

# СОДЕРЖАНИЕ

---

ВВЕДЕНИЕ .....	5
Глава I	
ЭВОЛЮЦИЯ БРОНЕНОСНОГО КРЕЙСЕРА В РОССИЙСКОМ ФЛОТЕ В ПОСЛЕДНЕЙ ТРЕТИ XIX ВЕКА .....	8
Глава II	
СОЗДАНИЕ ВЛАДИВОСТОКСКОГО ОТРЯДА КРЕЙСЕРОВ, ЕГО ЗАДАЧИ, УСЛОВИЯ БАЗИРОВАНИЯ И ОСОБЕННОСТИ ТЕАТРА ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ .....	50
Глава III	
ОПЕРАЦИИ ВЛАДИВОСТОКСКОГО ОТРЯДА КРЕЙСЕРОВ В РУССКО-ЯПОНСКОЙ ВОЙНЕ 1904–1905 ГГ. ....	62
Глава IV	
РЕМОНТ КРЕЙСЕРОВ ПОСЛЕ БОЯ И ИХ ДАЛЬНЕЙШАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ .....	178
Приложение. О повреждениях японских крейсеров в бою 1 августа 1904 года .....	202
Литература .....	206



*Крейсер «Рюрик» на Дальнем Востоке*

# ВВЕДЕНИЕ

**В** Русско-японской войне 1904–1905 гг. Российский императорский флот подвергнется страшному и беспощадному разгрому.

Из 15 участвовавших в боевых действиях эскадренных броненосцев будет потеряно 14, при этом 2 («Орёл» и «Император Николай I») сдадутся в плен, а 4 затопленных в гавани Порт-Артура («Ретвизан», «Полтава», «Пересвет» и «Победа») будут впоследствии подняты японцами, отремонтированы и ведены в состав своего военно-морского флота. Японский же флот потеряет в войне лишь 2 эскадренных броненосца. Из 19 участвовавших в войне русских крейсеров будет потеряно 11, при этом опять-таки 4 крейсера японцы смогут поднять, отремонтировать и ввести в состав своего флота. При этом сами японцы безвозвратно потеряют в ходе боевых действий лишь 2 крейсера. Много научных исследований, мемуаров и произведений художественной литературы посвящены героической борьбе Порт-Артура. Однако, отдавая дань несомненному мужеству защитников крепости, следует признать, что гибель в гавани 4 броненосцев и 2 крейсеров от снарядов японских осадных батарей черным пятном ложится на честь Российского императорского флота. По воле преступного командования, прекрасные корабли, составлявшие гордость русского военно-морского флота, использовались в роли плавучих батарей, постепенно в ходе осады теряли боеспособность от постоянно получаемых ими попаданий японских снарядов и затонули, даже не сделав попытки прорваться. А их личный состав использовался в боях на сухопутном фронте в качестве простой пехоты. Но не обученные приемам сухопутного боя моряки несли тяжелые потери. Гораздо больше пользы они бы принесли на своих кораблях в морском бою.

Однако после неудачного для нас боя 28 июля 1904 г. вернувшиеся в Порт-Артур броненосцы более ни разу не выйдут

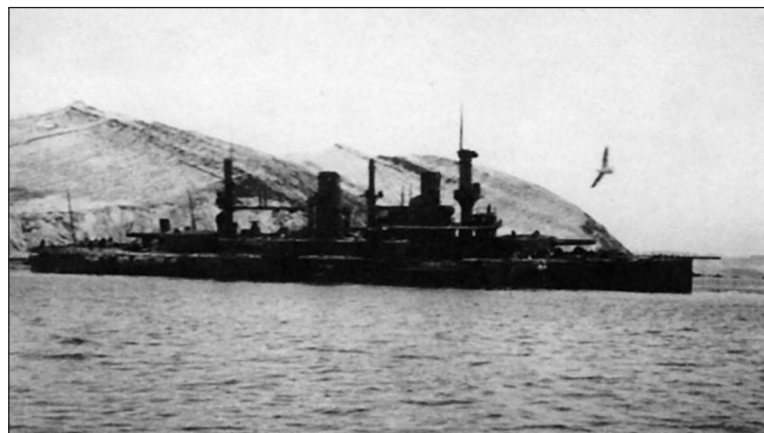
в море, за единственным исключением — 10 августа «Севастополь» выходил в бухту Тахэ для подавления неприятельских батарей. В конце осады, когда корабли станут прицельно расстреливаться японцами огнем 11-дюймовых гаубиц, только этот броненосец под командой отважного К. О. фон Эссена избегнет позорной участи расстрела — корабль выйдет из гавани, встанет в бухте Белый Волк и будет готовиться к прорыву. Но, к сожалению, этой попытке не суждено будет осуществиться — выдержав многочисленные атаки японских минносцев, «Севастополь» в конце концов будет тяжело поврежден торпедой. Но перед самой сдачей крепости отважный броненосец будет затоплен экипажем на большой глубине и не достанется врагу в качестве трофея.

Адмирал Нельсон как-то сказал: «Чтобы построить корабль, нужно три года, а чтобы создать традицию — нужно триста лет».

Почему-то в русском флоте подчас забывали, что корабли создаются для боя и во время войны для боевого корабля естественной является гибель в морском бою, а не в гавани от рук собственного экипажа или снарядов вражеской артиллерии.

Во время осады Севастополя в Крымской войне весь Черноморский флот будет

**Броненосец  
«Севастополь»  
после торпедного  
попадания  
3 декабря 1904 г.**



затоплен в бухте города по приказу командования, так и не предприняв даже попытки вступить в бой с блокирующей англо-французской эскадрой, а пушки с кораблей и их экипажи будут воевать на сухопутном фронте. Пройдет 50 лет и эта порочная практика с точностью будет повторена в Порт-Артуре. Мало того, адмиралы, по воле которых практически бесполезно погибнет большая часть Порт-Артурской эскадры, будут в дальнейшем обласканы властью, а контр-адмирал Григорович (прозванный защитниками крепости «пещерным адмиралом») станет морским министром Российской империи.

Однако операции Владивостокского отряда крейсеров («Рюрик», «Россия», «Громобой», «Богатырь») являются одним из немногих светлых эпизодов на мрачном фоне этой несчастливой для России войны. Долгое время они успешно действовали на морских коммуникациях Японии, топя транспортные и торговые корабли противника и захватывая пароходы с контрабандой. Для борьбы с ними японцы вынуждены были выделить значительные силы, в том числе 4 броненосных крейсера, однако неоднократно владивостокским крейсером удавалось топить транспорты буквально под носом у превосходящих сил противника и счастливо избегать с ними встречи.

1 августа 1904 г. «Россия», «Громобой» и «Рюрик» с честью выдержали жестокий бой с гораздо более сильной эскадрой вице-адмирала Камимурэ. И хотя в этом бою отряд лишился «Рюрика», который из-за повреждений рулевого привода был лишен возможности управляться и после более чем шестичасового непрерывного боя, получив тяжелейшие повреждения, лишившись всей артиллерии, был затоплен своим экипажем, все же «Громобой» и «Россия» смогли вернуться во Владивосток. Их отремонтируют, значительно усилят артиллерию, и корабли опять будут готовы к боевым действиям.

После окончания Русско-японской войны 1904–1905 гг. «Громобой», «Россия» и «Олег» вернутся на Балтику и позднее примут участие в Первой мировой войне.

Крейсерско-набеговые операции владивостокских крейсеров привлекут пристальное внимание иностранных военно-морских специалистов, и в первую очередь — японских, немецких и английских.

В то же время в отечественной исторической литературе эта тема не получила должного освещения. До революции 1917 года операции владивостокских крейсеров кратко рассматривались в лек-

циях А. В. Немитца, читавшиеся им в Морской академии в 1910–1911 гг., и в работе К. Л. Кладо «Очерк военных действий на море во время Русско-японской войны».

В то же время в трудах исторической комиссии при Морском генеральном штабе операции Владивостокского отряда крейсеров практически не освещаются. «В сборниках документов по Русско-японской войне операции владивостокских крейсеров представлены лишь немногими официальными донесениями заместителя царю и косвенно затронуты в показаниях о состоянии владивостокского порта по вопросу о возможности базироваться на нем второй Тихоокеанской эскадры.

Среди семи томов, вышедших в период между Русско-японской войной и войной 1914–1918 гг., официальной «Русско-японской войны», составленной исторической комиссией по описанию действий флота в войну 1904–1905 гг. при Морском генеральном штабе, только в одном из них трактуются задачи Владивостокского отряда и то, главным образом, для того, чтобы пояснить причины, приведшие русское командование к решению выделить из состава всего Тихоокеанского флота отдельный крейсерский отряд<sup>1</sup>.

В 1939 г. в Советском Союзе выйдет работа В. Е. Егорьева «Операции Владивостокских крейсеров в Русско-японскую войну 1904–1905 гг.». До настоящего времени этот труд является лучшим исследованием по данной теме. Причем в нем большое внимание уделяется не только рассмотрению непосредственно крейсерско-набеговых операций русских крейсеров, но и обстоятельно исследуется дальневосточный морской театр, дается анализ морских грузоперевозок Японии и ее основных портов. Кроме того, кратко рассматривается крейсерская доктрина, принятая в русском военно-морском флоте, анализируются тактико-технические данные крейсеров Владивостокского отряда и противостоящих им кораблей военно-морского флота Японии, оцениваются ремонтные возможности Владивостокского порта.

Причем ценность труда В. Е. Егорьева обусловлена также и тем, что сам автор, будучи в период описываемых им событий мичманом Российского военно-морского флота, лично участвовал во всех боевых выходах Владивостокского отряда крейсеров и поэтому события может описывать не только как исследователь, но и как очевидец. Однако в настоящее время работа

<sup>1</sup> Егорьев В. Е. Операции Владивостокских крейсеров в Русско-японскую войну 1904–1905 гг. М. Л., 1939. С. 3.

Егорьева является библиографической редкостью.

Кроме того, следует отметить монографию известного российского историка Р.М. Мельникова «"Рюрик" был первым» (Л., Судостроение, 1989), где достаточно подробно описывается история создания крейсеров «Рюрик», «Россия», «Громобой», приводятся их подробные тактико-технические данные, но вот их действия во время Русско-японской войны освещены явно недостаточно. Вышедшая значительно позднее (в 2007 г.) монография этого же автора «Крейсер I ранга "Россия"», к сожалению, содержит очень мало новой информации, особенно в части, описывающей участие этого крейсера в боевых операциях в 1904–1905 гг. И, наконец, серьезным вкладом в изучение данной темы следует признать недавно вышедший сборник воспоминаний офицеров крейсера «Рюрик», подготовленный талантливым российским историком Н.А. Пахомовым «Война и мир крейсера «Рюрик» (1895–1904)», изданный в 2013 г. в Санкт-Петербурге.

Следует также упомянуть короткую, но очень информативную статью Л.А. Кузнецова «Крейсер I ранга "Громобой"», опубликованную в журнале «Судостроение» № 12 за 1989 год. Несмотря на малый объем, статья содержит очень много ценной фактической информации. Как обратный пример следует привести работу С.Т. Салеченко и Б.В. Юлина «Потомки последних корсаров» (СПб., 1995). В ней авторы не приводят никакой новой информации, зато пытаются анализировать бой 1 августа 1904 г. в Корейском проливе, не потрудившись как следует ознакомиться с материалами об этом бое, хранящимися в фондах РГАВМФ. Недостаток информации авторы пытаются возместить беспощадной критикой ошибок боевых действий в этом бою контр-адмирала Иессена. Но ведь легко критиковать, сидя у себя в уютном кабинете по прошествии долгого периода времени. Гораздо сложнее представить себя на месте человека, находящегося на осыпаемом вражескими снарядами корабле, человека, на плечи которого возложена ответственность за весь возглавляемый им отряд и который в период боя априори не может владеть той информацией, что оказывается в распоряжении исследователя после боя, когда специалистами проводится тщательный анализ повреждений, потерь в людях, технического состояния корабля после боя, возможных повреждений неприятеля и т. д.

