ЛЕГЕНДАРНЫЕ КОРАБЛИ

ЛИНКОР «ИМПЕРАТРИЦА МАРИЯ»

ФЛАГМАН АДМИРАЛА КОЛЧАКА

Андрей Чаплыгин

ГЛАВНАЯ ТАЙНА РОССИЙСКОГО ФЛОТА

УДК 623.821(091)(47)
ББК 68.54
Ч-19

В оформлении переплета использована иллюстрация художника *А. Заикина*

Чаплыгин, Андрей Викторович.

Ч-19 Линкор «Императрица Мария» / Андрей Чаплыгин. – Москва : Яуза-каталог. – 64 с. – (Легендарные корабли).

ISBN 978-5-906716-95-8

Вступив в строй в разгар Первой мировой войны, линкор «Императрица Мария» обеспечил русскому флоту неоспоримое господство на Черном море. Возглавив одну из «маневренных групп» Черноморского флота, линкор всемерно препятствовал подвозу угля в Константинополь и оказывал содействие Кавказской армии.

В первом же выходе линкор участвовал в массированном артиллерийском обстреле турецких береговых объектов. Следом за ним последовал обстрел немецких баз подводных лодок в Варне, охота на линейный крейсер «Гебен», походы к Зунгулдаку, прикрытие конвоев с пополнением для Кавказской армии и многое другое.

7 (20) октября 1916 года линкор «Императрица Мария» взорвался на рейде Севастополя и затонул. Гибель корабля быстро обросла многочисленными версиями и легендами.

Предлагаем читателям подлинную историю создания и службы самого загадочного русского дредноута.

УДК 623.821(091)(47)
ББК 68.54

ISBN 978-5-906716-95-8

© Чаплыгин А.В., 2017
© ООО «Яуза-Каталог»

СОДЕРЖАНИЕ

История проектирования 4
Постройка и испытания 11
Описание конструкции 17
Корпус 17
Бронирование 19
Вооружение 20
Система управления огнем 24
Энергетическая установка 25
Электрооборудование 27
Судовые устройства и системы 27
Экипаж 27
Внешние различия кораблей серии 28
История службы 29
«Императрица Мария» 29
«Императрица Екатерина Великая»
и «Император Александр III» 51
«Император Николай I» — непоставленная точка
в развитии проекта 58
Оценка проекта 61

История проектирования

Потери в ходе проигранной русско-японской войны отбросили отечественный флот с передовых на самые заурядные позиции в клубе морских держав. В такой ситуации еще в 1905 году Морское министерство предприняло попытку разработки внеочередной программы судостроения, но начавшаяся первая русская революция заставила отложить ее реализацию.

Тем временем 3 октября 1906 года в Англии ввели в эксплуатацию «Dreadnought» — линейный корабль, построенный по новому тогда принципу «all-big-gun» («только большие пушки»). Это событие позволило многим странам начать гонку морских вооружений «с чистого листа», приступив к постройке многочисленных линейных кораблей нового образца, а имя британского родоначальника стало нарицательным для обозначения всего класса. Один отдельно взятый дредноут еще не мог противостоять флоту прежних эскадренных броненосцев. Но эскадра дредноутов не оставляла броненосцам ни малейшего шанса.

Аналогичным путем развивалась и русская военно-морская мысль. Обобщив опыт русско-японской войны, «Особое совещание» Морского министерства пришло к заключению, что с ростом дистанций боя до 70 кабельтовых основная роль полностью переходит к 305-мм артиллерии, а многочисленный средний калибр эскадренных броненосцев становится совершенно бесполезным. Наряду с необходимостью увеличения скорости признавалось обязательным наличие сплошного бронирования борта даже ценой некоторого уменьшения толщины защиты. Последний вывод, родившийся на основе анализа опыта применения начиненных «шимозой» японских фугасных снарядов, в дальнейшем сыграл с русскими линкорами достаточно злую шутку.

