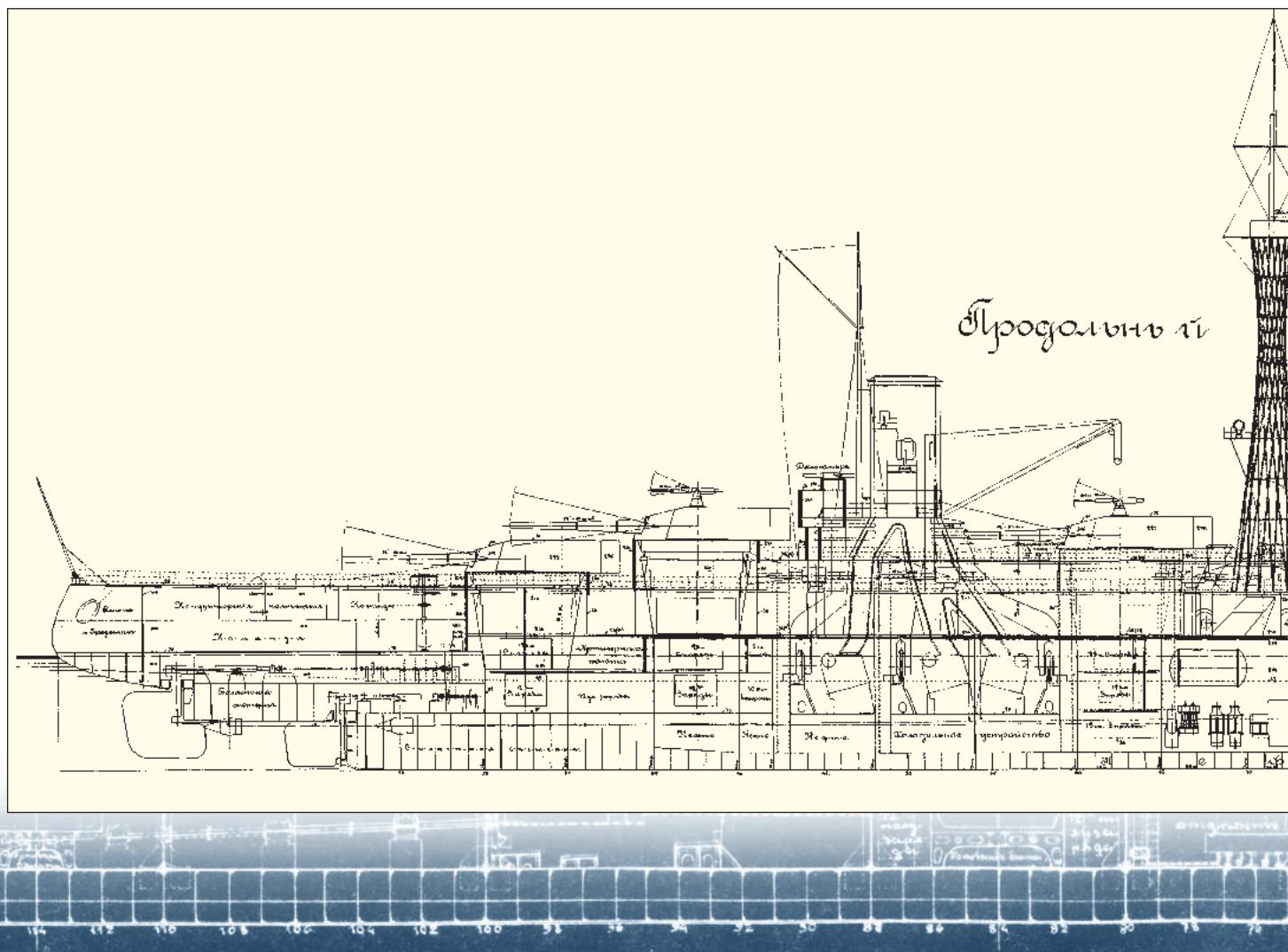
срезом одной палубы — обычный приём немецких проектировщиков.

