

УДК 623.822(47)
ББК 68.54
П75

В оформлении переплета
использована иллюстрация художника *А. Заикина*

Приданников, Максим.

П75 Бронепалубный крейсер «Прут». Турок на русской службе / Максим Приданников. — Москва : Яуза-пресс, 2018. — 112 с. : ил. — (Война на море).

ISBN 978-5-9955-0966-0

25 февраля 1916 г. Черноморский флот Российской империи пополнился еще одним кораблем — в строй вошел бронепалубный крейсер «Прут». В отличие от остальных кораблей Российского императорского флота крейсер не строился на российских заводах и не заказывался за границей — это был трофей.

Построенный в США для турецкого флота бронепалубный крейсер «Меджидие» участвовал в Балканских войнах, а во время Первой мировой войны действовал на Черном море. 3 апреля 1915 г. при попытке обстрелять Одессу крейсер подорвался на русской мине и затонул. Однако вскоре был поднят и после ремонта и перевооружения включен в состав русского Черноморского флота. В мае 1918 г. германские интервенты захватили его в Севастополе и вернули Турции, в чьем флоте, под прежним именем «Меджидие», крейсер и прослужил до начала 50-х годов XX века.

Предлагаемая книга одного из ведущих специалистов — это подробнейший рассказ о проектировании, строительстве и боевой службе крейсера «Прут».

**УДК 623.822(47)
ББК 68.54**

ISBN 978-5-9955-0966-0

**© Приданников М., 2018
© ООО «Яуза-пресс», 2018**

Все права защищены. Книга или любая ее часть не может быть скопирована, воспроизведена в электронной или механической форме, в виде фотокопии, записи в память ЭВМ, репродукции или каким-либо иным способом, а также использована в любой информационной системе без получения разрешения от издателя. Копирование, воспроизведение и иное использование книги или ее части без согласия издателя является незаконным и влечет уголовную, административную и гражданскую ответственность.

Научно-популярное издание

ВОЙНА НА МОРЕ

Придаников Максим

БРОНЕПАЛУБНЫЙ КРЕЙСЕР «ПРУТ»

Турок на русской службе

Ответственный редактор *Н. Аничкин*
Художественный редактор *П. Волков*

ООО «Яуза-пресс»
109439, Москва, Волгоградский пр-т, д. 120, корп. 2.
Тел.: (495) 411-68-86.
Home page: www.yauza.moscow

Для корреспонденции:
123308, Москва, ул. Зорге, д. 1
E-mail: editor@yauza.moscow

Өндірген мемлекет: Ресей
Сертификация қарастырылмаған

Подписано в печать 23.04.2018. Формат 84x108¹/₁₆.
Печать офсетная. Усл. печ. л. 11,76.
Тираж экз. Заказ