К сожалению, данная работа — не единственный пример того, когда авторы, не

удосужившись посидеть в архивах, отсутствие информации пытаются компенсировать догадками, гипотезами и часто несправедливыми обвинениями в адрес людей, до конца исполнивших перед Родиной свой долг.

Следует также отметить монографию В.Я. Крестьянинова «Крейсера Российского императорского флота 1856–1917 гг.» (СПб., 2000), во второй части которой кратко рассказывается о действиях владивостокского отряда крейсеров, монографию Д.Г. Малькова и Ю.А. Царькова «Корабли Русско-японской войны. Владивостокский отряд» (Морская коллекция, № 9, 2012), а также работы В.Ю. Грибовского «Российский флот Тихого океана, 1898–1905 гг. (М., 2004), где также даются краткое описание и анализ действий крейсеров Владивостокского отряда, и В.П. Заблоцкого «Вся богатырская рать (бронепалубные крейсера типа «Богатырь») Ч. I. (Морская коллекция, № 3, 2010). Но, по сути, ничего нового в изучении действий Владивостокского отряда крейсеров в войне 1904–1905 гг. они не внесли.

В ряду последних публикаций особо следует отметить небольшую по объему, но содержащую большое количество фактического материала работу Г.В. Кондратенко «Отечественный судоремонт на Дальнем Востоке: от Крымской войны к Русско-японской» (СПб., 2010). В ней автор обращается к очень слабо изученной теме, приводя, среди прочего, много данных по ремонту крейсеров Владивостокского отряда.

И, наконец, был вновь издан дневник мичмана Г. Колоколова «На крейсере "Россия"» (СПб., 1997), который впервые увидел свет в 1916 г. и больше не переиздавался, став библиографической редкостью, а также переиздана книга Б. Тагеева «Гибель славного "Рюрика"» — ее первое издание увидело свет в Харбине в 1906 г., и уже тогда она была мало известна из-за ограниченного тиража. Несмотря на все вышеперечисленные публикации, следует признать, что действия Владивостокского отряда крейсеров требуют дальнейшего изучения.

В своей работе я постараюсь более подробно описать боевые операции владивостокских крейсеров, используя в первую очередь материалы РГА ВМФ, избегая при этом различных предположений критики и гипотез по принципу «что было бы, если...». История не знает сослагательного наклонения, и задача исследователя — четко фиксировать факты, которые имели место быть в объективной реальности, а не предаваться мечтаниям.

# ГЛАВА I

## ЭВОЛЮЦИЯ БРОНЕНОСНОГО КРЕЙСЕРА В РОССИЙСКОМ ФЛОТЕ В ПОСЛЕДНЕЙ ТРЕТИ XIX ВЕКА

---



**Краббе  
Николай  
Карлович**

**С** периода управления Морским министерством генерал-адъютанта Н. К. Краббе (1860–1875 гг.) в русском военно-морском флоте твёрдо установилась крейсерская доктрина. Тому было несколько причин.

Во-первых, давний противник России — Британская империя имела очень протяжённые и в силу этого весьма уязвимые морские коммуникации. Всё могущество Британии базировалось на торговле, при этом сама метрополия полностью зависела от поставок продовольствия и сырья из своих многочисленных колоний и других стран. История войн наглядно свидетельствовала, какой колоссальный вред вражеской торговли могут нанести оперирующие на удалённых коммуникациях рейдеры.

Во-вторых, в силу отсталости своей промышленности и скудости бюджета, Российская империя не могла себе позволить построить и содержать флот, способный бросить вызов «владычице морей» в генеральном сражении. Главная ударная сила флотов второй половины XIX века — броненосцы стоили страшно дорого, и на их постройку уходило много времени. Кроме того, в то время появилось принципиально новое морское оружие — торпеда (или, как её тогда называли, «самодвижущаяся мина»). И сами торпеды, и их носители —

миноносцы стремительно совершенствовались. Новое оружие было готово низвергнуть броненосцы с их казавшегося дотеле незыблемого пьедестала. Дорогостоящего броненосного мастодонта в 10 000 тонн водоизмещения мог пустить ко дну одной торпедой корабль в 40–50 тонн! События русско-турецкой войны давали тому наглядный пример: русские катера осуществили ряд успешных атак турецких кораблей буксируемыми и шестовыми минами, а в ночь на 14 января 1878 года 2 русских катера совершили первую в мире успешную атаку торпедами Уайтхеда, потопив на рейде Батума сторожевой корабль «Интибах»<sup>1</sup>.

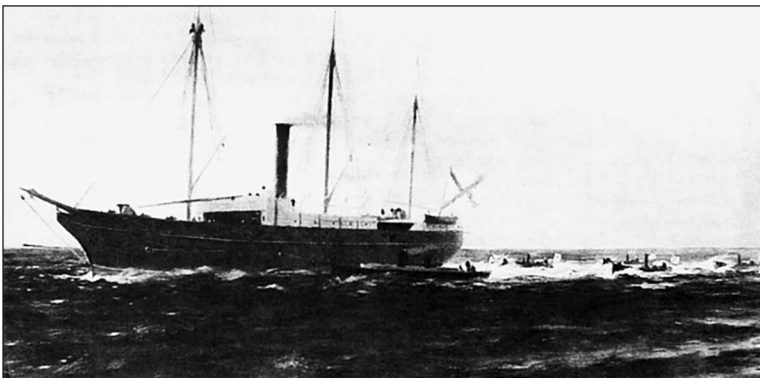
Переоборудованный в носитель минных катеров пароход «Великий князь Константин» под командованием отважного С. О. Макарова свободно плавал по всему Чёрному морю, топил торговые корабли противника, атаковал своими катерами корабли турок во время их стоянок в базах (нанеся, между прочим, тяжёлые повреждения двум корветам — «Ассари-Шевкет» и «Иджлалиле» и утопив «Интибах»), а весь многочисленный военно-морской флот Турецкой империи ничего не мог поделать с наглцем «Константином».

В результате к 80-м годам XIX века многие военно-морские офицеры стали подвергать сомнению боевую ценность броненосцев. «Факты говорили об успешно применённом катерами новом оружии — торпедо — против броненосцев. Отсюда следовало, что могущество линейного корабля как основной единицы флота теперь не является абсолютным. Причём к пониманию этого одновременно пришли разные страны: Франция, Россия, чуть позже, в силу политических причин, Германия и Англия»<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Семанов С. Н., Макаров М., 1972 г. С. 284.

<sup>2</sup> Пахомов Н. А. Броненосцы «Молодой школы». СПб., 2010. С. 3

**Пароход «Великий  
князь Константин»  
с минными  
катерами**



Особенно ярко новые идеи проявились во взглядах представителей «молодой школы», родиной которой была Франция, но которая быстро приобрела себе много сторонников и в других странах. Представители «молодой школы» считали, что морской бой с участием в нём соединений линейных кораблей уходит в прошлое, тяжёлые корабли легко могут быть уничтожены активными действиями миноносцев. «Одновременно ... они придавали особенно большое значение действиям крейсеров на путях сообщения противника. Считалось, что этими действиями можно настолько ослабить экономику врага, что он прекратит войну. Большая ставка сторонниками «молодой школы» делалась на набеговые действия на побережье противника»<sup>3</sup>. Очень ёмко идеи «молодой школы» сформулировал её противник адмирал Н. М. Чихачёв: «Из военных действий будущего устраним всё относящееся к открытому бою больших морских сил и все военно-морские действия, вся военно-морская наука будет сведена к корсарству»<sup>4</sup>.

Самым ярким теоретиком и вдохновителем идей «молодой школы» стал адмирал Лоран Тэофиль Об, получивший в 1885 году портфель морского министра Франции. «По собственному признанию министра, он намеревался подготовить французский флот к крейсерской войне, с беспощадным истреблением неприятельских судов вместе с экипажами и пассажирами, так как война есть отрицание всякого права»<sup>5</sup>. Полчища миноносцев при этом должны были не только охранять побережье Франции, но и своими набегами уничтожать все корабли в прибрежных водах Англии. Сторонником идеи «молодой школы» в известной степени был и управляющий Морским министерством адмирал И. А. Шестаков, который во время своего кругосветного путешествия в 1886 году во Франции лично познакомился с адмиралом Обом.

Надо отметить, что взгляды «молодой школы» во многом оказались пророческими: позже именно торпедами и их носителями — подводными лодками Англия дважды — во время Первой и Второй мировых войн будет поставлена на грань катастрофы и будет спасена лишь благодаря помощи союзников.

В конце же XIX века техническое несовершенство миноносцев и торпед быстро

показали несостоятельность её взглядов — во время манёвров выяснилось, что миноносцам очень тяжело даются переходы в открытом море — малая мореходность, частые поломки и быстрая утомляемость экипажей на волнении серьёзно ограничивали их боеспособность. Дальность стрельбы торпедами была очень мала (даже в конце XIX века она не превышала 3-х кабельтовых), броненосцы же стали вооружаться многочисленной скорострельной артиллерией, весьма эффективной против миноносцев. Стало ясно, что будущее за сбалансированным флотом, в котором тяжёлые артиллерийские корабли по-прежнему будут играть важную роль. Однако популярность взглядов «молодой школы» объяснялась ещё одной причиной — «Французская империалистическая буржуазия оказалась не в состоянии из-за тяжёлого положения своей экономики угнаться за такими мощными экономически и технически империалистическими странами, как Англия, Германия, США. Строительство большого флота с дорогостоящими линейными и другими крупными кораблями, равного флотам этих стран, оказалось не по плечу французскому рантье, и появление теории о возможности достижения морского могущества при относительно небольших затратах (малые, корабли, крейсерская война и т.д.) было весьма кстати»<sup>6</sup>. В России, с её ещё более отсталой экономикой и скудным бюджетом эти идеи также попали на благодатную почву. К этому надо добавить ещё одно немаловажное обстоятельство: Российская империя должна была иметь военно-морские силы на трёх изолированных и удалённых друг от друга театрах: Балтике, Чёрном море и Тихом океане. При этом флоты на Балтике и Чёрном море легко могли быть заблокированы противником: на Чёрном море — блокадой проливов Босфор и Дарданеллы, на Балтике — Датских проливов. В то же время эти внутренние морские бассейны идеально подходили для действий миноносцев (особенно Балтика с её многочисленными мелями, шхерами и частыми дождями и туманами). Огромные просторы Тихого океана, откуда можно было легко перейти в Индийский океан и Атлантику идеально подходили для крейсеров, открывая перед ними необъятное поле деятельности.

При этом крейсера, помимо непосредственного уничтожения торговых кораблей противника и атак на удалённые порты



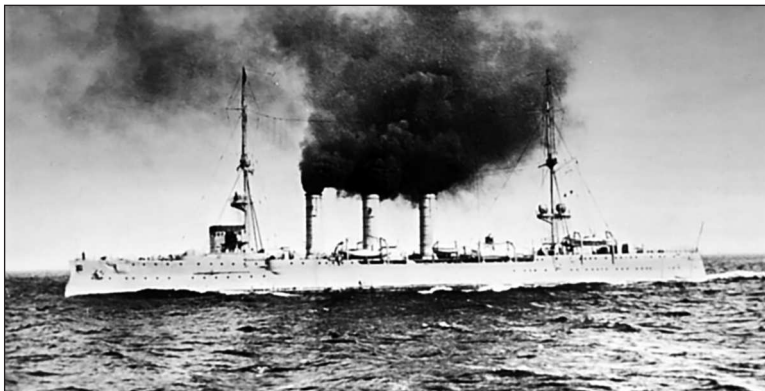
Лоран Тэофиль Об

<sup>3</sup> История военно-морского искусства. Т. III. М., 1953. С. 13–14.