В итоге к апрелю 1907 года Морской Генеральный штаб сформулировал тактико-технические элементы русского дредноута, на основе которых Морской Технический комитет (МТК) приступил к разработке технического задания на проектирование.

В ходе объявленного конкурса предпочтение отдавалось проектам с линейным расположением трехорудийных башен, так как именно такую конфигурацию Морской Генеральный штаб признавал в то время наилучшей. Считалось, что при линейно-возвышенном расположении углы обстрела получаются меньше, чем в случае рассредоточения башен по всей длине корабля.

Другим условием успешного управления огнем полагали размещение всех орудий главного калибра на одной высоте над ватерлинией. Однако в сочетании с низким бортом (для уменьшения поражаемой поверхности) это приводило к забрызгиванию и заливанию концевых башен и снижало надежность электрических механизмов.

При формулировании требований к броневой защите руководствовались, по словам А.Н. Крылова, стремлением «обеспечить боевую плавучесть возможно толстым поясом брони по всей длине; для обеспечения же остойчивости и сохранения по мере возможности целости надводного борта следует поставить во всю его высоту и по всей длине пояс тонкой брони, которая при косвенном ударе фугасными снарядами не пробивается, а при ударе ближе к нормали если и пробивается, то получается малой площади входное отверстие с гладкими, а не развороченными кромками, которое весьма быстро может быть задраено специально заготовленными щитами». Исходя из этого, преимущество получали проекты с броневым поясом от штевня до штевня и возможно большей высоты по ватерлинии.

«Дредноут» — основоположник нового поколения линкоров

Андрей Чаплыгин

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

В итоге МТК отдал предпочтение проекту Балтийского завода с заменой линейно-возвышенного расположения орудий на линейное.

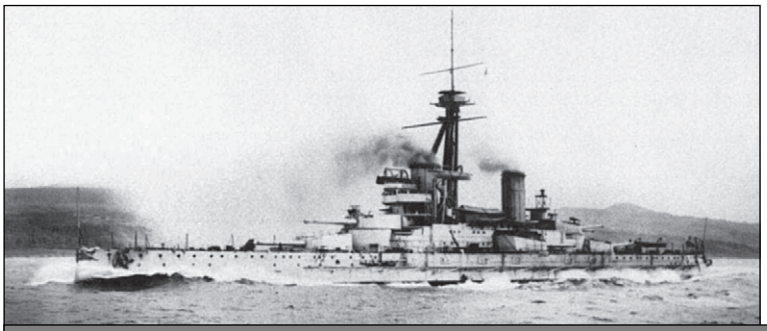
Официальная закладка четырех новых линкоров для Балтийского флота состоялась 3 июня 1909 года. Постройка затянулась более чем на пять лет, и в строй корабли вступили в ноябре-декабре 1914 года, уже после начала Первой мировой войны.

Черноморский флот, в отличие от Балтийского, сохранил свой корабельный состав, вполне достаточный для противостояния находящимся в состоянии упадка турецким военно-морским силам, которые насчитывали всего лишь несколько устаревших броненосцев. Поэтому принятая в 1907 году «Малая судостроительная программа» предусматривала для этого театра строительство всего лишь 14 эсминцев и трех подводных лодок. Но отпущенные на это средства ушли на достройку эскадренных броненосцев «Евстафий» и «Иоанн Златоуст». Оба корабля относились к старым доцусимским проектам и представляли собой развитие удачного для своего времени «Князя Потемкина-Таврического». В итоге в рамках программы в строй ввели только подводный минный заградитель «Краб».

Вскоре ситуация стала меняться. 5 августа 1910 года Турция приобрела у Германии два построенных в 1890–1894 гг. эскадренных броненосца «Вайсенбург» («Weissenburg») и «Курфюст Фридрих Вильгельм» («Kurfurst Friedrich Wilhelm»). После покупки их переименовали, соответственно, в «Торгут-Рейс» и «Хайреддин Барбаросса». Но эти корабли были слабее даже старых русских броненосцев.