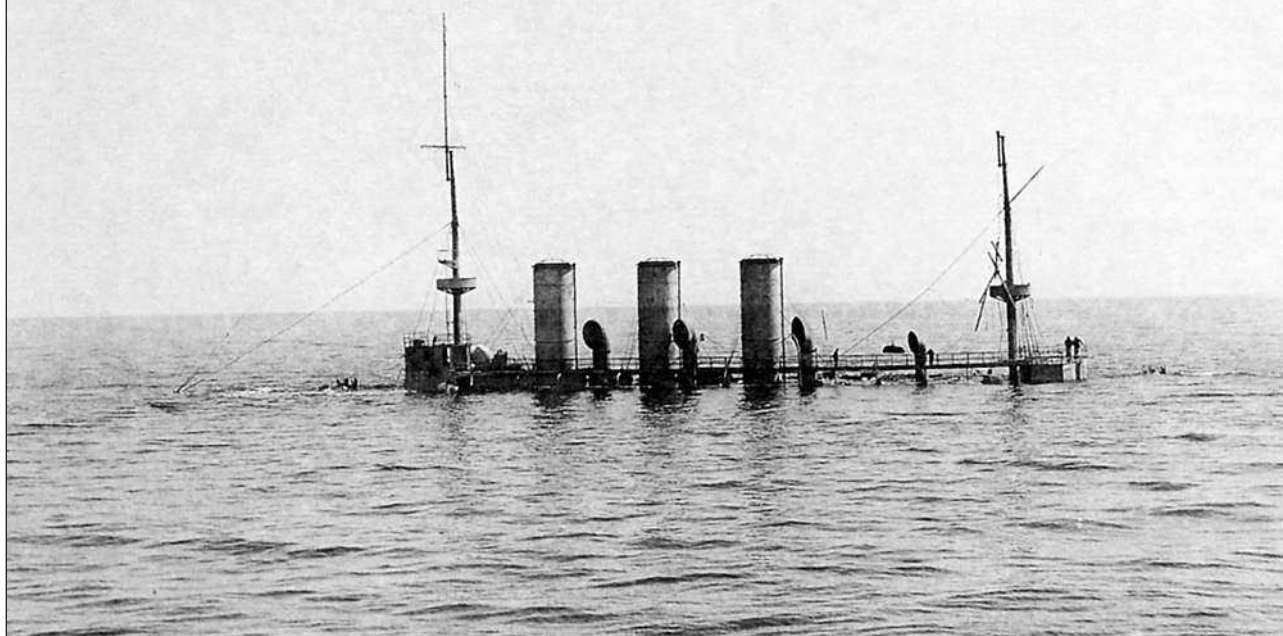
ISBN 978-5-9955-0966-0



СОДЕРЖАНИЕ

ПРЕДЫСТОРИЯ ЗАКАЗА	5
ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ	9
Корпус	9
Бронирование	10
Вооружение	10
Главная энергетическая установка	13
Вспомогательные системы и механизмы	17
Рангоут и плавсредства	20
Экипаж и бытовые условия	21
СЛУЖБА В ТУРЕЦКОМ ФЛОТЕ	22
Первая и Вторая Балканские войны	22
Первая мировая война	25
ПОДРЫВ	26
ПОДЪЕМ	33
РЕМОНТ	48
СДАТОЧНЫЕ ИСПЫТАНИЯ	66
ИЗМЕНЕНИЯ, ВНЕСЕННЫЕ В ХОДЕ РЕМОНТА	75
Остойчивость	75
Корпус, надстройки и рангоут	78
Бронирование	78
Вооружение	78
Энергетическая установка	83
Вспомогательные системы и оборудование	84
Плавсредства	86
Экипаж и условия обитаемости	86
Окраска и марки опознавания	90
СЛУЖБА В РОССИЙСКОМ ФЛОТЕ	91
Трапезундская десантная операция	91
Новый ремонт	96
Последние месяцы в составе русского флота	104
ВНОВЬ ПОД ТУРЕЦКИМ ФЛАГОМ	105
ВМЕСТО ПОСЛЕСЛОВИЯ	109
ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА	110

**Крейсер «Меджидие» на мелководье в районе
Одессы в первые дни после подрыва на мине
заграждения**



**Крейсер «Прут» в составе Черноморского флота,
Севастополь, весна 1916 г.**



Турецкий бронепалубный крейсер «Меджидие» стал одним из самых крупных боевых трофеев Российской Императорского флота за всю его историю. Подорвавшийся на mine заграждения, он был поднят и после ремонта и перевооружения включён в состав русских военно-морских сил на Чёрном море под именем «Прут». Однако под Андреевским флагом крейсеру довелось послужить достаточно недолго. После гибели Российской империи в вихре революционных событий «Прут» был возвращён старым владельцам и под названием «Меджидие» числился в составе турецкого флота до начала 1950-х гг. О непростых перипетиях в судьбе этого корабля наш рассказ.

ПРЕДЫСТОРИЯ ЗАКАЗА

К середине XIX века некогда могучая Османская империя подошла в ранге полуколонии, раздираемой на части бесконечными национально-освободительными восстаниями и в полной финансовой зависимости от воли Великих держав. Нельзя сказать, что правители Ближневосточной Порты не отдавали себе отчета в плачевном состоянии страны. Первым, кто попытался переломить ситуацию, стал султан Абдул-Азиз. Сам он из-за частых нервных расстройств и мягкости характера государственными делами почти не занимался, а всю тяжесть проведения реформ возложил на плечи великих визирей. Наиболее заметный след на этом поприще оставили Фауд-паша и Али-паша, но несмотря на все их усилия изменения оказались поверхностными и коснулись в основном вооруженных сил. Для армии за рубежом стало закупаться современное вооружение, а на верфях ведущих военно-морских держав был построен достаточно мощный броненосный флот. Однако после кончины в сентябре 1871 г. Али-паши (Фауд-паша умер за два года до этого) султан окончательно потерял интерес к реформам и занялся перекладыванием средств из государственной казны в собственную. Попытки улучшить финансовое положение страны за счет повышения налогов и уменьшения денежных выплат чиновникам привели к народному восстанию, охватившему всю Боснию и Герцеговину, а также часть Болгарии. На его подавление потребовались огромные силы и средства. Все это привело к тому, что в 1875 г. Османская империя объявила о частичном финансовом банкротстве, отказавшись выплачивать проценты по внешним займам, сумма которых к этому времени достигла астрономической величины в 5 300 000 000 франков. Это привело к аннулированию ряда заказов, размещенных



Султан Османской империи Абдул-Хамид II, санкционировавший заказ второго бронепалубного крейсера в США на верфи «Вильям Крамп и сыновья»

