

## Проблема строительства линейных кораблей в СССР в 1930–1950-е годы

© Д.В. Лобач

МГТУ им. Н.Э. Баумана, Москва, 105005, Россия

*Рассмотрена проблема строительства крупнотоннажных боевых кораблей СССР в период между Первой и Второй мировыми войнами. Дана обобщенная характеристика кораблестроительным программам СССР в 1930–1950-е годы. В ходе исследования предпринята попытка раскрыть основные причины смены парадигмы строительства военного флота СССР в описываемый период. Прослежено становление программы строительства советских линкоров в довоенный период, показана их дальнейшая судьба. Проанализировано общее состояние программ по строительству линейных кораблей ведущих мировых государств.*

**Ключевые слова:** линкоры, кораблестроение, советский флот, история техники, Вторая мировая война

История строительства крупных кораблей — это в первую очередь демонстрация возможностей науки и промышленности страны, которая их строит. С исторической точки зрения линейные корабли приходят на смену дредноутам. По мере увеличения мощности двигательных установок появлялась возможность оснащать корабли более толстой броней и орудиями большего калибра. Таким образом, дредноуты, а позже линкоры становятся не только апогеем развития боевой техники, но и элементом престижа, который демонстрирует вхождение страны в круг передовых держав.

В начале XX в. 13 стран (Британская империя, Германская империя, Французская Республика, США, Российская империя, Османская империя, Королевство Италия, Японская империя, Королевство Испания, Бразильская Республика, Аргентинская Республика, Австро-Венгерская империя, Королевство Греция) обладали возможностью строить или заказать дредноуты. Однако к 1930-м годам вследствие неравномерности научного и промышленного развития только 6 стран (Англия, Франция, Германия, Италия, США и Япония) могли строить линейные корабли. Ряд как традиционно морских (Испания и Голландия), так и традиционно сухопутных стран (Польша) попытались создать собственную программу линкоростроения в виде постройки двух линейных кораблей, однако данные планы не были реализованы [1].

Поскольку строительство кораблей подобного класса являлось демонстрацией достижений государства, молодое советское социалистическое государство, находящееся в окружении недружелюбно настроенных стран, не могло отказаться от необходимости продемонстрировать свою мощь. 7 июля 1933 г. «Программа военного судо-

строения на вторую пятилетку» (1933–1938) определила развитие Рабоче-крестьянского военно-морского флота следующим образом: развитие флота на четырех основных театрах военных действий, а не на двух, как было решено ранее; приоритет подводного кораблестроения; первоочередное строительство и передача новых кораблей для Балтийского, Черноморского и Тихоокеанского флотов; создание северной морской флотилии.

К 1934 г., учитывая возросшие промышленные мощности, выразившиеся в успехах строительства танков и самолетов, а также лично столкнувшись с проблемами морской обороны во время поездки по Беломорско-Балтийскому каналу в 1933 г., И.В. Сталин поставил задачу развернуть крупномасштабное кораблестроение, в том числе приступить к созданию новых кораблей всех классов, в частности линкоров, которые не были учтены в программе 1933 г. [2, с. 17, 18].

Причиной подобной масштабной программы военно-морского строительства в первую очередь являлась геополитическая обстановка в мире в тот период. Происходившее в начале 1930-х годов восстановление военной промышленности в Германии было направлено в том числе на возрождение немецкого военного флота. С 1934 г. немецкая промышленность возобновила строительство полноценных боевых кораблей — быстроходных линкоров «Шарнхорст» и «Гнейзенау» с официально заявленным стандартным водоизмещением 26 000 т. Затем в 1935 г. А. Гитлер объявил об отмене ограничительных статей Версальского договора, а 18 июня того же года было заключено англо-германское морское соглашение, согласно которому Германия получила право создания флота, не превышавшего 35 % общего тоннажа объединенных сил флота Британского содружества наций. Таким образом, причины для форсирования строительства флота в СССР становятся полностью понятными.

Основной проблемой создания флота Рабоче-крестьянской Красной армии было то, что даже планы строительства подводных лодок, которые находились на тот момент в приоритете, выполнялись менее чем на 50 %. Ситуация с надводными кораблями была еще хуже: из восьми легких крейсеров программы второй пятилетки было начато строительство только двух. Лидеры типа «Ленинград», три из которых заложили в 1932 г., не были построены в срок, хотя головной корабль был спущен на воду в ноябре 1933 г. По плану строительства изготовили корпуса быстроходных тральщиков, но двигательные установки отсутствовали. Отмечались проблемы с качеством самих проектов кораблей, которые постоянно отправлялись на доработку. Среди объективных причин, которые обусловили такую ситуацию, можно выделить недостаточный уровень подготовки инженеров и конструкторов, отсутствие преемственности в проектировании и строительстве кораблей, низкую технологическую дисциплину сотрудников конструкторских бюро, нехватку рабочих высокой квалификации.