Тем не менее русские морские агенты за рубежом продолжали очень пристально следить за возможными попытками приобретения Турцией боевых кораблей. В частности, летом 1909 года они докладывали о вероятности приобретения строившихся в Англии для Бразилии линкоров «Минас Жераис» («Minas Gerais») и «Сан-Пауло» («São Paulo»): «...на заводе довольно открыто говорят о продаже, не упоминая, однако, кому. На днях ожидается комиссия из турецких морских офицеров. Быть может, тогда что-нибудь более определенно выяснится».

Позднее последовало еще одно донесение капитана I ранга Н.Г. Рейна: «...в начале 1910 года турки энергично вели переговоры с Бразилией для немедленной покупки «Сан-Пауло» и «Минас Жераис». Деньги в количестве 2 200 000 ф. ст. за каждый были гарантированы нашими друзьями, французами, через государственный банк Франции. Но переговоры прервались из-за нежелания бразильского парламента и президента». К счастью для Черноморского флота, оба линкора вскоре вошли в состав военно-морских сил Бразилии. Вскоре после прибытия в Рио-де-Жанейро, 22 ноября 1910 года на «Минас Жераис» вспыхнул мятеж, спровоцированный плохим обращением офицеров с матросами. Как и в истории с «Потемкиным», не обошлось без убийства нескольких офицеров. Позднее к восставшим присоединился и батальон морской пехоты. Властям удалось разрядить обстановку, только пообещав отменить телесные



Линкор «Sao Paulo» на испытаниях

Линкор «Rio-de-Janeiro» в достройке

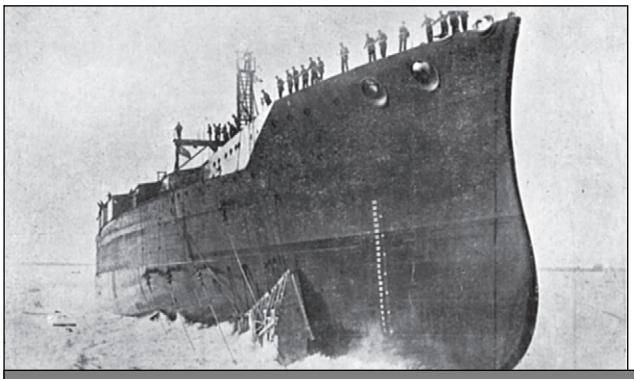
наказания и предоставить амнистию участникам беспорядков. Однако последствия мятежа сказались на программе развития бразильского флота и косвенно на строительстве черноморских дредноутов.

У президента Бразилии маршала Эрмеса Родригеса-да-Фонсеки возникли серьезные сомнения в необходимости иметь столь дорогостоящие боевые единицы, способные в любой момент стать источником серьезных внутриполитических осложнений. При практически полном отсутствии серьезных потенциальных противников, дредноуты для этой страны не являлись предметом первостепенной необходимости, их постройка была, скорее, данью охватившей мир «дредноутной лихорадки». В результате поползли упорные слухи о возобновлении переговоров между Бразилией и Турцией.