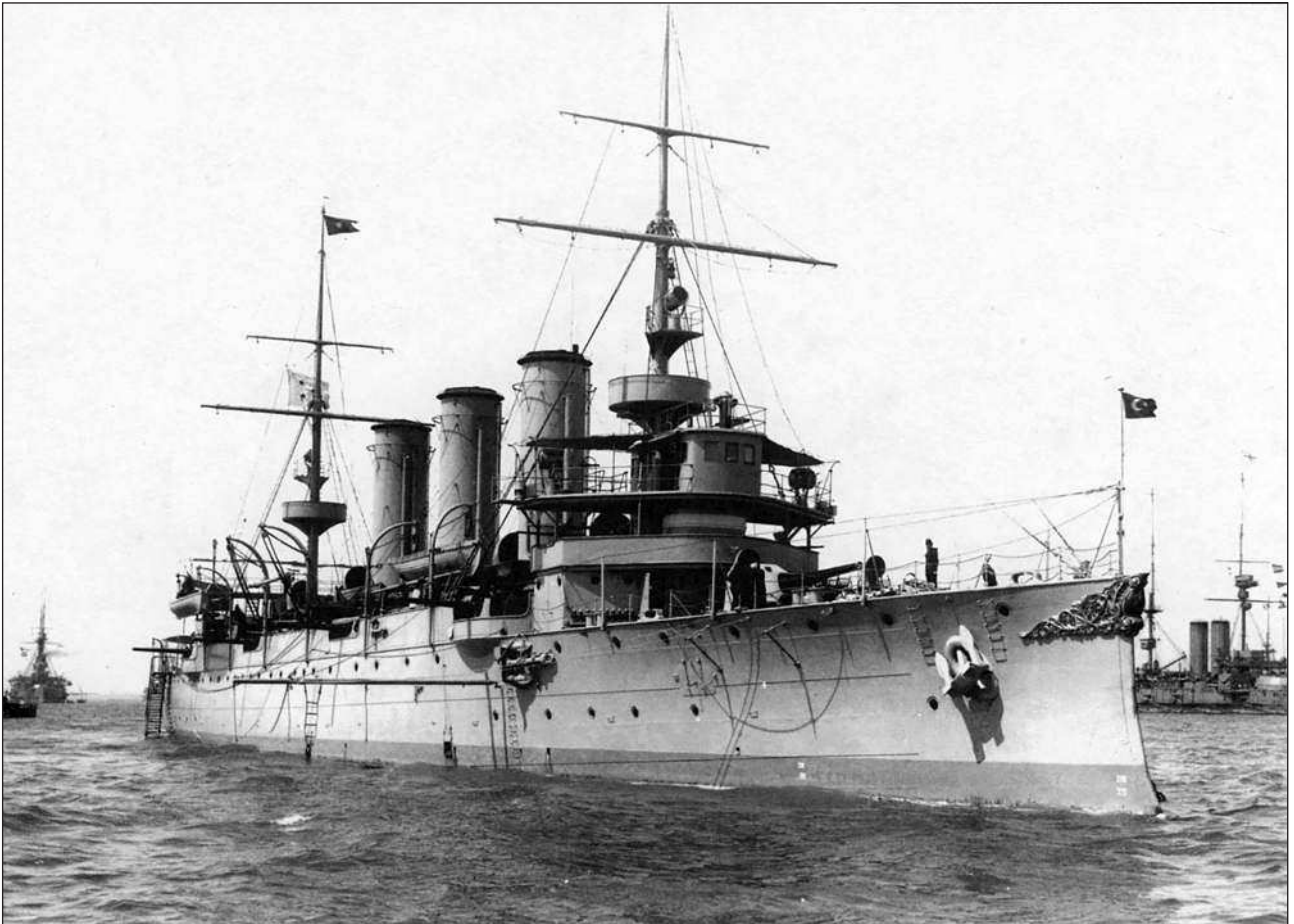
за границей, в том числе и отказа от доставки нескольких кораблей.

Тем не менее, к началу русско-турецкой войны 1877 – 1878 гг. флот Османской империи численно и качественно многократно превосходил своего противника. Но, несмотря на это, туркам даже не удалось установить полное господство в акватории Черного моря.

Сухопутная же армия под ударами русских войск просто перестала существовать. От полной военной катастрофы Стамбул спасло лишь вмешательство англичан, введших эскадру адмирала Хорнби в Мраморное море. Не желая вступать в противостояние с очередной антирусской коалицией европейских государств, Россия подписала Сан-Стефанский мирный договор. Разочарование от действий собственных вооруженных сил в Турции было столь велико, что о военно-морских силах предпочли больше не вспоминать, признав их совершенно

бесполезными для империи. Помимо этого, существовал и ряд чисто объективных причин больше не заниматься такой дорогой «игрушкой», как флот. Новые кредиты, взятые Блистательной Портой для ведения боевых действий, окончательно загнали страну в долговую яму, и в 1882 г. Османская империя объявила себя банкротом, полностью утратив независимость от Великобритании и Франции. К тому же, султан Абдул-Хамид II, сменивший в ходе дворцового переворота в 1876 г. на троне своего предшественника Мурада V, находившегося у власти всего три месяца, в первую очередь приступил к очередной реформе армии, восстанавливая ее после разгрома в ходе войны с Россией.

