

СОДЕРЖАНИЕ

СТАЛИНСКИЕ ФАВОРИТЫ	5
Первые эскизы	5
Проектирование линкоров «А» и «Б» (проекты 23 и 25)	10
Конструкция линейного корабля «Советский Союз»	24
Последние предвоенные проекты	34
Тяжелые крейсера типа «Кронштадт»	38
Постройка кораблей проектов 23 и 69	55
Общая оценка кораблей проектов 23 и 69	68
ПОСЛЕДНИЕ В МИРЕ СУПЕРЛИНКОРЫ	72
Первые послевоенные планы	72
Тяжелые крейсера типа «Сталинград»	74
Линейный корабль проекта 24	94
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	105
Литература и источники.....	110



СТАЛИНСКИЕ ФАВОРИТЫ

Первые эскизы

В первой половине 1930-х годов в мире начался новый этап гонки морских вооружений. В 1932—1935 годах состоялись закладки линкоров: во Франции — двух типа «Дюнкерк» («Dunkerque») со стандартным водоизмещением 32 000 т и главным калибром из восьми 330-мм орудий, в Германии — двух типа «Шарнхорст» («Scharnhorst») со стандартным водоизмещением 26 500 т и главным калибром из девяти 280-мм орудий, и Италии — двух типа «Литторо» («Littorio») со стандартным водоизмещением 41 170 т и главным калибром из девяти 381-мм орудий. Стало известно и о подготовке к строительству линкоров в Великобритании, Японии и США, причем в двух последних странах — с 406-мм артиллерией главного калибра (ГК).

В СССР в этот период вслед за линкором «Марат» проходили модернизацию и другие два однотипных корабля — «Октябрьская революция» и «Парижская коммуна», а также составлялись (в КБ Балтийского завода) оставшиеся нереализованными проекты восстановления и модернизации четвертого дредноута «Фрунзе» (бывший «Полтава»).

Другое «линкоротворчество» Управлением Морских Сил (УМС) РККА в то время не поощрялось: темы по новым линкорам неизменно вычеркивались даже из плана Научного института военного кораблестроения (НИВК). Тем не менее, уже в 1934 году сначала с молчаливого одобрения командования УМС, а в дальнейшем — при его поощрении, в ЦКБС-1 под руководством А.И. Маслова и В.П. Римского-Корсакова начались проектные проработки тяжелых артиллерийских кораблей, первоначально промежуточных между тяжелым крейсером и линкором (проект Х «большого крейсера» водоизмещением до 16 500 т с 240-мм артиллерией, 12 гидросамолетами и даже двумя сверхмалыми подводными лодками, разработанный в марте 1934 года), а затем более крупных. Так, 24 августа 1935 года начальник ЦКБС-1 В.Л. Бжезинский, докладывая начальнику Главморпрома Наркомата тяжелого машиностроения (НКТМ) Р.А. Муклевичу о перспективе работы бюро,

предлагал в числе других кораблей четыре варианта «большого крейсера» водоизмещением 15 500 т и 19 500 т с 12 240-мм и с 9 250-мм орудиями ГК, а также два варианта «броненосных кораблей» водоизмещением 23 600 т и 30 000 т с 8 и 12 305-мм орудиями и скоростью хода 30 уз.

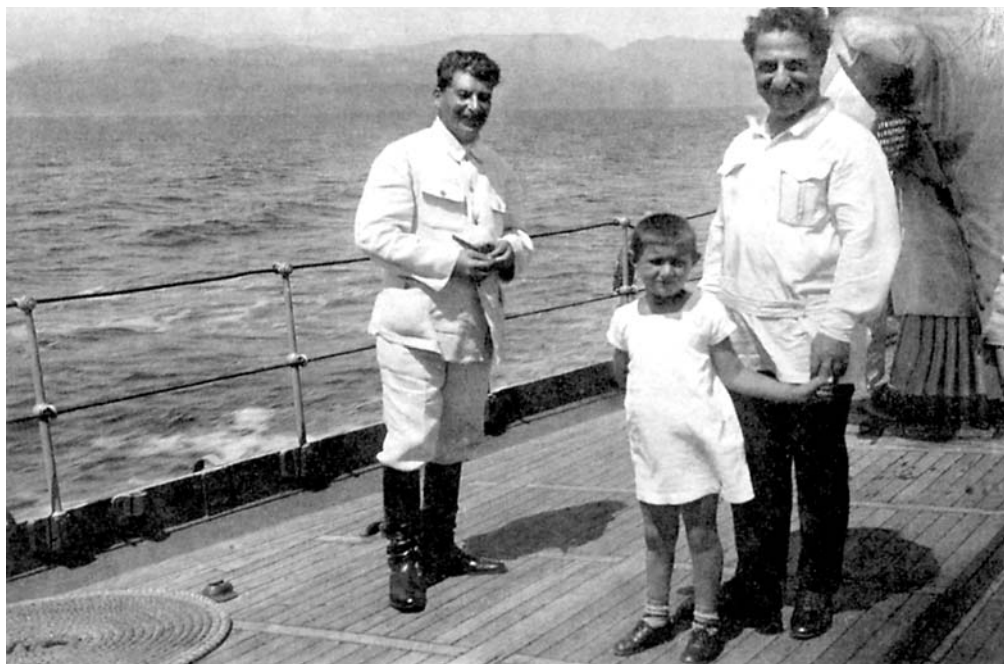
К сентябрю 1935 года коллектив Военно-морской академии (ВМА) под общим руководством ее начальника П.Г. Стасевича завершил работу «Большие артиллерийские корабли», выполненную по заданию начальника Морских сил (наморси) РККА флагмана флота 1 ранга В.М. Орлова от 1 апреля 1935 года. Участники работы пришли к единодушному мнению, что линейные корабли советскому флоту нужны.