20 130-мм орудий размещались в отдельных казематах под полубаком, защищённые снаружи 125-мм бронёй, а с тыла 25-мм продольной переборкой (такой же толщины были и разделительные траверзы между ними). Главный пояс толщиной 280 мм (177 мм у нижней кромки) простирался от I до IV башни; в носу толщина брони составляла

178 мм. Выше пояса по ватерлинии в носу предусматривалась 75-мм броневая защита. Толщина верхней, средней и нижней палуб составляла соответственно 38, 25 и 13 мм. Четыре зенитных орудия располагались на концевых башнях<sup>23</sup>.

Подобно всем линкорам-дредноутам кайзеровского флота, создававшимся в том числе и на крупновской верфи «Германия» в Килье, «проект 664» имел трёхвальную двига-

#### **Проект линейного корабля компании «Крупп»**



тельную установку. Турбины располагались в трёх независимых отсеках, отделённые друг от друга продольными переборками. Проект предусматривал водотрубные котлы системы Шульц — Торникрофт. Согласно пояснениям к проекту, они были «спроектированы таким образом, что при действии всех котлов и форсировке сгорания при давлении водяного столба около 80 мм корабль достигает 23-узловой скорости»<sup>24</sup>. На протяжении цитадели линкора имелась продольная трюмная переборка, пространство между которой и двойным бортом служило угольными ямами. Любопытно, что уголь в «проекте 664» простирался вплоть до кормовой переборки турбинных отсеков, что также воспроизвело традиционную практику германского флота (в русском предпочитали ограничиваться бортовыми отсеками на протяжении котельных отделений).

К плюсам германского проекта относилась обеспеченная его конструкторами возможность горизонтальной наводки I, II и III 12-дм башен до  $65^\circ$  за траверз (у IV башни  $60^\circ$ ). Линкор имел две нетипичные для тогдашних германских дредноутов трёхногие мачты. Соединяя русские тактические приоритеты с германскими кораблестроительными воззрениями, проект «Круппа», бесспорно, являлся весьма интересным конструктивным решением проблемы линкора-дредноута. Однако потребовавшееся для этого относительно большое водоизмещение заведомо удороожало стоимость корабля почти на 4 млн руб. по

сравнению с ценами, приемлемыми для Морского министерства. Это переводило проект «линиеншифф фюр Русслянд» в разряд бесперспективных. (Табл. 2.12.)

#### **«Седьмой конкурент» (проект компании «Блом унд Фосс»)**

Помимо всех официальных конкурсантов, поступил проект и ещё от одного «негласного участника» — германской компании «Блом унд Фосс» (Blohm und Voss), главного поставщика линейных крейсеров для кайзеровского флота. Официальное его происхождение не вполне ясно, хотя в собрании бумаг МТК, посвящённом конкурсу на линкор для Чёрного моря, имеются разрозненные фрагменты переписки с этой компанией по вопросу об её участии в состязании. По какой-то причине разработка гамбургской компании именовалась «Проект линейного корабля для Аргентинского флота», хотя все пояснительные надписи и обозначения были выполнены на русском языке<sup>25</sup>. Линкор компании «Блом унд Фосс» («проект 645-LX») представлял собой дредноут водоизмещением 24 300 т, длиной 177,6 м и скорость 22 уз. Его архитектурный тип, как и проект компании «Крупп», практически полностью воспроизвил тогдашний стандарт дредноута кайзеровского флота — полубачный корпус, две башни уступом в корме, две по бортам эшелонно в середине корпуса и две в носу (II башня на приподнятом барбете). Все 12-дм установки были двухорудийными. Проект имел смешан-

**Проект линейного корабля компании «Блом унд Фосс» (продольный разрез).**

Копия подлинного чертежа, РГАВМФ