О флоте в Османской империи вспомнили лишь в 1897 г., когда греческие корабли занялись безнаказанными обстрелами турецкого побережья и островов во время так называемой Фессалийской войны (больше известной в литературе

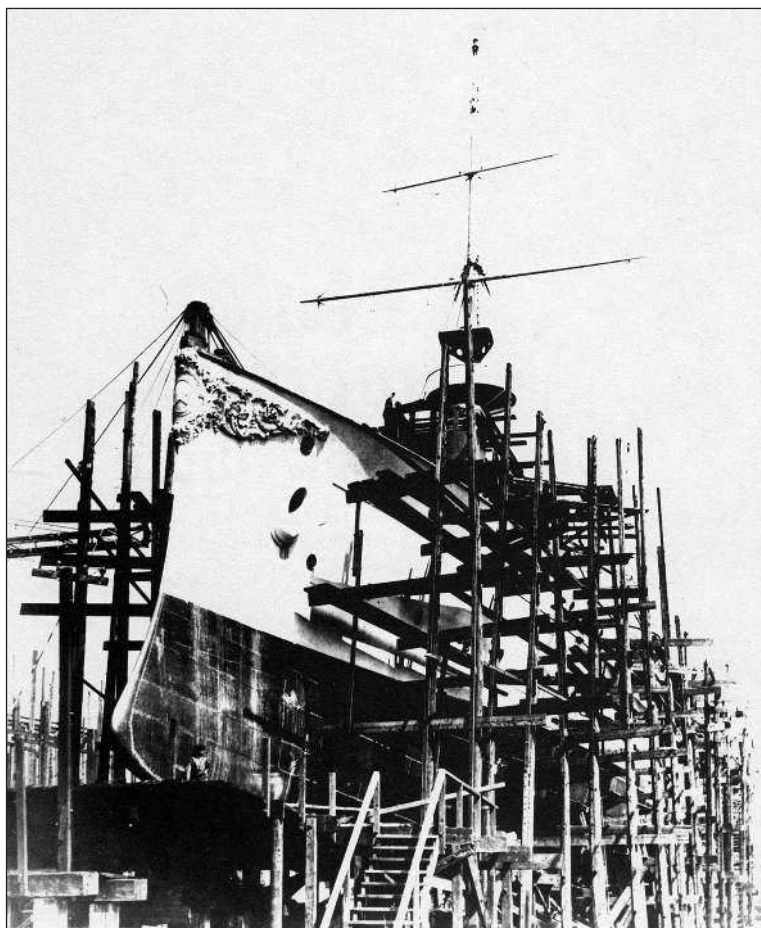


Бронепалубный крейсер «Хамидие» (до 1908 г. «Абдул-Хамид»), построенный фирмой «Армстронг» по заказу Турции. Спидхедский рейд, 1911 г.

как 1-я греко-турецкая). Хотя на ход боевых действий это сильно не повлияло, но затрудняло действия армии на приморском фланге, а также подвоз подкреплений и снабжения. Не удивительно, что 4 декабря того же года султан утвердил программу обновления флота. Помимо модернизации старых кораблей она включала постройку двух броненосцев в 10 000 т, двух броненосных, двух бронепалубных и двух малых крейсеров водоизмещением в 6000 т, 5000 т и 2500 т соответственно.

В том же месяце турки обратились к фирме Армстронга, прозондировав почву на предмет постройки броненосных и бронепалубных крейсеров. Англичане предложили первые строить по типу «Асамы», а вторые — по хорошо отработанному проекту больших Эльзвигских крейсеров, начало которым положила «Бланко Эскалада», построенная для ВМС Чили в 1894 г. Оба предложения оказались явно не по карману потенциальному заказчику. И если от попытки обзавестись броненосными крейсерами на память потомкам осталась лишь прекрасная модель «Асамы» для Османской империи, экспонирующаяся сейчас в военно-морском музее в Стамбуле, то идея пополнить флот бронепалубниками получила материальное воплощение. Известная фирма переработала проект под финансовые возможности заказчика, облегчив вооружение и сократив запасы топлива с целью уменьшения водоизмещения, а следовательно и стоимости. В результате получился корабль, больше напоминающий своими характеристиками и даже внешним видом британские крейсера типа «Астрей». При нормальном водоизмещении 3850 т его вооружение состояло из двух 152-мм и восьми 120-мм орудий, мощность главных механизмов должна была обеспечить максимальную скорость хода 20 уз с открытыми коцегарками и 22 уз при форсированной тяге. Предварительная стоимость крейсера оценивалась в 460 000 золотых турецких лир. Однако из-за отсутствия необходимых средств контракт на постройку одного такого крейсера подписали лишь весной 1900 г.