Прямые указания о разработке планов создания «Большого флота» были даны высшим политическим руководством страны в декабре 1935 года. ЦКБС-1 к этому времени проработало шесть вариантов линкоров, различавшихся составом артиллерии ГК (четыре варианта с 450-мм и два с 400-мм орудиями). Остальное вооружение кораблей (12 100-мм, 16 45-мм орудий, четыре гидросамолета), а также бронирование (борт 380 мм, палубы от 50 до 150 мм), тип главных энергетических установок (турбоэлектрические общей мощностью 140 000 л.с.) и дальность плавания (5000 миль) во всех вариантах были идентичными. Водоизмещение вариантов кораблей лежало в пределах от 43 000 т (вариант с двумя 400-мм четырехорудийными установками) до 75 000 т (вариант с четырьмя четырехорудийными 450-мм установками), а скорость полного хода соответственно — от 38,5 до 26 уз. В «сетке» вариантов были рассмотрены и «броненосные корабли» с 8—12 305-мм орудиями ГК водоизмещением соответственно 23 000 и 30 000 т (с котлотурбинными энергетическими установками и скоростью хода 31—32 уз), а также крейсера-авианосцы («гибриды») водоизмещением 21 500—28 500 т с 305-мм артиллерией и 50—60 самолетов.

В начале 1936 года НИВК (начальник инженер-флагман 2 ранга Н.В. Алякринский) завершил проработку «линейного корабля для Тихого океана», ориентированного на борьбу с японскими линкорами. Было рас-

С л е в а :
формирование
корпуса линкора
«Советский Союз»
на стапеле
судостроительного
завода №189.
Ленинград,
ноябрь 1939 г.

**И.В. Сталин и
Г.К. Орджоникидзе
с дочкой на палубе
крейсера «Червона
Украина» во время
перехода из
Севастополя в Сочи,
июль 1929 г.
Возможно, что
именно в эти дни у
советского вождя,
впервые вышед-
шего в море на
боевом корабле, и
зародилась мечта о
будущем «Большом
флоте»...**



смотрено три варианта быстроходных (32—33 уз) кораблей водоизмещением 57 000—68 000 т с 9—12 орудиями ГК (406—460 мм), вторым калибром 130—152 мм и бронированием, рассчитанным на защиту от 406-мм снарядов. Характерной особенностью всех «ранних» вариантов линкоров (1935—1936 гг.) была завышенная скорость полного хода, что объяснялось полным отсутствием в СССР опыта проектирования таких кораблей и излишним доверием к иностранным публикациям.

Командование Морских сил РККА в то время ориентировалось на создание линкоров двух типов: большого и малого, имея в виду использование их соответственно на открытых и закрытых морских театрах. При этом большой линкор должен был превосходить по боевой мощи все известные на тот период существующие и перспективные иностранные корабли этого класса. Необходимыми считались и тяжелые крейсера — истребители «вашингтонских» крейсеров с 203-мм артиллерией.