<sup>4</sup> Цит. по: Кондратенко Р. В. Морская политика России 80-х годов XIX века. СПб., 2006. С. 161.

<sup>5</sup> Цит. по: Кондратенко Р. В. Указ. соч. С. 222.

<sup>6</sup> История военно-морского искусства. Т. III. М., 1953. С. 13.



**Германский крейсер «Эмден»**



**Германский крейсер «Кёнигсберг»**

и колонии, неизбежно должны были заставить противника выделять для борьбы с ними и охраны своих коммуникаций гораздо более многочисленные силы, отвлекая их от основных театров военных действий. Действия немецких крейсеров во время Первой мировой войны это наглядно докажут. Например «Эмден» за время действий на английских морских сообщениях уничтожил 25 транспортов общим тоннажем 80 000 тонн, а также русский крейсер «Жемчуг» и французский миноносец. Кроме того, немецкий крейсер обстрелял гавань Мадраса в Индии и поджёг город.

В охоте за ним участвовало более 20 крейсеров Англии, Франции, Австралии, Японии. «Своими действиями «Эмден» связал значительные крейсерские силы

противника, создал напряжение на его коммуникациях и почти на целый месяц задержал перевозку австралийских войск в Европу»<sup>7</sup>.

Целой эпопеей стали блокада и уничтожение в дельте реки Руфиджи старого немецкого крейсера «Кёнигсберг». Как справедливо отметил известный историк и переводчик А. Больных: «История «Кёнигсберга» лучше всего иллюстрирует основную идею крейсерской войны — не непосредственное уничтожение торговых судов, а дезорганизация перевозок и отвлечение сил противника с основного театра на второстепенные. «Кёнигсберг» уничтожил единственное торговое судно и потопил устаревший крейсер, который точнее было бы даже назвать колониальной канонеркой. Но для борьбы с ним англичанам пришлось задействовать следующие корабли: броненосец «Голиаф», крейсера «Гиацинт», «Чатам», «Дартмут», «Веймут», «Пирамус», «Пегасус», «Пионер», «Фокс», «Астрея», мониторы «Мерси», «Северн», много вспомогательных судов»<sup>8</sup>. А сама эпопея уничтожения блокированного крейсера заняла без малого 8 с половиной месяцев — с ноября 1914 по 11 июля 1915 года!

Разработанная при активном участии И. А. Шестакова первая долгосрочная программа строительства военно-морского флота (с 1882 по 1902 годы) большое внимание уделяла крейсерам — крейсерскую войну признали «практически единственным и весьма сильным средством для нанесения существенного вреда торговым интересам неприятеля и для отвлечения его сил от наших берегов»<sup>9</sup>. Эта программа предусматривала строительство 13 крейсеров. Надо отметить, что в России ранее других стран пришли к мысли о необходимости создания крейсеров с броневым поясом по ватерлинии. Уже в 1867 году в отчёте великого князя генерал-адмирала Константина Николаевича прозвучала идея броненосного крейсера: «Поприще деятельности броненосных судов расширяется и в настоящее время настойчиво преследуется цель создать тип броненосного крейсера».

Первый проект броненосного крейсера был предложен на рассмотрение Кораблестроительного отделения МТК капитаном 2-го ранга Н. В. Копытовым в нача-

<sup>7</sup> История военно-морского искусства. Т. III. М., 1953. С. 162.

<sup>8</sup> Больных А. Морские битвы Первой мировой: на океанских просторах. М., 2000. С. 156.

<sup>9</sup> РГА ВМФ. Ф. 417. ОП. 1. Д. 1467. Л. 24 об.





ле 1868 года (сам проект он разработал раньше — в 1867 году). Этот проект был отвергнут МТК, в металле будет реализован проект, в разработке которого активное участие принимал лично адмирал А.А. Попов, который в 1870 году возглавит Кораблестроительное отделение МТК. Надо отметить, что без А.А. Попова с его энергией и авторитетом («беспокойного адмирала») ценил и уважал не только верховный начальник и «покровитель флота» генерал-адмирал Константин Николаевич, но и его венценосный брат — император Александр II) в России идея броненосного крейсера не была бы реализована так быстро (если вообще была бы реализована). По его проекту будут построены «Генерал-Адмирал» и «Герцог-Эдинбургский» — первые броненосные крейсера в мире.

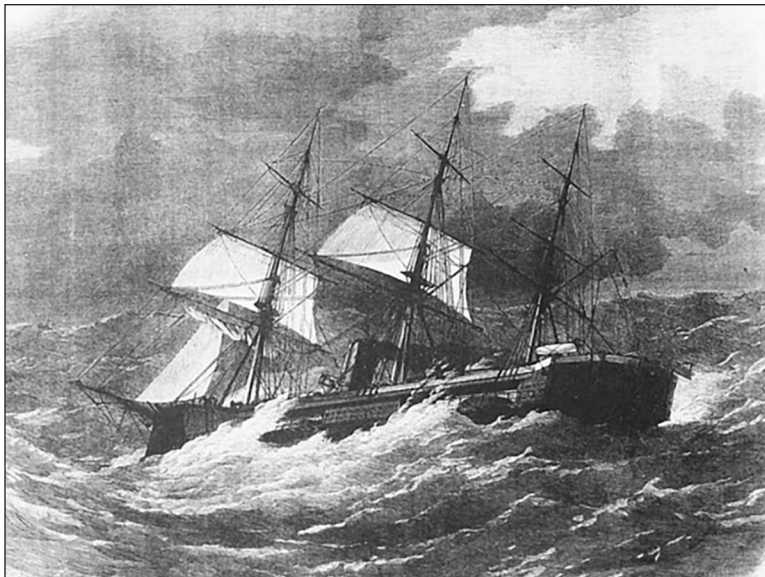
Как считал известный российский историк Р.М. Мельников: «В 70–80-е годы XIX века развитие судостроения в значительной степени связано с именем адмирала А.А. Попова. Его деятельность продолжалась более 15 лет и, как всякое крупное явление, имела целый ряд неоднозначного оцениваемых последствий. Она совпала с одним из критических периодов в истории

русского флота, и не могла не повлиять на закрепление и развитие доктрины крейсерской войны, обогатила судостроение двумя прогрессивными конструктивными типами боевых кораблей и примерами комплексной (в единстве ходовых, мореходных и боевых качеств) оценки достоинств кораблей, заставила обратить внимание на приобретавшую хронический характер проектную и строительную перегрузку корабля»<sup>10</sup>.

Вместе с тем, проект первого реализованного в металле броненосного крейсера не был только детищем А.А. Попова. Военный корабль 60–70-х годов XIX века был уже настолько сложной боевой машиной, что для своего создания требовал труда многих специалистов — и не только кораблестроителей. А.А. Попов с его организаторскими способностями, знанием людей и авторитетом мог собрать коллектив способных профессионалов и сделать так, чтобы они смогли в наибольшей степени реализовать свой потенциал. Кстати, ряд предложений Н.В. Копытова был реализован в проекте «Генерал-Адмирала».

<sup>10</sup> Мельников Р.М. История отечественного судостроения. Т. II. СПб., 1996. С. 75.

***Броненосный  
крейсер «Генерал-  
Адмирал»,  
построенный  
по проекту  
А. А. Попова***



**Гибель «Кэптэна»**  
Художник  
Уильям Ф. Митчелл

При создании проекта «Генерал-Адмирала» русским специалистам пришлось решать ряд сложнейших задач: кораблю нужно было обеспечить максимально возможную скорость хода, высокую мореходность и автономность, броневую защиту корпуса по ватерлинии, достаточно мощную артиллерию — и все это в пределах минимально возможного водоизмещения (сказывалась вечная нехватка средств у Морского министерства). Кстати, «Генерал-Адмирал» и «Герцог Эдинбургский» не будут снабжены таранами. Доклад Кораблестроительного отделения МТК, датированный 23 сентября 1869 года, среди прочего отмечал: «Тараны сами по себе представляют средство для поражения равно опасное как для нападающего, так и для противника. Ими можно пользоваться и в броненосных судах — с крайней осторожностью, а не считать надёжным орудием для истребления неприятеля; в крейсерах же таран составляет приспособление не только полезное, но и положительно вредное»<sup>11</sup>.

К сожалению, это справедливое замечание будет вскоре забыто и все броненосные крейсера, построенные в России после «Генерал-Адмирала» и «Герцога Эдинбургского» будут снабжены тяжёлыми таранами — русский флот, как, впрочем, и все флоты мира, не избежит повального увлечения таранами, снабжая ими суда всех классов — от тихоходных канонерских лодок до быстроходных эскадренных миноносцев. Призрак Лиссы довлел над военными морями всех стран вплоть до начала

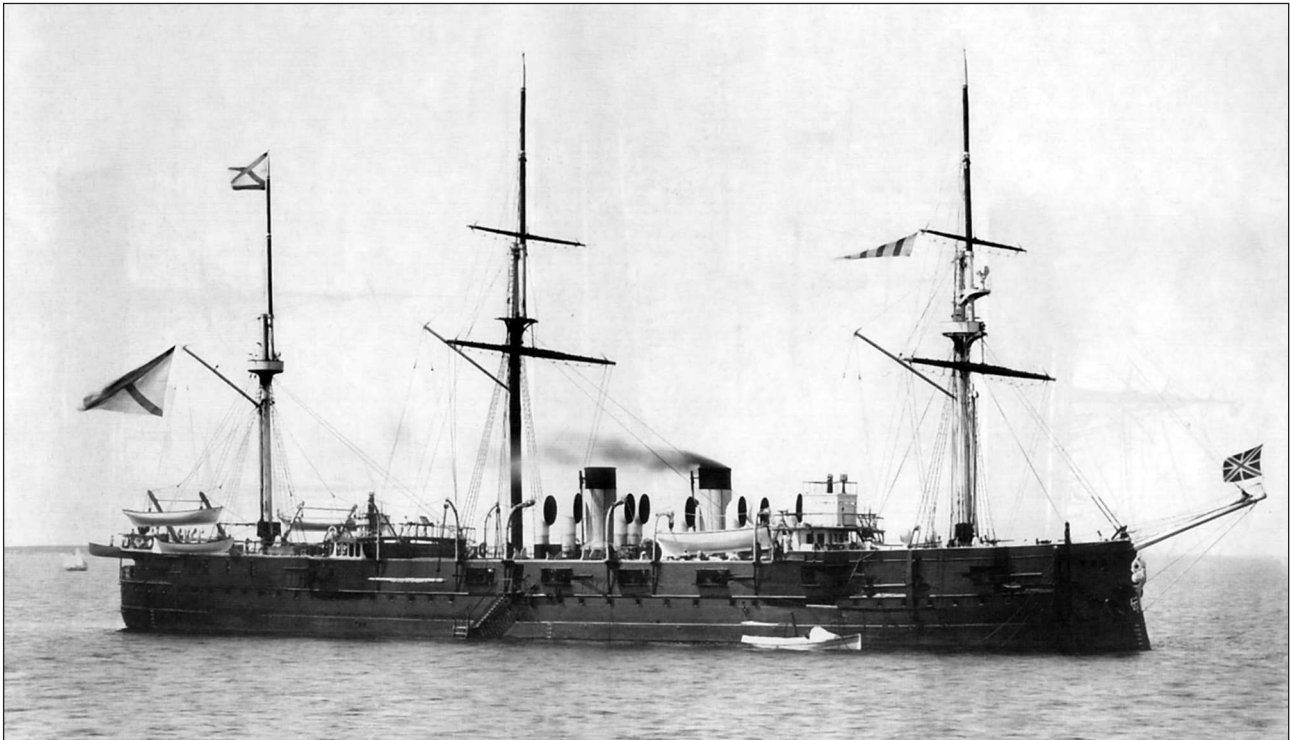
<sup>11</sup> РГА ВМФ. Ф. 421. Оп. 1. Д. 92. Л. 26.