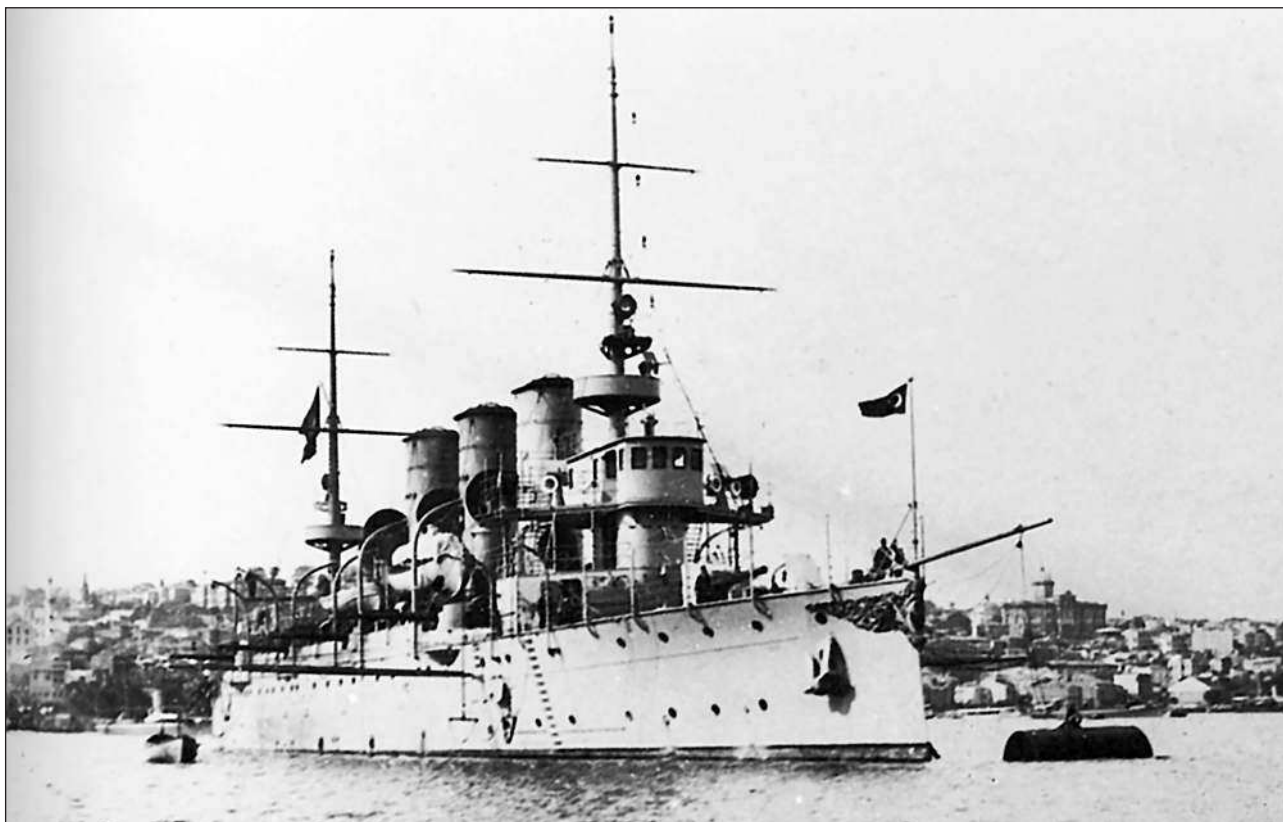
По всей видимости, этот корабль так бы и остался единственной новостройкой, но тут, как это часто случается, сработал принцип «не было бы счастья, да несчастье помогло». Перед Блистательной Портой остро встал вопрос о выплате США компенсации за имущество, утраченное гражданами этой страны в ходе армянских погромов в Малой Азии в 1894 – 1896 гг. Хотя первоначальная сумма равнялась всего 22 000 золотых лир,



«Абдул-Меджид» во время постройки на стапеле фирмы «Вильям Крамп и сыновья»

но и с ней турки расставаться не собирались. Постепенно взаимоотношения между странами обострились до того, что на Капитолийском холме всерьез даже обсуждался вопрос о посылке американской эскадры в Стамбул для давления на Османскую империю. Чтобы не доводить дело до вооруженного столкновения и успокоить США, султан санкционировал заказ бронепалубного крейсера на заокеанских верфях. Свой выбор 25 января 1900 г. турки остановили, во многом благодаря напористости и деловой хватке Чарльза Крампа (и, как говорили, щедрым подношениям) на компании «Вильям Крамп и сыновья». Ей и предложили построить крейсер на основе британского проекта.