Разработка советских линкоров продвигалась медленно вплоть до принятия программы «Большого океанского флота», которая отражала изменения в парадигме ведения боев на море. В августе 1936 г. в постановлении СТО СССР № ОК-95сс «О программе морского судостроения на 1936 г.» было утверждено техническое задание на проектирование линкоров типа «А» (проект 23) и «Б» (проект 25) [3, л. 1–4]. Проект 25 в дальнейшем был свернут, вместо него создан тяжелый крейсер проекта 69. Первоначально проект состоял из 15 линкоров, распределить их планировалось следующим образом: 6 кораблей для Тихоокеанского флота, 4 — для Балтийского, 3 — для Черноморского и 2 — для Северного. Однако состояние только развивавшейся отечественной промышленности не позволяло реализовать подобную программу в реалистичные сроки. Запланированные ресурсы были ограничены, и программу строительства сократили до четырех кораблей. В ходе разработки линейного корабля типа «А» постепенно наращивались бронирование, калибр и количество орудий главного и вспомогательного калибра. В итоге проект линкора «Советский Союз» был заложен в 1938 г. и имел следующие проектные характеристики:

- водоизмещение стандартное 59 150 т, полное 65 150 т;
- длина наибольшая 269,4 м, ширина 38,9 м, осадка 10,4 м;
- мощность трехвальной паротурбинной установки 201 000 л.с., скорость 28 уз., при форсировании — 231 000 л.с. и 29 уз.;
- бронирование: пояс 420–375 мм, траверзы 365–230 мм, башни главного калибра 495–230 мм, рубки до 425 мм, палубы 25+155+50 мм, башни среднего калибра до 100 мм;
- дальность плавания со скоростью 14 узлов составляла 5500 миль;
- вооружение: девять 406-мм и двенадцать 152-мм орудий, двенадцать 100-мм зенитных пушек, сорок 37-мм автоматов, 4 гидросамолета.

Исходя из планируемых тактико-технических характеристик (ТТХ), можно сделать заключение о том, что планируемые корабли были вполне современными по меркам эпохи и соответствовали основным мировым тенденциям довоенной доктрины развития флота. Всего в 1938–1940 гг. заложено 4 линейных корабля: «Советский Союз», «Советская Украина», «Советская Россия» и «Советская Белоруссия». Создание «Советской Белоруссии» прекращено в октябре 1940 г., остальных — в июле 1941 г.

Проект линкора типа «А» предполагал три броневые палубы: верхняя толщиной 25 мм, главная — 155 мм и противосколочная — 50 мм. Противоторпедная защита на протяжении от 64-го до 153-го шпангоутов выполнялась по системе Пульезе, разработанной итальянскими инженерами между 1921 и 1931 г. Подводная защита си-

стемы Пульезе представляла собой два концентрических цилиндра, шедших в подводной части корабля на протяжении 2/3 длины корпуса. Внешний цилиндр диаметром 5,5 м и внутренний цилиндр диаметром 3 м изготавливались из 7-мм стали повышенной сопротивляемости и вместе создавали двойную обшивку борта толщиной от 10 до 15 мм и противоторпедную переборку толщиной от 28 до 40 мм. Пространство между цилиндрами разделялось на 16 секций, заполнявшихся топливом и пресной водой, которые по мере расходования замещались забортной водой. Затем создавались две фильтрационные продольные переборки, одна толщиной 9 мм, а вторая 7 мм. Ширина защиты на мидель-шпангоуте составляла 7,57 м с каждого борта.

В оконечностях корпуса применялась защита американского типа, состоявшая из 4 тонких вертикальных переборок, накрытых сверху нижней противоосколочной палубой и деливших противоторпедный буль на 3 отсека. Данные отсеки в отечественной документации назывались камерой расширения, камерой поглощения и фильтрационной камерой. На кораблях советского ВМФ этот тип защиты проектировался изначально как часть корпуса и потому не создавал булей.