XX века. Даже такой выдающийся учёный и флотоводец, как вице-адмирал С. О. Макаров, в начале XX века считал возможным применение тарана в генеральном сражении. Удачный таран австрийского броненосца «Фердинанд Макс», отправивший на дно итальянский броненосец «Италия», стал тем гранитным монументом, на который оборачивались все представители военно-морской науки последней трети XIX века и который своим величием давил все попытки отказаться от этого архаичного орудия времен античности, несмотря на быстрый прогресс в развитии артиллерии и появление принципиально нового вида оружия — торпед.

К сожалению, первые отечественные броненосные крейсера не были лишены ряда серьёзных недостатков, главным из которых была существенная строительная перегрузка, в результате чего на «Генерал-Адмирале» практически весь броневой пояс ушёл под воду, а достигнутая на испытаниях скорость оказалась меньше проектной. Однако надо отметить, что хронической перегрузкой страдали корабли всех военно-морских флотов мира, даже таких передовых, как Англия и Франция.

Вслед за Россией крейсера с броневым поясом по ватерлинии стали строить все ведущие военно-морские державы мира.

Основные тактико-технические данные крейсера «Генерал-Адмирал» на момент вступления в строй следующие: водоизмещение (по проекту) — 4600 тонн, фактическое 5130 тонн, скорость хода — 14,4 узла (при 4749 тонн водоизмещения), вооружение — 4 203-мм орудия с длиной ствола в 22 калибра и 2 152-мм, а также 2 бортовых торпедных аппарата. Толщина плит бортового броневое пояса — 6 дюймов, в оконечностях снижающаяся до 4 дюймов. «Герцог Эдинбургский» имел меньшую перегрузку и на испытаниях развил до 15,3 узла хода. В дальнейшем оба крейсера будут неоднократно модернизироваться не раз меняя состав вооружения, а впоследствии будут переоборудованы в минные заградители и в таком качестве примут участие в первой мировой войне (при этом «Генерал-Адмирал» переименуют в «Нарову», а его «систершип» — в «Онегу»). «Нарову» исключат из списков флота лишь в 1944 году (в 1924 году старый корабль будет переименован в «25 октября»), а на слом разберут в 1953 году. Таким образом, «Генерал-Адмирал» будет находиться в составе военно-морского флота более 60 лет! Его брата пустят на слом раньше — в 30-х годах.



В то же время, когда шло строительство «Генерал-Адмирала» и «Герцога Эдинбургского», решено было перестроить в крейсер фрегат «Минин». Корабль был заложен ещё в 1866 году как корвет с бортовым расположением артиллерии, затем его решено было перестроить в башенный броненосец с 6 300-фунтовыми орудиями (из них 4 — в 2 двухорудийных башнях). Однако под впечатлением трагической гибели башенного английского броненосца «Кэптэн», который в ночь на 7 сентября 1870 года, находясь в своём первом плавании в составе эскадры у берегов Испании и идя под полными парусами, перевернулся во время сильного порыва ветра, «Минин» опять решили перепроектировать. В итоге корабль вошёл в строй лишь в 1878 году<sup>12</sup>. При водоизмещении 5940 тонн скорость хода корабля достигала 14,5 узла, вооружение состояло из 4–203-мм и 12152-мм орудий (не считая мелких). Толщина броневого пояса достигала 140 мм (5 ½ дюйма).

Вслед за этими кораблями, непосредственно под руководством А. А. Попова, началось проектирование новых броненосных крейсеров — «Владимир Мономах» и «Дмитрий Донской».

<sup>12</sup> Бочаров А. А. Броненосные фрегаты «Минин» и «Пожарский». СПб., 1999. С. 23–30.

«Рождение корабля «Владимир Мономах» знаменовало в отечественном судостроении переход от первых, в известной мере экспериментальных броненосных крейсеров типов «Минин» и «Генерал-Адмирал», к созданию на их основе новых серийных кораблей океанского плавания. Два проекта таких крейсеров были разработаны в январе 1880 года вице-адмиралом А. А. Поповым, занимавшим тогда пост председателя кораблестроительного отделения МТК»<sup>13</sup>.

Для первого варианта образцом послужил «Генерал-Адмирал», для второго — более тяжёлый «Минин». В результате обсуждения, МТК журналом № 22 от 15 февраля 1880 года, а за ним и управляющий Морским министерством одобрили его для постройки. Новый крейсер должен был получить вертикальные паровые машины вместо ранее использованных горизонтальных. Они должны были обеспечить кораблю скорость до 16 узлов, что позволило бы русскому крейсеру без труда уклониться от боя с новейшими английскими броненосными крейсерами, имевшими скорость не более 14 узлов. В то время это считалось особенно важно — русский крейсер виделся как охотник-одиночка за торговыми кораблями,

<sup>13</sup> Мельников Р. М. История отечественного судостроения. Т. II. СПб., 1996. С. 103.

### **Броненосный крейсер «Минин»**



**Броненосный крейсер «Дмитрий Донской» в нью-йоркской гавани на параде в честь 400-летия открытия Америки, 27 апреля 1893 г.**

не имеющими никакой охраны, который при встрече с более сильным или даже равным по силе противником должен уклониться от боя, так как для корабля, действующего в отрыве от своих баз, даже незначительные повреждения могли стать причиной преждевременного прекращения крейсерства.

Для улучшения мореходности А. А. Попов предложил ограничиться неполным броневым поясом, который замыкался носовым и кормовым броневыми траверсами, образуя броневую цитадель, защищавшую все жизненно важные системы корабля.

Один крейсер по проекту А. А. Попова строила казённая верфь Нового Адмиралтейства («Дмитрий Донской»), второй — «Владимир Мономах» — частный Балтийский завод. Работы над «Дмитрием Донским» начались в сентябре 1880 года, над «Владимиром Мономахом» — в феврале 1881 года.

«Часто постройку этих двух почти одинаковых кораблей приводят в пример, когда хотят продемонстрировать разницу между существовавшим тогда в России частными и государственными («казёнными») предприятиями. Связанный жёсткими услови-

ями контракта Балтийский завод собрал корпус «Владимира Мономаха» всего за 20 месяцев, несмотря на значительный отход от первоначального проекта — корабль решили строить двухвинтовым»<sup>14</sup>.

10 октября 1882 года «Владимир Мономах» сошёл на воду, а 1 июля 1883 года, точно в срок крейсер предъявили к испытаниям. До этого ни один крупный корабль Российского флота не был достроен после спуска так быстро.

Строительство же «Дмитрия Донского» шло более медленными темпами, но главной виной тому были постоянные изменения, вносившиеся в первоначальный проект, и финансовые затруднения. В строй он вошёл летом 1885 года. Инициатива самого серьёзного изменения первоначального проекта исходила лично от управляющего Морским министерством вице-адмирала И. А. Шестакова: «Обратить батарею из 14 6-дюймовых дальнобойных пушек в закрытую вполне, а два 8-дюймовых дальнобойных поднять на верхнюю палубу, образованную из продолжения полубака и полу-

<sup>14</sup> Сулига С. В. Крейсер «Владимир Мономах». М., 1994. С. 2.

юта»<sup>15</sup>. Это обеспечивало защиту 6-дюймовой артиллерии от поражения обломками собственного рангоута и повышало действенность 8-дюймовых орудий в условиях волнения на море, а также улучшало условия обитаемости. Основные тактико-технические характеристики крейсеров:

«Дмитрий Донской»: водоизмещение 5800 тонн; вооружение: 2 203-мм, 14 152-мм, не считая мелких; толщина броневых пояса 6 дюймов (152 мм в середине) и 4 ½ — в оконечностях, палуба — ½ дюйма; скорость на испытаниях — 16,16 узла<sup>16</sup>;

«Владимир Мономах» при том же водоизмещении и бронировании отличался составом вооружения: 4 8-ми дюймовых орудия и 12 6-ти дюймовых, не считая мелких.

Торпедных аппаратов на обоих крейсерах было по 4 (бортовых).

Энергетическая установка «Владимира Мономаха» была двухвальная (на «Дмитрии Донском» обе паровые машины работали на один вал). На официальных испытаниях 14 июля 1884 года «Владимир Мономах» при водоизмещении 5730 тонн развил среднюю скорость 15,32 узла.

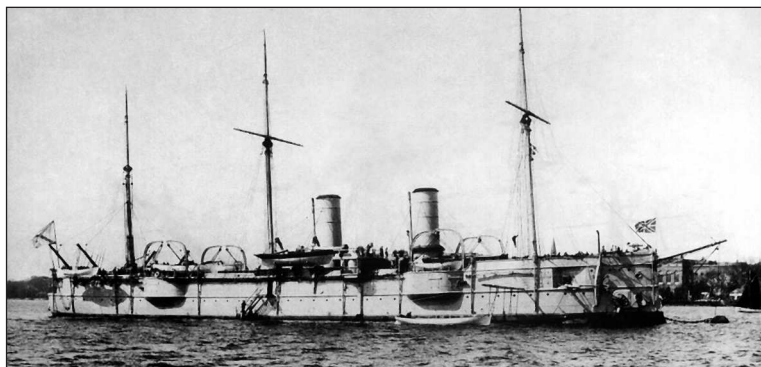
В отличие от первоначального проекта крейсера получили полный броневой пояс по ватерлинии. «Владимир Мономах» и «Дмитрий Донской» были высоко оценены не только в России, но и за рубежом. Уступая по весу бортового залпа и толщине брони британским современникам, оба крейсера имели над ними преимущество в мощности машин, площади парусов и запаса угля. К тому же для корабля крейсерского назначения число орудий и их скорострельность были более важными, чем калибр. Но русское Морское ведомство не без оснований считало, что «Мономаху» и «Дмитрию Донскому» по силам бой не только с безбронными крейсерами, но и с броненосцами, построенными до конца 1870-х годов. Справедливость такой оценки невольно подтвердили англичане, которые в противовес русским броненосным крейсерам стали посылать на Дальний Восток новейшие броненосцы, а затем специально стали строить быстроходные корабли этого класса с облегченной артиллерией<sup>17</sup>.

Впоследствии оба крейсера модернизировались, неоднократно меняя состав вооружения.

<sup>15</sup> Цит. по: Мельников Р.М. Крейсер 1-го ранга «Дмитрий Донской». СПб., 1995.

<sup>16</sup> Мельников Р.М. Крейсер 1-го ранга «Дмитрий Донской». СПб., 1995. С. 20.

<sup>17</sup> Сулига С.В. Крейсер «Владимир Мономах». М., 1994. С. 10.



Уже будучи устаревшими, «Владимир Мономах» и «Дмитрий Донской» примут участие в Цусимском сражении и в нём найдут свою могилу: «Мономах», получивший торпедную пробоину, утром 15 мая будет затоплен экипажем недалеко от острова Цусима; «Дмитрий Донской», прорываясь во Владивосток, 17 мая выдержит неравный бой с шестью японскими крейсерами и вечером будет затоплен своим экипажем у острова Дажелет.