Через два месяца для подписания контракта в США отправился глава отделения военного кораблестроения османского флота генерал Ахмед-паша. Масштаб и оборудование верфи в Филадельфии



Крейсер «Абдул-Меджид» вскоре после перехода из США в Стамбул

произвели на турецкого посланника самое благоприятное впечатление, но цену за крейсер в 585 000 золотых лир посчитали слишком высокой. Турецкое правительство предложило выплатить Соединенным Штатам 100 000 золотых лир компенсации при условии снижения цены корабля до 300 000. Хотя американцы этого варианта не приняли, но официально заявили, что откажутся от требований компенсации в случае подписания контракта с «Крампом». В ходе дальнейших переговоров в мае того же года Ч. Крамп получил подряд на постройку бронепалубного крейсера водоизмещением 3350 т и стоимостью 355 000 золотых лир. После рассмотрения чертежей и спецификаций Ахмед-паша высказал свои пожелания о внесении в них из-

менений и 25 декабря 1900 г. подписал окончательный контракт с фирмой «Вильям Крамп и сыновья». После этого он отбыл на родину, а на верфи в Филадельфии приступили к заготовке материала.

Однако из-за задержки платежей закладка корабля состоялась лишь 4 ноября 1901 г. В честь 31-го султана Османской империи, правившего с 1839 по 1861 г., его назвали «Абдул-Меджид». Постройка крейсера по причине перебоев с финансированием продвигалась достаточно неспешно, и на воду он сошел 23 июля 1903 г., хотя и в достаточно высокой степени готовности. Достройка заняла менее полугода, и уже в декабре 1903 г. корабль после перехода в Стамбул включили в состав флота.

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ

Несмотря на всю внешнюю схожесть «Абдул-Хамида», построенного фирмой Армстронга, и крамповского «Абдул-Меджида», они оказались совершенно разными кораблями, хотя и имели на бумаге достаточно близкие тактико-технические характеристики. Каким образом американским инженерам удалось значительно удешевить свое детище, сохранив вооружение, скорость и запас топлива британского прототипа, хорошо видно при рассмотрении данных, которые обычно не попадают в справочники.

В конце XIX века стоимость корабля напрямую зависела от его водоизмещения и, следовательно, размеров. Поэтому крейсер, спроектированный на верфи «Вильям Крамп и сыновья», при нормальном водоизмещении стал на 508 т легче британца. Этого достигли уменьшением размеров прототипа. «Абдул-Меджид» стал на 10 м короче и почти на 2 м уже. Последнее, наряду с применением водотрубных котлов Никлосса, позволяло надеяться на легкое достижение относительно высокой по тем временам 22-узловой скорости на сдаточных испытаниях.

Корпус

Крейсер имел гладкопалубный корпус с небольшим развалом шпангоутов в носу, таранным форштевнем и крейсерской кормой. Его максимальная длина составляла 102,35 м, длина по ватерлинии (равная длине между перпендикулярами, поскольку на фирме Ч. Крампа придерживались французской практики) — 100,50 м, а ширина 12,84 м. Для увеличения мореходности верхняя палуба корабля получила заметный подъем к форштевню. Так, если высота надводного борта на мидель-шпангоуте была 4,45 м, то в носу она увеличивалась на 1,00 м. С этой же целью всю среднюю часть корабля между носовым и кормовым мостиками, пространство под нижними крыльями которых зашили

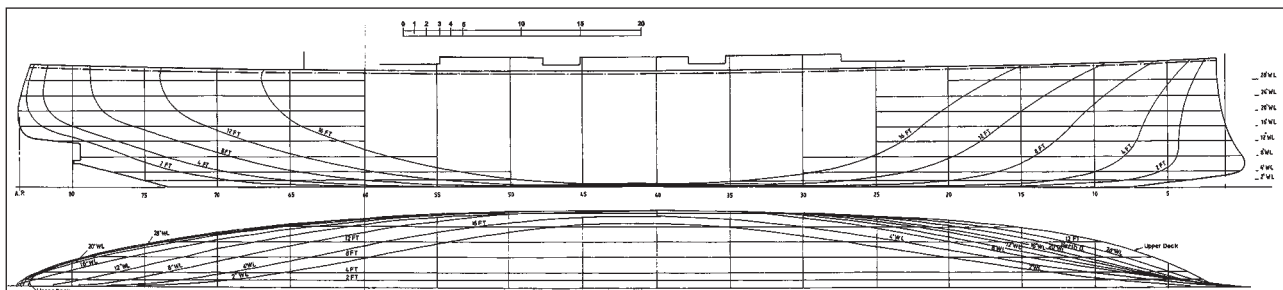
стальными листами, чтобы вода, взошедшая на бак или ют, не распространялась к центру, прикрыли высокими коечными сетками. В результате высота надводного борта на миделе составляла 5,60 м.