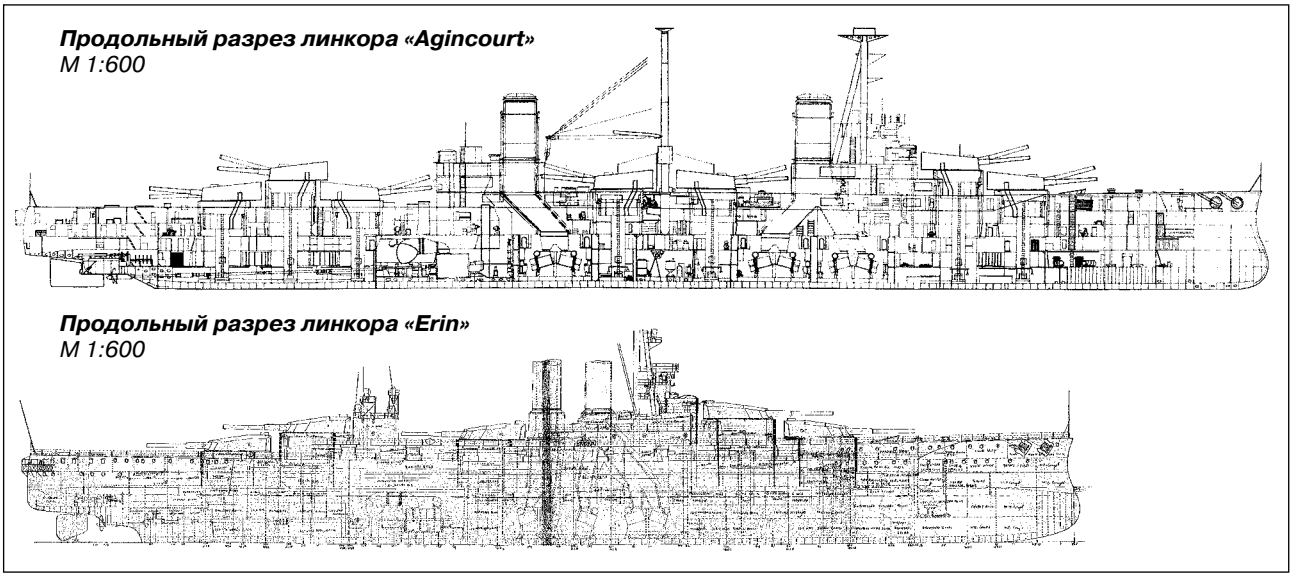
Масла в огонь подливал факт, что в это же время в Англии строился новый бразильский линкор «Рио-Жанейро» («Rio-de-Janeiro»). В своем донесении от 4 декабря 1910 года русский посол в странах Южной Америки П.В. Максимов писал: «Строящийся еще в Англии дредноут «Рио-де-Жанейро» является только лишней обузой, от коей правительству было бы всего выгоднее отделаться, но этого не допустит, надо полагать, национальное самолюбие. Тем не менее, было бы, быть может, небезынтересно проследить за участью «Рио-Жанейро» в Англии, на заводе Армстронга, так как здесь, если даже решатся его продать, то это постараются сохранить в строжайшей тайне».

Настоящий гром «грянул» в июне 1911 года, когда с британской фирмой «Armstrong» подписали контракт на постройку вооруженного десятью 343-мм орудиями в пяти башнях первого турецкого линкора-дредноута, получившего название «Решадие». Корабль заложили 1 августа 1911 года. В 1912 году в связи с Балканскими войнами работы приостановили, но в мае 1913 года возобновили и в августе 1914 года приступили к сдаточным испытаниям. Вскоре фирме «Vickers» заказали однотипный «Фахт Султан Мехмед», но в конце июля работы над ним прекратились.

Уже 26 июля 1910 года морской министр С.А. Воеводский представил императору Николаю II доклад,



Спуск на воду линкора «Reshadiye»



в котором ясно излагались угрозы, возникающие вследствие заказа Турцией новых кораблей. В качестве ответной меры он предлагал срочно усилить Черноморский флот тремя линкорами-дредноутами, а также начать постройку 9 эсминцев и 6 подводных лодок.

В сентябре военный агент Щеглов сообщил из Константинополя о намерении синдиката английских фирм «Armstrong», «Vickers» и «Whitworth» купить у турецкого правительства за два миллиона фунтов стерлингов военный порт в бухте Золотой Рог. Взамен англичане брали на себя обязательство построить мощный судостроительный завод. Заканчивалось донесение словами: «Единовременно «Армстронг» предлагает Турции еще два миллиона фунтов в виде займа, на которые «Армстронг» построит на новом эллинге в Золотом Роге дредноуты».