В октябре 1885 года Балтийский завод разработал собственный проект броненосного крейсера, с тем же вооружением, что на «Дмитрии Донском», но с увеличенным до 6000 тонн водоизмещением и более высокой скоростью — 18 узлов.

После внесения по требованию МТК ряда изменений в первоначальный вариант проекта 4 марта 1886 года на Балтийском заводе началась постройка крейсера, 27 июня получившего название «Память Азова».

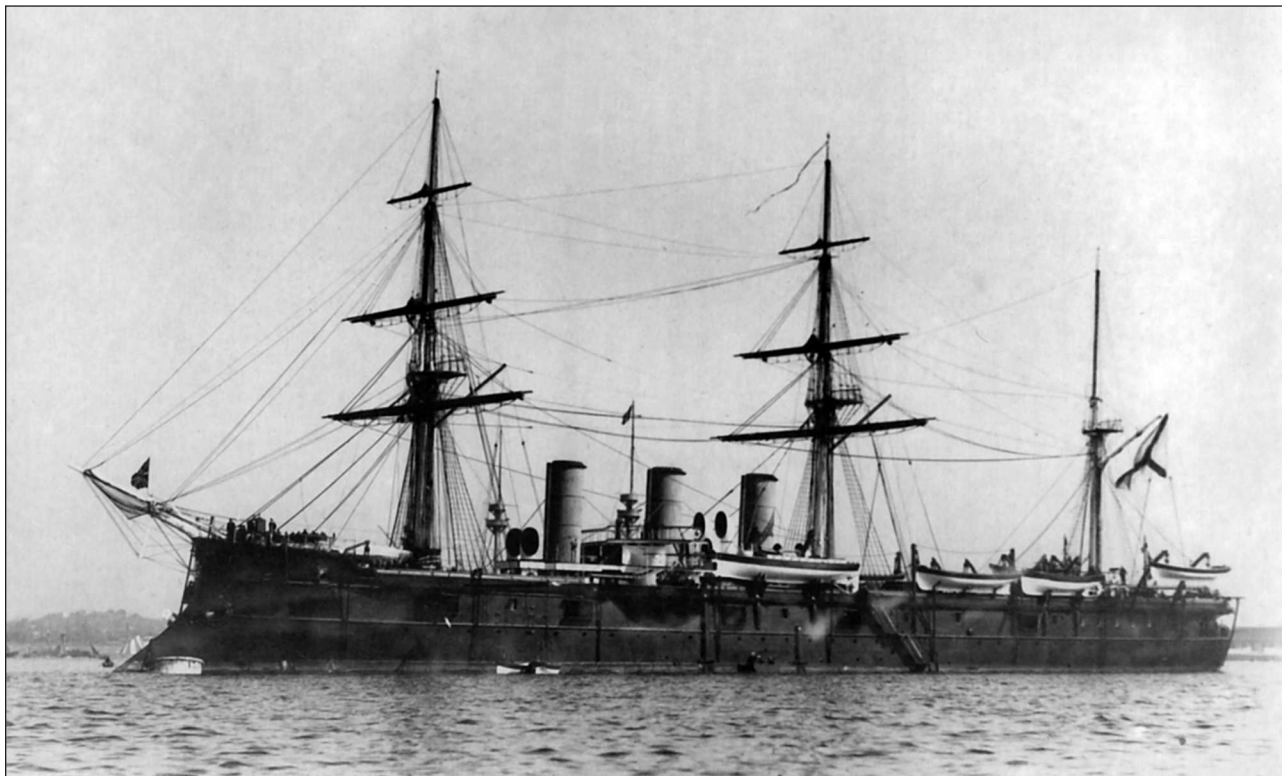
«С постройкой крейсера «Память Азова» отечественное судостроение продолжало развитие собственного типа броненосного крейсера по образцу «Владимира Мономаха»<sup>18</sup>.

В 1890 году корабль вошёл в состав Российского военно-морского флота. Водоизмещение крейсера достигло 6800 тонн (перегрузка в 800 тонн против первоначального проекта была обусловлена многочисленными изменениями, внесёнными по требованиям МТК в ходе постройки корабля).

Скорость, достигнутая на испытаниях — 16,8 узла. Вооружение — 2 8-дюймовых и 13 6-дюймовых орудий (не считая мелких), 3 торпедных аппарата. Толщина броневых пояса, шедшего по всей ватерлинии, достигала 6 дюймов, броневой палубы — 1½ дюйма. При переходе на Дальний Восток крейсер показал хорошие мо-

<sup>18</sup> Мельников Р.М. История отечественного судостроения. Т. II. СПб., 1996. С. 224.

**Броненосный  
крейсер «Владимир  
Мономах»,  
последнее  
десятилетие  
XIX века**



**Броненосный  
крейсер «Память  
Азова»**

реходные качества, несмотря на весьма серьёзную перегрузку. «Ещё на Балтике фрегат попал в шторм, замечательный по громадной и неправильной волне», высота которой доходила до 9,1 м. Фрегат оказался крепок, он показал довольно хорошие мореходные качества в полном грузу, но всё-таки был короток для форсирования большой океанской волны. Так сообщал об этом испытании, чуть ли не самом суровом за всю последующую жизнь корабля, его командир капитан 1-го ранга Н. Н. Ломен. «Превосходно, безостановочно и при всяком состоянии моря» действовали на крейсере и главные машины Балтийского завода, ни разу не потребовавшие остановки в девятисуточном периоде от Плимута до Мальты и в течение 16 часов при половинном числе котлов, уверенно державшие 14-узловую скорость<sup>19</sup>.

«Память Азова» в 1904 году будет серьёзно модернизирован, на нём заменят старые огнетрубные котлы на 18 новейших водотрубных системы Бельвиля. В 1907 году старый крейсер переклассифицируют в учебное судно. В 1909 году он сменит название на «Двина». К 1919 году корабль, получивший после февраля

<sup>19</sup> Мельников Р. М. История отечественного судостроения. Т. II. СПб., 1996. С. 227.

1917 года старое название, использовался в качестве плавбазы для подводных лодок, в ночь с 19 на 20 сентября 1919 года во время знаменитой атаки английских торпедных катеров на Кронштадт он будет поражён торпедой и затонет. В декабре 1923 года «Память Азова» подняли и разобрали на металл<sup>20</sup>.

Совершенно особняком среди русских броненосных крейсеров последней трети XIX века стоит «Адмирал Нахимов». Это будет единственный русский крейсер с башенными (барбетными) установками орудий главного калибра.

18 мая 1882 года новый управляющий Морским министерством вице-адмирал И. А. Шестаков, сменивший на этом посту А. А. Пещурова в январе 1882 года, приказал собрать лучших специалистов Российского флота: вице-адмирала С. П. Шварца (председателя Артиллерийского отдела МТК), контр-адмиралов Н. Н. Андреева, Н. В. Копытова, главного инженер-механика флота А. И. Соколова, инспектора кораблестроительных работ Кронштадского порта генерал-майора А. А. Свистковского, ведущих корабельных инженеров подполковника Н. А. Самойлова, капитанов

<sup>20</sup> Ненахов Ю. Ю. Энциклопедия крейсеров 1860–1910 гг. Минск, 2006. С. 124.



**Броненосный  
крейсер «Адмирал  
Нахимов»**

Х. В. Прохорова, И. Е. Леонтьева, Н. А. Субботина, А. П. Торопова, Н. К. Глазырина, штаб-капитанов Н. Е. Кутейникова и В. В. Максимова<sup>21</sup>.

Заседание должно было решить, какие именно суда основных классов следует строить. При этом пункт 1-й гласил: «Какой из известных типов океанских броненосцев подходит близко к нашим требованиям — именно при броне не менее 10 д, сильной (11 д) артиллерии, большом запасе угля и ходе в 15 узлов, чтобы сидел не более 26 фут и имел полную парусность»<sup>22</sup>.

И. А. Шестаков всегда лично определял основные тактико-технические требования к перспективным проектам.

<sup>21</sup> РГА ВМФ. ф. 421. ОП. 1. Д. 747. Л. 3.

<sup>22</sup> РГА ВМФ. ф. 421. ОП. 1. Д. 747. Л. 3.

Личность И. А. Шестакова вызывает у многих историков противоречивые оценки. Например, известный российский историк Р. М. Мельников оценивает его деятельность на посту руководителя Морского министерства больше со знаком «минус». Конечно же, как и все люди, И. А. Шестаков не был лишён недостатков, но при всём этом это был талантливый и незаурядный человек (что признавали даже его недоброжелатели), обладавший колоссальной энергией и работоспособностью, несмотря на возраст (он родился в 1820 году) и начинавшиеся болезни. Перенапряжение в результате тяжёлой работы станет одной из главных причин его смерти в 1888 году. Тот же Р. М. Мельников указывает, что при непосредственном участии И. А. Шестакова были заданы проектные условия,

спроектированы, построены, либо начаты постройкой 7 броненосцев, 5 крейсеров, 13 канонерских лодок, 49 миноносцев, 7 минных крейсеров<sup>23</sup>. При этом управляющему Морским министерством постоянно приходилось вести ожесточённую борьбу с Министерством финансов за каждую выделяемую на нужды морского флота копейку. Именно в начале 80-х годов ухудшилось состояние российских финансов во многом из-за враждебного отношения европейской и американской еврейской диаспоры, озлобленной антиеврейским движением в России (имели место еврейские погромы в некоторых городах, преимущественно на Украине). Министр финансов Н. Х. Бунге прямо заявил, что «при враждебном к России настроении нельзя рассчитывать на заграничную сколь-нибудь выгодную и значительную операцию. Внутренний же заём... равным образом зависит, подобно внешнему, от положения еврейских дел, потому что главные денежные средства в России находятся также в еврейских руках»<sup>24</sup>.

В результате длительных обсуждений в качестве прототипа при разработке проекта был выбран английский броненосный крейсер «Imperieuse».

Этот корабль отличался высокими характеристиками: при водоизмещении 8600 тонн он развивал скорость 16,7 узла, благодаря значительному запасу угля имел большую дальность плавания — 6500 миль, был защищён 10-дм бронёй и нёс сильное вооружение: 4 10-дм и 10 6-дм орудий, не считая мелких, а также 6 торпедных аппаратов.

Орудия главного калибра стояли поодиночке в барбетных установках, расположенных ромбом, что позволяло сосредоточить огонь трёх орудий по оконечностям и по траверзам.

13 октября 1882 года канцелярия Морского министерства уведомила Кораблестроительное отделение МТК, что «управляющий министерством приказал теперь же приступить к постройке на Балтийском заводе океанского броненосца в роде «Imperieuse» и потребовало, чтобы были представлены на рассмотрение И. А. Шестакову чертежи и спецификация предполагаемого к постройке корабля»<sup>25</sup>.

19 ноября разработанный в МТК проект был одобрен: вооружение нового корабля должны были составить 4 9-дюймовых орудия в барбетных установках, расположен-

ных ромбом, и 10–6-ти дюймовок. Машины и котлы защищал 10-ти дюймовый броневой пояс по ватерлинии с 9-ти дюймовыми броневыми траверзами. Образованную ими цитадель сверху прикрывала 2-х дюймовая броневая палуба.

Контракт на постройку крейсера был заключён с Балтийским заводом 27 апреля 1883 года.