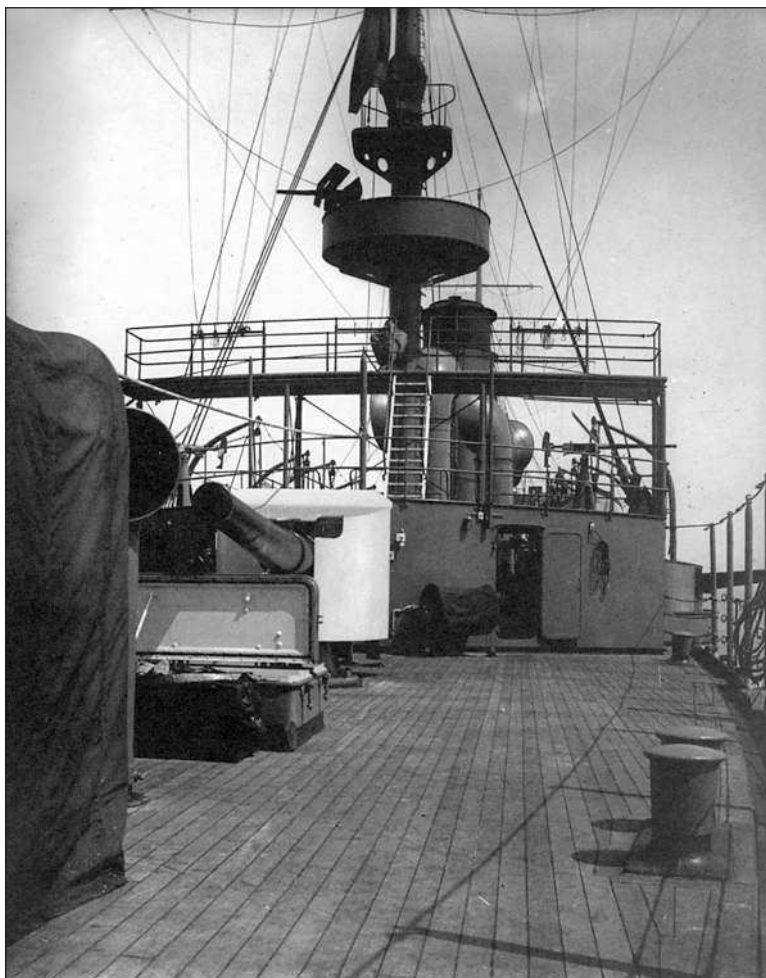
Корпус корабля изготавливался из мартеновской стали, или, как ее называли в то время, «стали Сименс-Мартена». Силовой набор корпуса состоял из 84 основных шпангоутов, установленных со шпацией 1,22 м, киля и шести стрингеров (по три с каждого борта). Под продольной угольной ямой (между 22-м и 23-м шп.) и в носовой оконечности (от носового перпендикуляра до 9-го шп.) между основными шпангоутами вставлялись промежуточные. Нумеровались шпангоуты от носа в корму, причем только основные.

Междудонное пространство высотой 9 м делилось шпангоутами и стрингерами, собранными из сплошных стальных листов и углового профиля, на 24 водонепроницаемых отсека, которые по большей части использовались в качестве цистерн пресной воды и масла. Особо стоит отметить, что водонепроницаемыми выполнялись только первый и третий стрингеры с каждого борта, а все листы второго, так же как и вертикального киля, имели большие вырезы для их облегчения и свободного прохода воды. Помимо этого, на протяжении двойного дна почти все шпангоуты выполнялись бракетными, за исключением тех, на которые опирались водонепроницаемые переборки. Выше же третьего стрингера и в оконечностях они изготавливались из Z-образного профиля.

Непотопляемость корабля обеспечивалась девятью главными поперечными водонепроницаемыми переборками (на 5-м, 9-м, 11-м, 13-м, 22-м, 35-м, 46-м, 58-м и 66-м шп.), делившими корпус ниже броневой палубы на десять отсеков. Часть из них продлевались до жилой палубы. Еще одна переборка на 74-м шпангоуте

**Теоретический
чертеж
бронепалубного
крейсера
«Абдул-Меджид»**





Вид на кормовой мостик и кормовое 152-мм орудие «Абдул-Меджида»

доходила лишь до настила кормовой платформы. Помимо этого, внутренний объем корпуса корабля подразделялся на более мелкие отсеки поперечными и продольными переборками, а также двумя платформами и тремя палубами (броневой, жилой и верхней).

Большая часть поясьев бортовой обшивки собиралась из 9,5-мм стальных листов. Только ширстрек, килевой и два прилегающих к нему пояса, а также тот, что приходился на место примыкания скоса броневой палубы к борту, имели большую толщину.

Несмотря на облегченный до предела корпус и применение котлов Никлосса, американцам не удалось уложиться в первоначальное водоизмещение, и они перегрузили корабль почти на 150 т. В итоге нормальное водоизмещение достигло 3540 т, а средняя осадка — 4,90 м. При полном водоизмещении в 4030 т средняя осадка увеличивалась до 5,30 м. Однако самым неприятным было то, что основная

часть перегрузки пришлось на верхний вес. В результате поперечная метацентрическая высота крейсера приблизилась к критической отметке. Для порожнего корабля она составляла 0,10 м, при приеме всех запасов — 0,31 м.