Обеспокоенное такими планами русское Морское министерство незамедлительно 23 сентября 1910 года обратилось в Совет министров с докладом «Об ассигновании средств на усиление Черноморского флота». Так как согласование с министерством финансов отсутствовало, то понадобилось созвать специальное межведомственное совещание, которое и урегулировало все спорные моменты. 2 декабря Совет министров под председательством П.А. Столыпина поддержал проект и выдал разрешение обратиться в Государственную Думу с просьбой о выделении 150,8 млн. рублей на строительство трех линкоров, девяти эсминцев и шести подводных лодок для Черноморского флота. В марте 1911 года парламент принял соответствующее решение, а в мае его утвердил император Николай II.

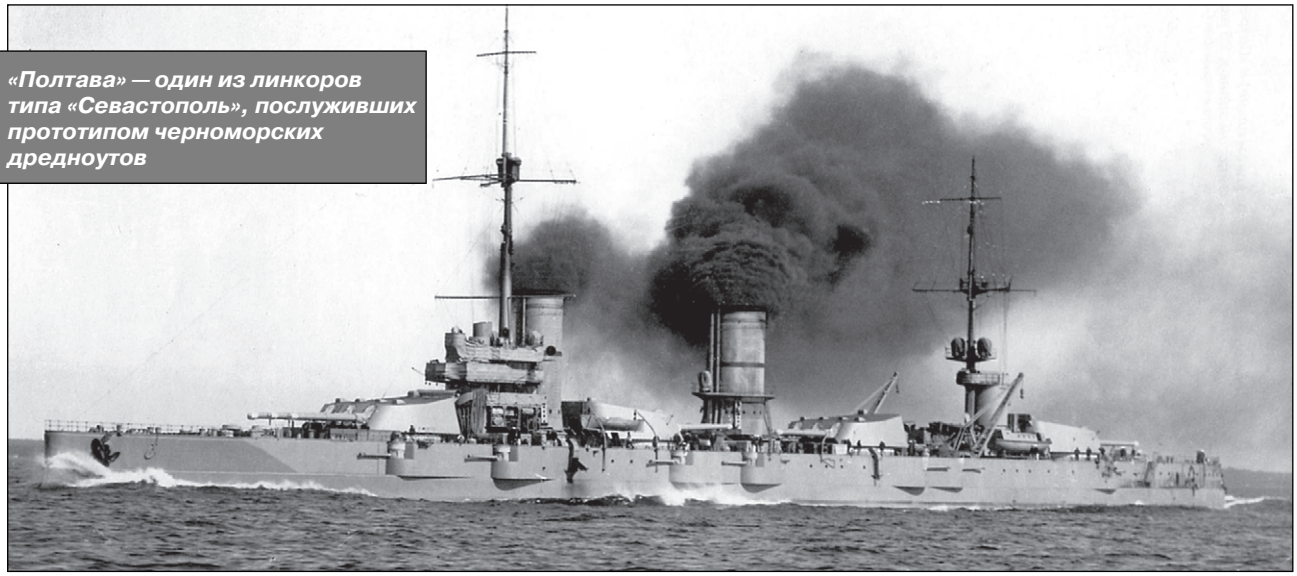
На фоне циркулирующих слухов о турецких дредноутах депутаты оказались просто вынуждены выделить просимые средства, хотя раньше упорно отказывались финансировать многие кораблестроительные программы. Политическое руководство России всегда остро реагировало на любую потенциальную возможность изменения баланса сил в районе черноморских проливов.

Из выделенных 150,8 млн. рублей непосредственно на строительство новых кораблей выделялось 102,2 млн рублей, причем стоимость постройки каждого линкора оценивалась в 27,7 млн рублей. Остальную сумму предписывалось потратить на модернизацию ремонтных баз и портов.