Артиллерийское вооружение линкора проекта 23 включало в себя девять 406-мм орудий Б-37 с длиной ствола в 50 калибров, разработанных заводом «Баррикады». Советская пушка могла стрелять снарядами весом 1105 кг на дальность 45,6 км. По своим характеристикам она превосходила все зарубежные орудия этого класса, уступая в калибре только 460-мм орудиям Тип 94 (40-SK mod. 94), применявшимся на японских линейных кораблях «Ямато» и «Мусаси». Следует отметить, что орудия Б-37, уступая в калибре, превосходили орудия Тип 94 в дальности стрельбы и скорострельности (см. таблицу).

**Сравнительные тактико-технические характеристики орудий Б-37 и Тип 94 (40-SK Mod. 94)**

| Тактико-технические характеристики   | Марка орудия |               |
|--------------------------------------|--------------|---------------|
|                                      | Б-37         | 40-SK mod. 94 |
| Калибр, мм                           | 406,4        | 460           |
| Длина ствола, мм                     | 20720        | 20700         |
| Длина ствола, калибров               | 50           | 45            |
| Объем каморы, дм <sup>3</sup>        | 441,2        | 480           |
| Масса ствола с затвором, кг          | 136690       | 165000        |
| Масса снаряда (бронебойный), кг      | 1108         | 1460          |
| Начальная скорость снаряда, м/с      | 830          | 805           |
| Скорострельность, выстрелов в минуту | 2,0–2,6      | 1,5–2,0       |

Головной линкор проекта 23 под именем «Советский Союз», заводской номер С-299 был заложен на ленинградском Балтийском заводе 15 июля 1938 г. Следующими заложены «Советская Украина»

С-352 (Николаев), «Советская Белоруссия» С-102 и «Советская Россия» С-101 (Молотовск, в настоящее время Северодвинск). В октябре 1940 г. были завершены испытания опытного 406-мм орудия. До начала войны завод «Баррикады» успел изготовить 12 стволов орудий Б-37. Строительство отставало от графика. Программа строительства линкоров была приостановлена согласно постановлению СНК СССР и ЦК ВКП(б) № 2073-77СС «О плане военного судостроения на 1941 г.» от 19 октября 1940 г. Согласно данному постановлению, было принято решение:

«4. Установить на 1941 г. по указанным в п. 3 кораблям следующее продвижение технической готовности: а) по тяжелому крейсеру “Кронштадт” — на 18 %; б) по тяжелому крейсеру “Севастополь” — на 18 %; в) по линкору “Советская Россия” — на 12 %.

5. Вопрос о калибре главной артиллерии для тяжелых крейсеров решить не позже середины ноября.

6. Строительство остальных линкоров в 1941 г. ограничить и установить для них следующие сроки спуска на воду: а) линкор “Советский Союз” на заводе № 189 в Ленинграде — июнь 1943 г.; б) линкор “Советская Украина” на заводе № 198 в Николаеве — июнь 1943 г.

7. Строительство линкора “Советская Белоруссия” на заводе № 402 в Молотовске приостановить, и металл, выставленный на стапель, разобрать. Взамен разобранного линкора в I квартале 1941 г. заложить в доке 4 эсминца по проекту № 30» [4, л. 216–223].

К 22 июня 1941 г. «Советский союз» был готов на 21,19 %, а «Советская Украина» — на 17,98 % [5, с. 70, 71]. Нападение гитлеровской Германии на СССР вынудило руководство нашей страны остановить создание «Большого флота». Постановлением ГКО СССР № 86сс от 10 июля 1941 г. строительство линкоров, тяжелых и легких крейсеров было прекращено, а ресурсы направлены на постройку подводных лодок, эсминцев, тральщиков, охотников за подводными лодками, торпедных и бронекатеров [6, л. 35–49]. Уже изготовленные части броневой защиты линкора «Советский Союз» и орудие Б-37 использовались при обороне Ленинграда во время блокады. Корпус «Советской Украины» был захвачен немцами.

После Великой Отечественной войны в ВМФ СССР рассматривали вопрос завершения строительства линкоров типа «А» с усовершенствованием проекта. Однако было принято решение линкоры «Советский союз» и «Советская Украина» демонтировать и разобрать на металл. В СССР продолжили разработку линейных кораблей в виде тяжелых крейсеров типа Сталинград — проект 82. В 1951 г. два корабля проекта 82 заложили на верфях Николаева и Молотовска, но сразу после смерти И.В. Сталина программа строительства линкоров в СССР была свернута [5, с. 71, 72].