Бронирование

Основной защитой крейсера являлась броневая палуба, проходившая чуть выше уровня ватерлинии в средней части и постепенно опускавшаяся на 1,22 м ниже уровня воды в носу и корме. Она имела вид панциря черепахи благодаря скосам, идущим под углом 35°, и накрывала все жизненно важные части корабля: погреба боезапаса, главные и вспомогательные механизмы и рулевой привод. Скосы примыкали к борту на 1,22 м ниже ватерлинии. Палубная броня укладывалась на стальную подложку, крепившуюся непосредственно к бимсам. Суммарная толщина защитной палубы в горизонтальной части составляла 51 мм, на скосах — 102 мм. Стенки боевой рубки, установленной на первом ярусе носовой надстройки, обшивались 114-мм броневыми плитами. Ее крыша была изготовлена из 51-мм стали. Средства связи и рулевой привод, идущие из боевой рубки, защиты не имели. Носовое и кормовое 152-мм орудия от мелкокалиберных снарядов противника и осколков прикрывались 25,4-мм башенноподобными броневыми щитами. Остальные же орудия получили прикрытие только в виде легких противоосколочных щитов.

Вооружение

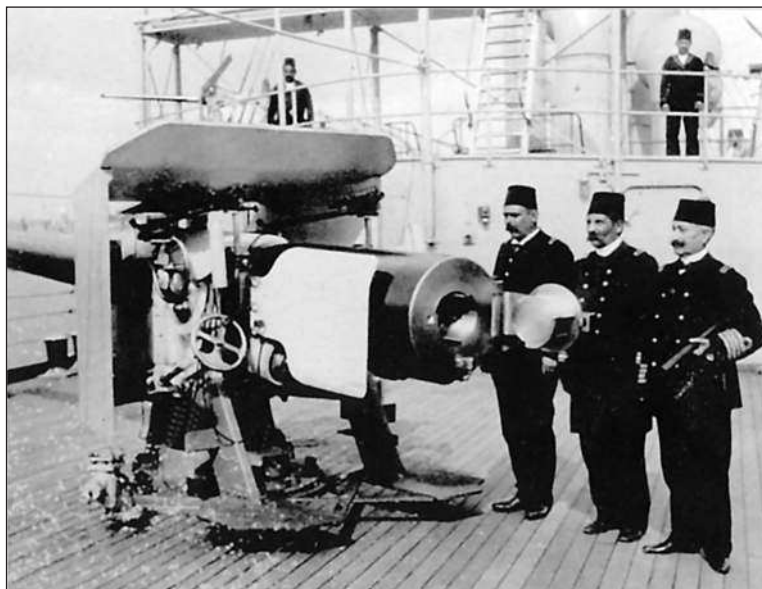
Вооружение корабля состояло из двух 152-мм и восьми 120-мм скорострельных орудий в палубных установках, шести 47-мм и шести 37-мм одноствольных противоминных пушек, а также двух надводных 457-мм поворотных торпедных аппаратов. Вся артиллерия была изготовлена на заводе «Бетлехем стил компани».

Обе 152-мм пушки относились к модели №2. Вес орудия с замком, но без станка и щита составлял 7,2 т, максимальная длина — 6,86 м (45 клб). При этом длина канала ствола составляла 6,71 м (44 клб). Затвор поршневой с секторной нарезкой и боковым открыванием, зарядание раздельное. Снаряд весом 45,3 кг разгонялся в стволе зарядом из 12,7 кг бездымного пороха, помещенного в металлическую гильзу, до скорости в 793 м/с. Орудия, смонтированные на станках с центральным штыром по диаметральной плоскости в носу и корме,

имели угол обстрела по горизонту в 270° (по 135° на борт).

Боезапас на каждую установку состоял из 150 выстрелов, хранившихся в двух группах погребов — носовой и кормовой. Первая из них состояла из двух снарядных и двух зарядных погребов, расположенных по диаметральной плоскости между 13-м и 20-м шпангоутами, а также небольшого помещения, где размещались взрыватели и электрические и ударные запальные трубки для зарядов. В кормовой группе (между 60-м и 66-м шпангоутами) имелось только по одному зарядному и снарядному погребу, хотя и почти вдвое большего объема, чем каждый из носовых. Боеприпасы подавались к каждой из 152-мм артиллерийских установок по двум элеваторам типа нория с электроприводом — один для снарядов, второй для зарядов.

В традициях крейсеростроения того времени корабль получил батарею второго главного, хотя и несколько меньшего, калибра. На «Абдул-Меджиде» она состояла из восьми 120-мм/50 патронных орудий. В соответствии с существовавшими тогда тактическими взглядами это позволяло решить сразу несколько задач. Во-первых, благодаря большей



скорострельности 120-мм пушки по сравнению со 152-миллиметровкой увеличить плотность огня и массу металла, выбрасываемого в сторону противника в минуту. Во-вторых, меньший вес орудия давал возможность поставить их большее

**Кормовое
152-мм/45 орудие
крейсера
«Абдул-Меджид»**

**120-мм/50 орудие, поднятое с крейсера
«Меджидие» (до 1908 г. «Абдул-Меджид»),
на молу Одесского порта**