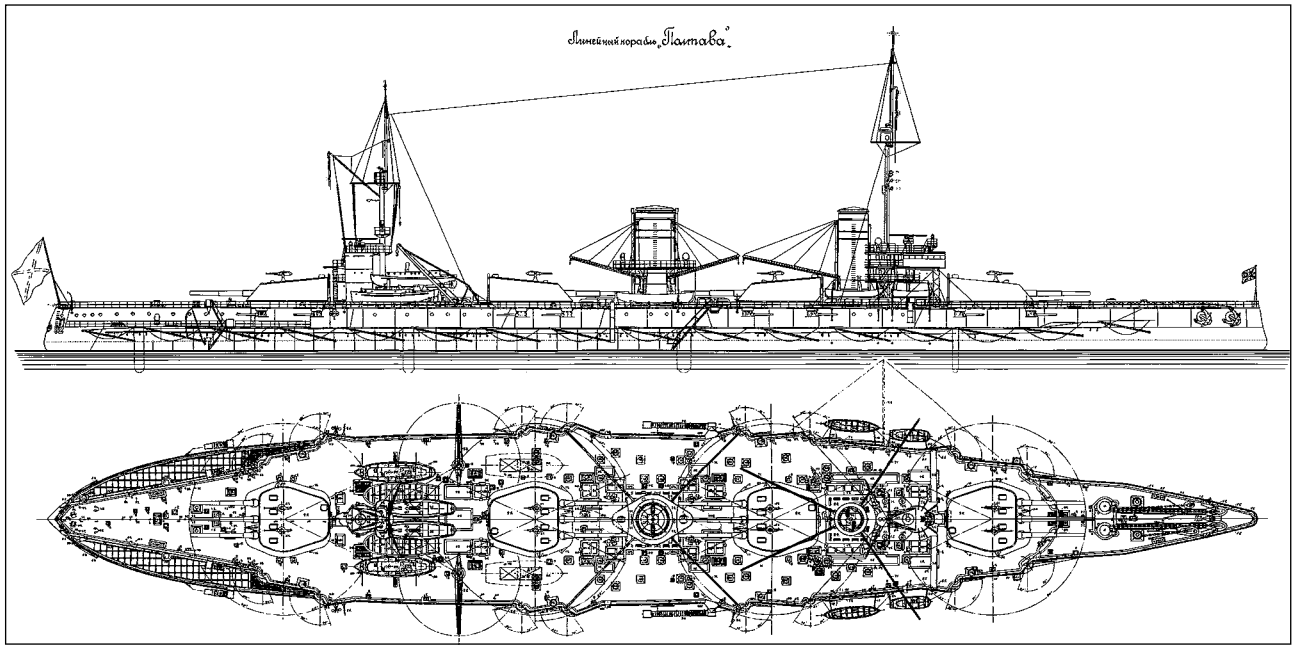
Изначально сделали ставку на серьезное привлечение банковского и частного капитала. Результаты проведенного по инициативе П.А. Столыпина обследования южных судостроительных предприятий показало, что единственным предприятием, способным построить линкоры, является Общество Николаевских заводов и верфей (ОНЗиВ), более известное как «Наваль». Предприятие уже имело опыт военного кораблестроения, в частности, изготовило башни и машины для эскадренного броненосца «Князь Потемкин-Таврический».

Параллельно шло интенсивное формирование нового предприятия «Руссуд» («Русское судостроительное общество»). Сразу же после утверждения программы пополнения корабельного состава Черноморского флота Санкт-Петербургский международный коммерческий банк принял решение заняться финансированием военного судостроения. Почуяв лакомый кусок государственного пирога, акционерами выступили многие деятели Морского министерства и даже члены императорской фамилии, а Совет министров передал казенное Николаевское адмиралтейство в бесплатную аренду новому акционерному обществу. К тому же Морское министерство выдало «Руссуду» значительный денежный аванс, что позволило срочно приступить к реконструкции верфи. На левом берегу Ингула соорудили прикрывающий два смежных стапеля для постройки линкоров огромный эллинг.

В целях ускорения постройки проект черноморских линкоров по большей своей части базировался на конструктивных решениях балтийских дредноутов типа «Севастополь». От них же унаследовали и линейное расположение башен главного калибра. Однако



«Полтава» — один из линкоров типа «Севастополь», послуживших прототипом черноморских дредноутов



Морской министр С.А. Воеводский

вместе с недостатками переняли достоинства, например, трехорудийные башни, считавшиеся в то время выдающимся достижением отечественной инженерной мысли.