Основная причина, которая привела к отказу от строительства линейных кораблей в общемировой практике, а именно необходимость наращивания толщины и количества бронепалуб против авианалетов, которые позволяли успешно уничтожать линкоры во время Второй мировой войны, перестала быть сколь бы то ни было значимой уже к 60-м годам XX в. Внедрение радаров и зенитных ракет на флоте привели к тактике атаки кораблей с предельно малых высот. Применение противокорабельных ракет также требовало наращивания бортовой брони. Однако основная доктрина в 1960–1970-е годы — применение в строительстве легких алюминиевых сплавов.

После уничтожения в 1982 г. английского эсминца «Шеффилд» аргентинской ракетой у Фолклендских островов стала окончательно понятна необходимость наращивания корабельной брони. В дальнейшем можно наблюдать модернизацию американских линкоров и их успешное применение в ходе войны в Персидском заливе в 1991 г.

Кроме того, следует обратить внимание на результаты испытания ядерного оружия против кораблей в 1940–1950-е годы. При отсутствии прямого попадания либо взрыва в непосредственной близости тяжело бронированные корабли сохраняли боеспособность и ремонтпригодность. Таким образом, можно предположить, что окончательная точка в строительстве линейных кораблей не поставлена и кроме представительской функции и демонстрации флага линейные корабли могут занять важное место в современных боевых действиях.

#### ЛИТЕРАТУРА

- [1] Трубицын С.Б. *Линкоры второстепенных морских держав*. Санкт-Петербург, Корабли и сражения, 1998, 68 с.
- [2] Балахонов Л.А. Исторический и методологический аспекты программного планирования развития системы вооружения для решения задач на океанских (морских) театрах военных действий. *Вооружение и экономика*, 2015, № 2, с. 16–28.
- [3] *Государственный архив Российской Федерации* (ГАРФ). Ф. Р-8418. Оп. 28. Д. 9. Л. 1–4.
- [4] *ГАРФ*. Ф. Р-5446. Оп. 1. Д. 173. Л. 216–223.
- [5] Васильев А.М. Некоторые аспекты строительства линейных кораблей типа «Советский Союз». *Судостроение*, 2000, № 5, с. 65–72.
- [6] *Российский государственный архив социально-политической истории* (РГАСПИ). Ф. 644. Оп. 2. Д. 3. Л. 35–49.

Статья поступила в редакцию 13.05.2021

Ссылку на эту статью просим оформлять следующим образом:

Лобач Д.В. Проблема строительства линейных кораблей в СССР в 1930–1950-е годы. *Гуманитарный вестник*, 2021, вып. 3.

<http://dx.doi.org/10.18698/2306-8477-2021-3-718>

**Лобач Даниил Викторович** — канд. истор. наук, доцент кафедры «История» МГТУ им. Н.Э. Баумана. e-mail: lobach\_d\_v@bmstu.ru

## **The problem of building battleships in the USSR in the 1930-1950s**

© D.V. Lobach

Bauman Moscow State Technical University, Moscow, 105005, Russia

*The paper examines the problem of building large-capacity combat ships by the USSR in the period between the First and Second World Wars and overviews the shipbuilding programs of the USSR in 1930–1950. By tracing the formation of the program of building Soviet battleships in the pre-war period and showing their further fate, the study attempts to reveal the main reasons for the change in the paradigm of the USSR navy construction in the described period and analyses the general state of the programs for the construction of battleships of the leading world states.*

**Keywords:** battleships, shipbuilding, Soviet navy, history of technology, World War II

### REFERENCES

- [1] Trubitsyn S.B. *Linkory vtorostepennykh morskikh derzhav* [Battleships of minor naval powers]. St. Petersburg, Korabli i srazheniya Publ., 1998, 68 p.
- [2] Balakhonov L.A. *Vooruzhenie i ekonomika — Armament and Economics*, 2015, no. 2, pp. 16–28.
- [3] *Gosudarstvennyy arkhiv Rossiyskoy Federatsii (GARF)* [State Archives of the Russian Federation]. F. R-8418. Op. 28. D. 9. L. 1–4.
- [4] *Gosudarstvennyy arkhiv Rossiyskoy Federatsii (GARF)* [State Archives of the Russian Federation]. R-5446. Op. 1. D. 173. L. 216–223.
- [5] Vasilev A.M. *Sudostroenie — Shipbuilding*, 2000, no. 5, pp. 65–72.
- [6] *Rossiyskiy gosudarstvennyy arkhiv sotsialno-politicheskoy istorii (RGASPI)* [Russian State Archive of Social and Political History]. F. 644. Op. 2. D. 3. L. 35–49.

**Lobach D.V.**, Cand Sc. (Hist.), Assoc. Professor, Department of History, Bauman Moscow State Technical University. e-mail: lobach\_d\_v@bmtu.ru