21 октября в присутствии императора Александра III, корабль названный «Адмирал Нахимов» спустили на воду, а летом 1887 года начали испытания. Как это было со всеми другими русскими броненосными крейсерами, в ходе постройки в первоначальный проект вносились многочисленные и порой весьма существенные изменения. В результате, к моменту вступления в строй «Адмирал Нахимов» имел следующие основные тактико-технические характеристики: водоизмещение 8270 тонн; вооружение: 8 8-дюймовых орудий (по два в четырёх барбетных установках), и 10 6-дюймовых, не считая мелких, а также 3 торпедных аппарата. Бортовой броневой пояс толщиной 10 дюймов был протяжённостью 45 метров, защищающий машины и котлы, и заканчивался 9-дюймовыми броневыми траверзами, броневая палуба в пределах длины броневых траверзов увеличивалась до 3 дюймов.

Броня барбетов составляла 8 дюймов. Скорость, достигнутая на испытаниях, — чуть более 16 узлов. Крейсер имел парусную оснастку брига, но во время модернизации «Адмирала Нахимова» в 1898–1899 гг. парусный рангоут сняли.

К моменту вступления в строй «Адмирал Нахимов» являлся сильнейшим крейсером мира, превосходя по числу орудий главного калибра все иностранные корабли своего класса. К сожалению, этот тип хорошо защищённого и сильно вооружённого крейсера более не повторялся в российском военно-морском флоте — «Нахимов» был построен в единственном экземпляре.

Кстати, несмотря на относительно короткий корпус и отсутствие полубака, корабль показал хорошие мореходные качества.

Однако стремительный научно-технический прогресс очень быстро сделал устаревшим «Адмирала Нахимова».

«К несчастью для «Адмирала Нахимова», как и других его современников, прогресс военного кораблестроения «состарил» их раньше времени. Более эффективные и лёгкие водотрубные котлы, машины тройного расширения, новые электрические приборы и устройства, лучшая по качеству броня и лучшие схемы её

<sup>23</sup> Мельников Р. М. История отечественного судостроения. Т. II. СПб., 1996. С. 159.

<sup>24</sup> Кондратенко Р. В. Указ. соч. С. 103.

<sup>25</sup> РГА ВМФ. Ф. 421. ОП. 1. Д. 766. Л. 1.



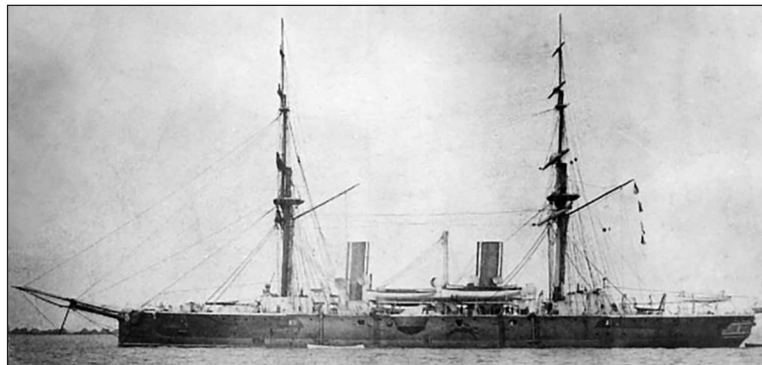
расположения, скорострельные патронные орудия, не требующие продувки ствола после выстрела, бездымный порох и мощные взрывные начинки снарядов, более совершенные системы подачи боезапаса и управления огнём — всё это появилось буквально через пять-шесть лет после вступления «Нахимова» в строй»<sup>26</sup>.

Во второй половине XIX века военные корабли успевали устаревать, ещё находясь на стапелях. Кстати, именно стремительным научно-техническим прогрессом объясняются многочисленные изменения, которые вносились в конструкцию находящихся в постройке русских кораблей — моряки старались хоть как-то «подтянуть» корабль ко всё более высоким требованиям по вооружению, защите, скорости хода и т. д. «Адмирал Нахимов» примет участие в Цусимском сражении, где и найдёт свою могилу.

В целом в бытность И. А. Шестакова управляющим Морским министерством постройка броненосных крейсеров велась опережающими темпами. После его смерти новым управляющим Морским министерством 28 ноября 1888 года будет назначен вице-адмирал Н. М. Чихачёв. Он также был сторонником крейсерской доктрины, но при этом ратовал за создание крейсеров-гигантов.

Дело в том, что в середине 1880-х гг. в связи с созданием трансокеанских коммерческих пароходов водоизмещением 12 000 тонн и длине корпуса более 150 м выяснилось, что при длине корпуса, примерно в полтора раза превышающей среднестатистическую длину океанской волны — 103 м. и скорости хода 18–19 узлов, эти пароходы, имея заострённые обводы и большую удлиённость корпуса с разгруженными оконечностями, закрытый полубок до середины длины, не поднимались на встречную волну, а прорезали её, существенно не теряя в скорости. В то же время новейшие броненосные крейсера «Империя» и «Адмирал Нахимов» могли развивать проектные скорости лишь при спокойной воде, а в штормовых условиях эти «бронированные коротышки» — безнадежно теряли свои скоростные качества и не могли преследовать быстроходных «коммерсантов».

Не случайно видный английский кораблестроитель Э. Рид призвал при постройке крейсеров брать пример с длинных трансатлантических пароходов. Но при существенном удлинении корпуса палубная



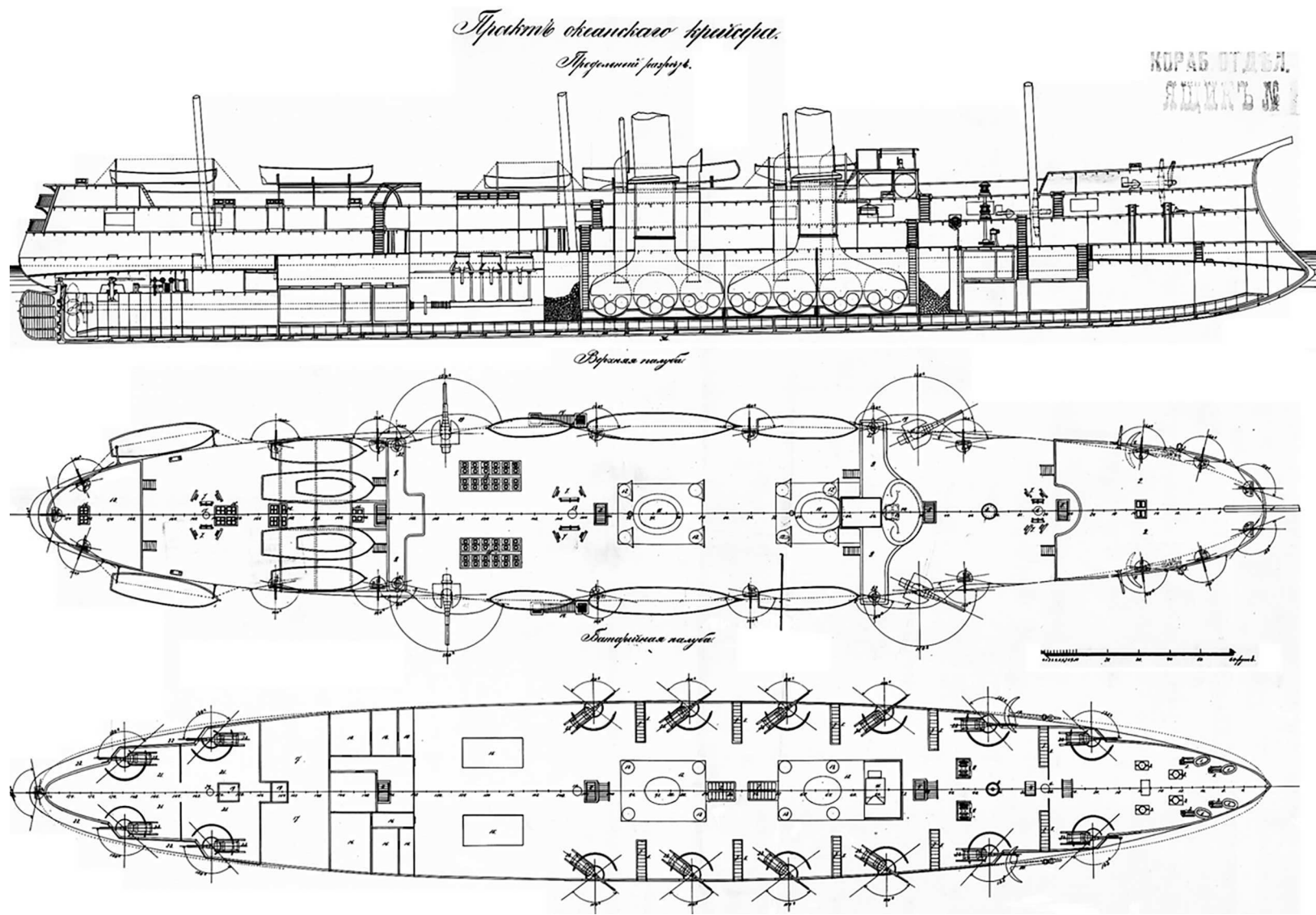
**Британский крейсер «Имперьюз» вскоре после вступления в строй**

броня не создавала разрушительных напряжений в конструкции корпуса, а вот бортовая в случае значительного увеличения длины корпуса вызывала дополнительное напряжение в конструкции и требовала её усиления и, соответственно, прироста водоизмещения в ущерб вооружению и запасам топлива. Чтобы разгрузить оконечности, был самый простой путь — не бронировать весь корпус крейсера, защитив бронёй только его центральную часть, где находилась жизненно важная система корабля. Забегая вперед, отмечу, что именно из-за нежелания перегружать оконечности и улучшить мореходность последующие три русских океанских крейсера — «Рюрик», «Россия» и «Громобой» не получат полный броневой пояс по ватерлинии.

Ещё будучи исполняющим должность управляющего Морским министерством (вследствие отъезда И. А. Шестакова за границу) Н. М. Чихачёв дал санкцию на разработку Балтийским заводом крейсера гораздо большего по сравнению с построенными водоизмещения и большой дальностью плавания. 14 июня 1888 года ему был представлен проект, разработанный корабельным инженером Н. Е. Родионовым (И. А. Шестаков, серьёзно болевший, лечился тогда в Австрии и, несмотря на все усилия врачей, чувствовал себя всё хуже и хуже).

«Принципиальными отличиями этого проекта были увеличенные водоизмещение корабля (9000 тонн против 6700 у последнего из построенных — крейсера «Память Азова»), высота борта и столь же непривычно большое отношение длины к ширине (удлинённость). Таким путём Н. Е. Родионов рассчитывал существенно повысить мореходность корабля и гарантировать сохранение им высокой проектной скорости (18,5 узла) при любом состоянии моря. Заботиться об этом заставлял опыт плавания построенного заводом по заданию МТК (по образцу английского

<sup>26</sup> Сулига С. В. Броненосный крейсер «Адмирал Нахимов» / Морская коллекция, 1995. № 2. С. 13.



Проект океанскаго крейсера I ранга, представленный в МТК Н. Е. Родионовым  
(продольный разрез, планы верхней и батарейной палуб)

«Imperieuse») относительно короткого, низкоробортного, широкого крейсера «Адмирал Нахимов». В оправдание этого решения приводился опыт французского кораблестроения, поскольку французы в отличие от англичан уже начали осознавать важность удлинения кораблей<sup>27</sup>. Необычной была заявленная дальность плавания — 20 000 миль. При длине корпуса с тараном в 428 футов 7 дюймов ширина его по ватерлинии составляла 61 фут (т. е. при максимальной длине 131 м ширина составляла 18,6 м). На протяжении машинных и котельных отделений борт защищался броневым поясом в 203 мм толщиной, длина пояса составляла 82,3 м. С носа и кормы он замыкался 152-мм траверзами.