Перечисленные выше проектные проработки линкоров, а также указания наморси В.М. Орлова, послужили исходным материалом для выработки отделом кораблестроения (ОК) УМС первых официальных тактико-технических заданий (ТТЗ) на корабли этого класса. 21 февраля 1936 года начальник ОК инженер-флагман 2 ранга Б.Е. Алярицкий подписал первые два ТТЗ на проек-

тирование линейных кораблей для Тихоокеанского (ТОФ) и Краснознаменного Балтийского (КБФ) флотов. Их стандартное водоизмещение было определено в 55 000 т (при девяти 457-мм орудиях и 450-мм бортовой броне) и в 35 000 т (при девяти 406-мм орудиях и 350-мм броне) соответственно. Остальное вооружение принималось практически одинаковым, состоящим из 130-мм универсальной артиллерии, 37-мм зенитных автоматов, 12,7-мм пулеметов и двух катапульт при 6—4 гидросамолетах.

В отношении противоминной защиты (ПМЗ) в обоих заданиях было записано: «несколько продольных переборок с заполнением отсеков жидкостью и использованием брони. Непотопляемость должна была обеспечиваться при 4 торпедных попаданиях с затоплением 8 отсеков, из коих 4 смежных». Оба линкора должны были иметь скорость хода не менее 36 уз. Дальность их плавания должна была составить 1500 миль полным и 5000 миль крейсерским 25-узловым ходом.

Одновременно с ТТЗ на два линкора в феврале 1936 года было оформлено и задание на тяжелый крейсер с 254-мм артиллерией ГК и 130-мм универсального, стандартным водоизмещением 18 000—19 000 т. При выдаче в феврале 1936 года конструкторским бюро нарядов на разработку проектов этих кораблей Главморпром НКГМ присвоил им номера: 23 (линкор для ТОФ), 21 (линкор для КБФ) и 22 (тяжелый крейсер).

Проектирование линкоров было поручено КБ-4 Балтийского завода им. С. Орджоникидзе, а тяжелого крейсера — ЦКБС-1. Вскоре, однако, к проектированию линкоров было привлечено и ЦКБС-1. Зимой и весной 1936 года проектирование линкоров велось при полном отсутствии прототипов и собственных данных по вооружению и энергетике, основываясь на разноречивых и малодостоверных данных по иностранным кораблям. Тем не менее, была установлена нереальность выполнения выданных в феврале 1936 года заданий, в особенности, достижения перспективными линкорами скорости хода 36 узлов.

15 мая 1936 г. заместитель наморси флагман флота 2 ранга И.М. Лудри утвердил подготовленные ОК УМС «предварительные ТТЗ на разработку «эскизов» линкоров и тяжелого крейсера. Командование УМС спешило, ибо вопрос о строительстве крупных кораблей был предрешен, согласован с высшим политическим руководством страны еще в январе—марте 1936 года и со дня на день ожидался выход первых правительственных постановлений по этому вопросу, а с основными элементами таких кораблей пока никакой ясности не было.

Два ТТЗ касались наиболее крупных линкоров, которые в начале 1936 года именовались «линкор для ТОФ». Одно из них явилось скорректированным февральским заданием на линкор стандартным водоизмеще-

нием 55 000 т: скорость хода снижалась с 36 до 30 уз, толщина главного броневоего пояса с 450 до 420 мм, а вместо 130-мм универсального калибра предусматривались 152-мм противоминный (ПМК) и 100-мм зенитный калибр дальнего боя (ЗКДБ).

Другое ТТЗ было выдано на «суперлинкор» стандартным водоизмещением 80 000 т с ГК из двух 530-мм трехорудийных или трех 500-мм башенных установок, 500-мм главным броневым поясом и скоростью хода 24—28 уз. Прочее вооружение принималось тем же, что и у линкора в 55 000 т. Два ТТЗ были на линкоры стандартным водоизмещением 35 000 т. Они явились корректировкой февральского задания на линкор для КБФ, с понижением скорости хода до 30—32 уз. В одном из заданий (на «линкор для Балтийского моря») ГК уменьшался с 406 до 360 мм, число стволов 130-мм артиллерии в обоих ТТЗ — почти вдвое (с 32 до 12—16), а толщина броневоего пояса увеличивалась с 350 до 360—380 мм.

Было заметно «обновлено» и прежнее задание на тяжелый крейсер, выданное теперь в четырех вариантах (водоизмещение от 18 000 до 22 000 т, ГК — 254, 280 и 305 мм, скорость хода — 35 уз). Что касается «суперлинкора», то проводимые по нему только в НИВК работы не вышли из стадии предварительных расчетов. Не получил в этот период развития и проект линкора в 55 000 т.



Самыми мощными кораблями Красного флота в 1930-е гг. были старые дредноуты, доставшиеся в наследство от царского режима. На снимке: линкор «Марат» после модернизации