30 июля 1910 года морской министр С.А. Воеводский утвердил техническое задание на проектирование новых линкоров. При аналогичном водоизмещении в 23 000 т, в сравнении с балтийскими собратьями, скорость уменьшили до 20,5 узла (оговаривалась возможность форсировки до 22 узлов). Вполне допустимым для закрытого Черноморского театра считалось и снижение дальности плавания. За счет этого толщина брони усиливалась до 250 мм. В качестве противоминной артиллерии вначале планировали использовать 102-мм орудия, но позднее пришли к 130-мм калибру. Предполагалось установить 24 таких пушки, но допускалось в случае серьезных затруднений уменьшение их количества до двадцати. Новый начальник Морского Генерального штаба А.А. Эбергард высказался против наличия полубака, а для повышения мореходности предложил увеличить развал носовых шпангоутов.

Начальник МГШ вице-адмирал А.А. Эбергард

Существенные коррективы в формирование технического задания внесли полученные в январе 1911 года данные о заказанных в Великобритании турецких линкорах, в частности, о 343-мм орудиях главного калибра. Это породило идею вооружить черноморские линкоры 356-мм пушками при сохранении общей схемы размещения артиллерии в четырех трехорудийных башнях. Замена вела к росту водоизмещения до 26 000 т и увеличению стоимости кораблей на 12–15%. В случае же использования двухорудийных башен линкоры оказывались значительно слабее своих потенциальных противников.

Неожиданный выход в виде перехода на утяжеленный 305-мм снаряд массой 475 кг (против 331 кг у обычного) предложили артиллеристы. По их подсчетам выходило, что в течение минуты 12 305-мм орудий русских линкоров будут способны обрушить на противника 5712 кг металла, в то время как для 10 343-мм пушек турецких дредноутов такой показатель составлял 5670 кг. Однако сохранялось преимущество 13,5-дм пушек турецких кораблей в разрушительном действии 567-кг снарядов и бронепробиваемости.

Основные технические характеристики черноморских линкоров утвердили 22 апреля 1911 года на расширенном совещании Морского Генерального штаба, МТК и ГУКиС под председательством, назначенного вместо С.А. Воеводского И.К. Григоровича. От установки 356-мм орудий окончательно отказались, скорость хода в 20,5 узла признали достаточной. Вооружение предполагалось из двенадцати 305-мм орудий в четырех трехорудийных башнях, двадцати четырех 130-мм противоминных пушек Обуховского завода (допускалось уменьшение их числа до 20), четырех 63,5-мм зениток и шести торпедных аппаратов («если можно, то двойных»).

Толщина главного броневого пояса предусматривалась в 280-мм с утончением к носу и корме, соответственно до 180 и 120 мм. Предусматривалось нали-

чие 50-мм продольной броневой переборки. Верхний броневой пояс предполагался в 127 мм с утоньшением к оконечностям до 76 мм. Бронирование лобовых и бортовых плит башен главного калибра задавалось в 305 мм при 127-мм плитах крыш. Отдельно оговаривалось применение паровых «турбин новейшего типа».

Со 2 по 9 июня 1911 года технические условия разослали по всем предприятиям, выразившим свою заинтересованность к участию в конкурсе. Сроки для разработки проектов ставились весьма жесткими — до 5 июля.

Проект Балтийского судостроительного и механического завода в основном повторял линкоры типа «Севастополь» за исключением трехвальной энергетической установки. В ходе рассмотрения обнаружили повышенный, против технического задания, расход топлива и неудачное расположение дымоходов котлов между двумя трубами.

«Товарищество Невского судостроительного и механического завода» привлекло к разработке известную французскую фирму «Forges et Chantiers de la Mediterranee». Однако поступивший на конкурс проект при водоизмещении в 25 580 т содержал массу отступлений от технического задания.