Корабль оснащался двумя вертикальными паровыми машинами тройного расширения суммарной мощностью 12 600 л. с. по образцу машин броненосца «Синоп».

Крейсер нёс мощное артиллерийское вооружение — 4 203-мм и 16 152-мм орудий, все с длиной ствола в 35 калибров. 203-мм орудия размещались побортно в спонсолах на верхней палубе, а 152-мм — в батареейной. 152-мм орудия защищались местным бронированием борта и отделялись друг от друга брекветами траверзами. Кроме того, на корабле устанавливалось 30 скорострельных 47-мм и 37-мм орудий **Гочкисса** (?).

Торпедное вооружение состояло из 5 торпедных аппаратов.

Запас топлива — 1750 тонн.

И. А. Шестаков дал согласие на дальнейшую разработку проекта с последующей постройкой крейсера. После множества обсуждений проект Н. Е. Родионова был отклонён, а разработка нового перспективного крейсера была поручена МТК. В качестве главных аргументов против проекта Родионова значились необычайно длинный корпус крейсера при его относительно малой ширине. Как отмечал главный инженер Петербургского порта Н. А. Субботин: «20 000 миль, хорошая артиллерия, линейное вооружение, бортовая броня на 280 футов, 2000 тонн угля, а главное, способность сохранять скорость не только на тихой воде, но и на океанском волнении. Представленный проект так заманчив, так увлекателен и так действительно желателен для русского флота, что при разборе его необходимо много хладнокровия для спокойного его обсуждения. Страстное отношение к вопросу, извинительное в этом случае каждому Русскому человеку, искренне желающему осуществления давно

лелеемой надежды иметь крейсер, приспособленный к потребностям именно нашим, русским, каким и отвечает наиболее, крейсер предлагаемый, легко и вполне натурально может заставить упустить из виду те неверности или, лучше сказать, слишком смелые расчёты, которые взяты при проектировании его.

При первом взгляде на проект поражает его длина 420 футов, а с тараном до 430 футов. Очевидно, здесь влияние размеров океанских пароходов, которые при длине до 498 футов и водоизмещением более 12 000 т обыкновенно ходят по 18,5, а иногда и по 19 узлов. Как не желать построить броненосный крейсер, подобный этим пароходам, обладающий быстротой на волнении?

Сознавая вполне, что пионерами в создании совершенно новых типов судов, военных броненосных крейсеров, нам быть очень рискованно, так как дело кораблестроения и теоретически, и практически разработано в первоклассных европейских державах неизмеримо выше, нежели у нас. Броненосные крейсера в 9000 т и 18–19 узловой скоростью с поясной броней и значительной артиллерией с отклонением длины к ширине 6,88. Существуют ли где такие?

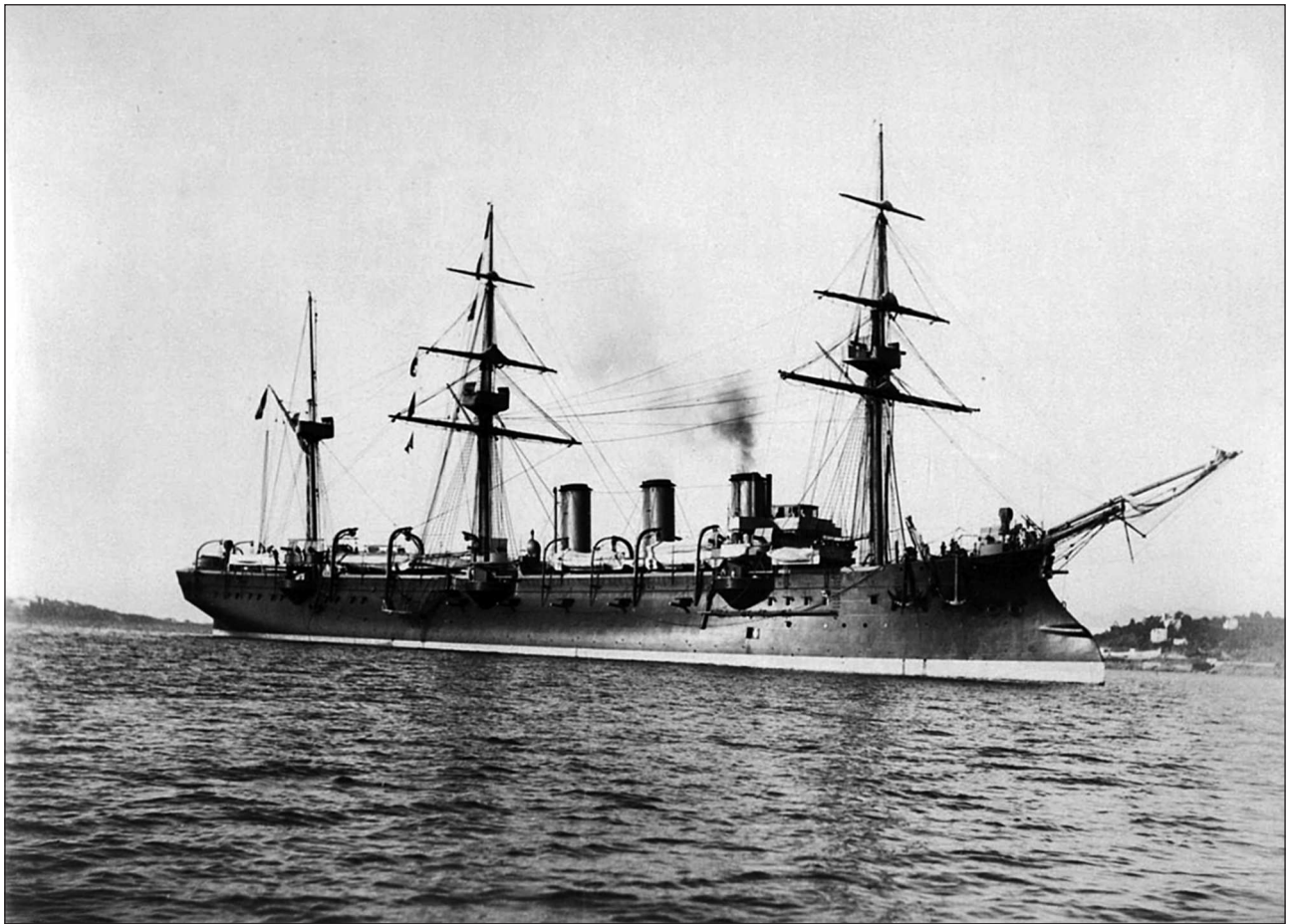
Такого типа нет в мире.

В Англии быстроходные крейсера с бортовой броней и 19-узловой скоростью «Галатей» и «Аустралия» имеют только 5000 т водоизмещения, длину (L) 300 футов, ширину (B) 56 футов и L/B = 5,3.

У французов быстроходных крейсеров с поясной броней нет. Только бронепалубные крейсера «Алжир», «Сесиль», «Таж». Крейсер же с бортовой броней **«Дююсклен»** (?) имеет водоизмещение 5780 т, длину 267 футов, ширину 57,3 фута и L/B = 4,66, «Викторьёз» и «Триольфант» при водоизмещении 4600 т имеют отношение длины (256) к ширине (49) 5,22. Те же выводы следуют из сравнения с итальянским «Джиованни Бузан», немецким «Иреке», чилийским «Эсмеральда», американскими «Балтимор», «Нью-Арк» и «Чарлестон».

Из этого перечня следует, с какой осторожностью ведётся дело создания быстроходных военных крейсеров в Англии, где превосходно изучена постройка названных океанских пароходов, где сериями строятся военные суда разных типов. Новые крейсера «Блэк» и «Бленхейм» водоизмещением в 9000 т и скоростью 22 узла с запасом угля в 1800 т имеют только палубную броню и обыкновенные размеры (375 x 65) и отношение L/B только 5,77. Очевидно, то палубная броня, ле-

<sup>27</sup> Мельников Р. М. «Рюрик» был первым. Л., 1989. С. 14.



**Французский  
бронепалубный  
крейсер «Сесиль»**

жащая на **бимсах** (?) всю свою массу как бы внутренний груз, не предоставляет тех разрушающих напряжений на корпус, которые существуют при броне бортовой и потому позволяет удлинять суда.

Такая длина в 420 футов требует особенного усиления системы корпуса, а это потребует приращения веса к исчисленному в 34 %». <sup>28</sup>

В проекте МТК (журнал № 96 от 25 мая 1889 года) скорость с 18,5 уменьшилась до 18, дальность плавания ограничивалась 10 000 миль. Длина корабля уменьшилась на 10 м (до 118,8 м по ватерлинии), увеличивались ширина (с 18,6 до 20,4 м) и осадка. Бронирование сохранялось как в проекте завода: бортовой броневой пояс на протяжении 80 % длины судна, но его толщина увеличивалась до 10 дюймов (в проекте Н. Е. Родионова — 8 дюймов). Вооружение оставалось тем же, что и в проекте Родионова:

<sup>28</sup> Пахомов Н. А. Крейсер 1 ранга «Рюрик» (1888–1904 гг.) СПб., 2014, с. 7–8.

4 8-дюймовых, 16 6-дюймовых, 20 47-мм, 10 37-мм и 4 87-мм орудий. Торпедное вооружение доводилось до 6 торпедных аппаратов (возможность кругового обстрела). Водоизмещение крейсера по проекту достигло 10000 тонн. Весь проект разрабатывался под руководством члена МТК корабельного инженера Н. Е. Кутейникова. Он предложил разместить на каждом валу по две машины, как сделали англичане на крейсере типа «Бленхейм». «Это позволило за счёт меньшей высоты скрыть их полностью под броневой палубой и избежать применения громоздких, высоких броневых глашсов. В данном случае условия использования машин при плавании экономической скоростью улучшались, так как каждая из машин (вторая отключалась) работала в оптимальном режиме. Но доводы Н. Е. Кутейникова в пользу применения прогрессивных водотрубных котлов (вместо традиционных огнетрубных) не вызвали доверия. Отвергли и оправданный вариант смешанной котельной

установки из котлов двух типов: Бельвиля и цилиндрических»<sup>29</sup>.

Решение в пользу выбора цилиндрических котлов объяснялось тем, что цилиндрические котлы хорошо зарекомендовали себя на флоте, были экономичнее, менее прихотливыми в эксплуатации. В то же время за счёт большего объёма воды они были тяжелее и требовали большего времени для разогрева воды.

Несомненно, котлы Бельвиля были более прогрессивными, но требовали к себе большего внимания и, кроме того, первые их образцы были не лишены свойственных всей новой технике «детских болезней».

Тут интересно привести выдержку из работы Н. А. Пахомова о «Рюрике»: «В современной исследовательской литературе стало общим местом превозносить возможности водотрубных котлов Бельвиля, одновременно принижая значение цилиндрических котлов. Однако, в начале XX века была другая точка зрения. Например, командир «Громобоя» капитан 1-го ранга К. П. Иессен в с1902 году писал: «Котлы «Громобоя» не экономичны, чрезвычайно не выгодны к расходу угля, и, значит, к дальности плавания (боевому радиусу). При экономическом ходе крейсер может прийти при расходе 1 тонны кардифа не более 2,5 мили, тогда как при цилиндрических котлах это расстояние равнялось 3 и более миль...»