Не имея опыта в постройке крупных кораблей, «Наваль» обратился за помощью к британской фирме «Vickers», которая представила на конкурс практически полный аналог строящегося для Турции «Решадие». Вооруженный десятью 343-мм и 20 152-мм орудиями линкор произвел впечатление на комиссию, но не был принят по причине чрезмерно большого водоизмещения.

Проект германской фирмы «Krupp» во многом напоминал линкоры типа «Kaiser» с заменой диагонально расположенных в средней части корпуса двух башен одной, установленной в диаметральной плоскости. Разработчики утверждали, что при форсировке машин корабль достигнет скорости 23 узлов. Однако специалисты МТК пришли к выводу, что все достоинства проекта сводятся на нет чрезмерным водоизмещением в 26 000 т.

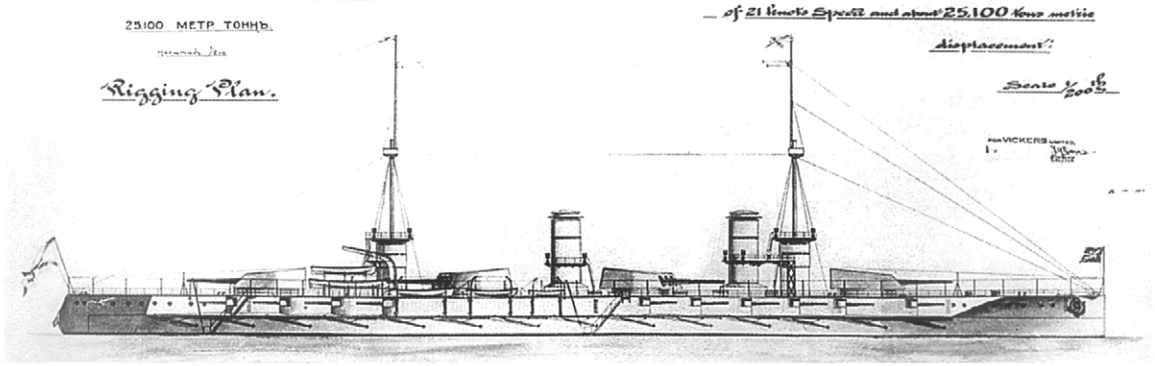
«Руссуд» к моменту объявления конкурса не имел собственных конструкторских кадров, но покровительство высокопоставленных акционеров позволило привлечь к разработке проекта сотрудников МТК, которые и должны были впоследствии рассматривать его. В частности, по распоряжению товарища морского министра корабельным инженерам полковнику Л.Л. Коромальди, подполковнику Р.А. Матросову и капитану М.И. Сасиновскому разрешили «...принять участие в работах Общества по составлению эскизного проекта на постройку линейного корабля для Черного моря...».

Морской министр И.К. Григорович (фото 1914 г.)

В дальнейшем указанные специалисты продолжили работу на заводе: полковник Л.Л. Коромальди в должности главного инженера, подполковник Р.А. Матросов — наблюдающего инженера, капитан М.И. Сасиновский — начальника проектно-технологического бюро.

Однако справедливости ради стоит отметить, что даже при наличии столь интригующей ситуации предложенный «Руссудом» вариант оказался наиболее удачным. Все требования по вооружению и бронированию оказались выполненными, к тому же оставался наибольший, в сравнении с другими участниками конкурса, запас водоизмещения в 900 т. Среди недостатков отмечалась сложность подключения турбин к валам. Каждая из них работала не на один борт, а на расположенные симметрично по отношению к диаметральной плоскости валы. В ситуации когда от валов разных бортов требовалась работа с разными оборотами это требовало разобщения турбин высокого и низкого давления и возрастания расхода пара.

Итоги конкурса провели в середине июля. Первоначально победителем признали проект Балтийского завода, оговорив необходимость внесения целого ряда изменений. Но через пять дней завод получил уведомление следующего содержания:



Проект линейного корабля для Черного моря водоизмещением 25 100 т и скоростью 21 уз., предложенный английской фирмой Виккерс