Судовые механики, впервые столкнувшись с котлами Бельвиля, были немало разочарованы временем разведения паров в них. Действительно, главное преимущество водотрубных котлов перед цилиндрическими (огнетрубными), как указывалось в рекламном проспекте инженера Бельвиля, это значительно меньшее время разведения паров — всего 20 минут. В формуляре же указывалось совсем другое время — 5 часов. Доходило до роптания: «Что же это за прогрессивные котлы, если они ничем от прежних не отличаются?»

Чтобы лучше понять особенности цилиндрических котлов, скажем о бельвилевских котлах чуть подробнее, тем более что предпочтения или пренебрежения историков фактами не подкрепляются. Через час после начала разведения паров в котлах Бельвиля следует прогрев машин, через 3,5 часа, когда пары были уже во всех котлах, проворачивали машины. Через 4 часа давали малый ход, в течение пятого часа постепенно увеличивали число оборотов до полного. Таким образом, от начала

<sup>29</sup> Мельников Р. М. История отечественного судостроения. Т. II. СПб., 1996. С. 351.

разведения паров до начала движения корабля должно пройти 4 часа и 5 часов до марша полным ходом. Если же на прогреве работают дежурные котлы, ход может быть дан через 2 часа («Россия»).

А что же цилиндрические котлы? Безусловно, больший объём воды требовал большего времени для её закипания. Но вот перед нами строевой рапорт командира крейсера «Адмирал Корнилов» за 9 ноября 1901 года. 31 октября в 5 утра крейсер начал поднимать пары, а в 8 часов, после подъёма флага, он уже дал ход. Итого — 3 часа от начала разводки паров до команды «малый вперёд». Если же на корабле постоянно работает на подогреве дежурный котёл, то пары поднимаются ещё быстрее. Так, на следующий день в 10 утра крейсер начал поднимать пары. В 11 часов пары были готовы, и крейсер снялся с якоря. Для перехода с экономического на полный требовалось отнюдь не час, как требовал формуляр на бельвиля, а 30–40 минут. Например, 11 августа 1889 года и.о. помощника ГМШ В. П. Верховский рекомендовал В. Г. Басаргину: «Крейсер «Адмирал Корнилов» будет держать пар в пяти котлах. Чтобы поднять пар во всех (восьми). — Прим. автора) котлах, крейсеру необходимо не менее получаса. Это обстоятельство благоволиите иметь в виду, если Государю Императору угодно будет видеть крейсер на полном ходу»<sup>30</sup>.

Тут надо отметить, что даже ведущие военно-морские державы мира — Англия и Франция не торопились переходить на более прогрессивные котлы Бельвиля.

Кстати, Кутейников учитывал меньшую экономичность котлов Бельвиля, когда предлагал смешанную установку: «В отношении паровых котлов должна быть комбинация обыкновенных цилиндрических котлов (три обыкновенных одинарных котла в одном отделении) с маловодными трубными котлами высокого давления Бельвиля (24 котла в трёх отделениях), чтобы последние составляли резерв до полного хода во время военных действий, а остальная небольшая часть должна быть достаточна только для экономического 10-узлового хода (исходя из важности дальности равной скороходности).»<sup>31</sup>

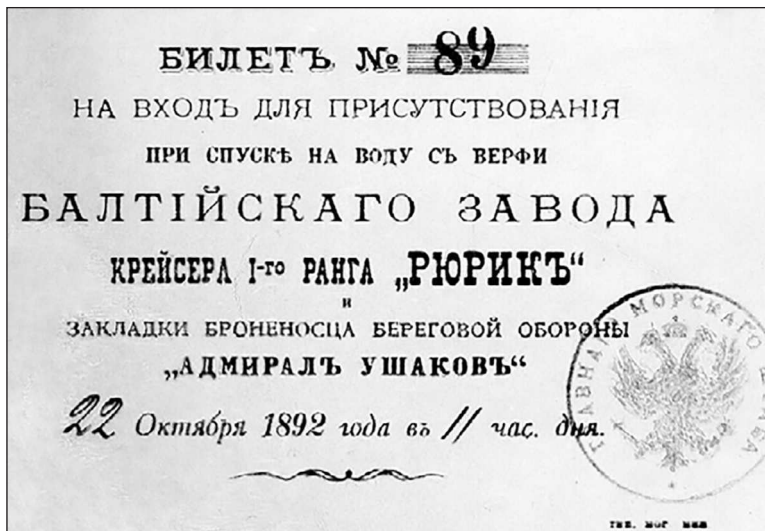
Однако это решение отклонил лично Н. М. Чихачёв: «Главная выгода Бельвиля котлов — продолжительность службы, лёгкость перемены частей и ненадобность

<sup>30</sup> Пахомов Н. А. Крейсер 1-го ранга «Рюрик» (1888–1904 гг.) СПб., 2014, с. 57.

<sup>31</sup> Пахомов Н. А. Крейсер 1-го ранга «Рюрик» (1888–1904 гг.) СПб., 2014, с. 14.



**Чихачев  
Николай  
Матвеевич**



**Пригласительный билет на церемонию спуска на воду крейсера «Рюрик»**

при перемене котлов производить капитальные работы для вынужения старых и постановки новых котлов. Столь высокое преимущество бельвилевских котлов совершенно уничтожается, если иметь на том же судне смешанной системы котлы Бельвиля и цилиндрические. 24 января 1900»<sup>32</sup>.

Строить новый крейсер поручили Балтийскому заводу, работы начались в сентябре 1889 года, но вскоре последовала длительная задержка, связанная с очередной серьёзной переработкой проекта крейсера, который 22 января 1890 года получил имя «Рюрик». Много времени терялось на согласование с МТК разработанных заводом чертежей. Долго не могли получить спецификацию корпуса, без которой был невозможен заказ стали. В результате в своей резолюции от 7 июня 1890-го года Н. М. Чихачёв раздражённо указал МТК: «... Из-за формальностей мы теряем самое золотое время, не приступают к заказу стали и всё стоит, завод бездействует, рабочие голодают и всё из-за замедления технического комитета, разрабатывающего чертежи более года»<sup>33</sup>.

Лишь 22 октября 1892 года «Рюрик» был спущен на воду. Достройка на плаву заняла ещё около двух лет — и лишь в конце октября 1894 года крейсер был готов к ходовым испытаниям. К моменту вступления в строй основные характеристики «Рюрика» были следующие: длина по ватерлинии 130,1 м, ширина наибольшая — 20,4 м, осадка — 7,9 м.

<sup>32</sup> Пахомов Н. А. Крейсер 1 ранга «Рюрик» (1888–1904 гг.) СПб., 2014, с. 14.

<sup>33</sup> Мельников Р. М. «Рюрик» был первым. Л., 1989. С. 26.

В результате изменений первоначально проекта существенно выросла не только длина корабля (на 10 м), но и его водоизмещение — до 10 933 тонн, однако в результате постройки, не смогли избежать серьёзной перегрузки крейсера — его водоизмещение достигло 11 690 тонн, а осадка увеличилась до 8,18 м. Однако даже с такой перегрузкой крейсер на испытаниях 5 сентября 1895 года показал среднюю скорость 18,84 узла!

Вооружение крейсера состояло из 4 8-дюймовых, 16 6-дюймовых, 6 120-мм орудий, а также 6 47-мм, 10 37-мм, 2 63-мм десантных Барановского и 6 торпедных аппаратов. «Рюрик» первым в Российском императорском флоте получит новые, только что принятые на вооружение 6-дюймовые и 120-мм дальнобойные скорострельные орудия системы Канэ с длиной ствола 45 калибров, но 8-дюймовые поставят старого образца, 35-калиберные. 8-дюймовки были расположены на верхней палубе побортно в носовой и кормовой частях крейсера, в средней части верхней палубы стояло 6 120-мм орудий. Все 16 6-дюймовых орудий устанавливались на батарейной палубе. При этом, если орудия на верхней палубе имели щитовое прикрытие, то 6-дюймовки вообще не имели никакой защиты! Их расположение на батарейной палубе было таково, что один попавший в неё снаряд мог вывести из строя сразу несколько орудий. До сих пор остаётся открытым вопрос, почему на «Рюрике» установили 120-мм орудия. По всем параметрам, кроме скорострельности, они уступали 152-мм. Для крупных целей предназначались 203 и 152-мм, для миноносцев — 47 и 37-мм. Для какой цели тогда предназначались 120-мм пушки? 120-мм орудия на верхней палубе «Рюрика» установили по личному распоряжению Чихачёва, отданному в апреле 1890 года. Возможно, боялись установкой аналогичного числа 152-мм орудий вызвать дополнительную перегрузку крейсера — вес 120-мм орудия со станком составлял чуть более 7600 кг, а 152-мм — почти 11 900 кг.

Постройка «Рюрика» вызвала, как уже указывалось ранее, переполох в английских военно-морских кругах. Однако после более детального ознакомления с русским крейсером опасения англичан быстро отпали.

В 1896 году автор известного ежегодника Брассей пишет: «Если бы мы раньше имели случай рассмотреть «Рюрик», то «Powerfull» и «Terrible» никогда не были бы построены. Борта «Рюрика» оцетинены пушками, и до тех пор, пока вы не подни-

метесь на палубу, он кажется страшным. Но достаточно одного снаряда, разорвавшегося в открытой батарее «Рюрика», чтобы пол дюжины орудий оказались выведенными из строя»<sup>34</sup>.

К сожалению, это высказывание подтвердится во время боя в Корейском проливе 1 августа 1904 года, ставшего фатальным для «Рюрика».

Надо отметить, что после работы Г. М. Мельникова «Рюрик» был первым» долгое время никто изучением этого выдающегося корабля не занимался и лишь сравнительно недавно вышли в свет прекрасные работы Н. А. Пахомова, посвященные этому крейсеру<sup>35</sup>, в которых автор впервые вводит в научный оборот многие ранее не публиковавшиеся документы, воспоминания очевидцев, данные по устройству крейсера, которые стали возможны благодаря его многолетним изысканиям в архиве ГГА ВМФ. Согласно Н. А. Пахомову: «Бортовой пояс крейсера протянулся от шпангоута № 26 до шпангоута № 92, и, таким образом, его бортовая проекция имеет длину 80,46 м, что составляет 62 % от длины корабля по ватерлинии. Броня каждого борта на шпангоутах № 26 и 92 соединяется между собой броневыми траверсами. Пояс и траверзы сделаны из сталежелезных плит. Толщина верхней кромки броневых плит на протяжении машинных и котельных отделений — 10». Эта толщина вниз сохраняется на 42, далее постепенно уменьшается и к нижней кромке равна 5». Плиты поставлены на шельф, расположенный на 4 фута 9 дюймов ниже ГВЛ, следовательно, НВО пояс возвышается на 3 фута»<sup>36</sup>.

Броневые траверзы имеют толщину 9 дюймов носовой и 8 — кормовой. Бортовая броня «Рюрика» была принята без испытаний. Надо сказать, что в это время появилась гораздо более совершенная стальная броня, в частности, заводов Винкарса и Шнейдера, но технология таких плит ещё не была отработана в России, а заказ за границей вызвал бы удлинение сроков постройки.

Бортовая палуба на протяжении броневых пояса была плоской, её толщина составляла 38 мм, но она была положена на стальной 19-мм настил палубы. Палубная броня шла на уровне верхней кромки бро-

<sup>34</sup> Цит. по: Егорьев В. Е. Операции Владивостокских крейсеров в русско-японскую войну 1904–1905 гг. М.-Л., 1939. С. 9.

<sup>35</sup> Пахомов Н. А. Крейсер 1-го ранга «Рюрик» (1888–1904 гг.). СПб., 2014. Пахомов Н. А. Война и мир крейсера «Рюрик». СПб., 2013.

<sup>36</sup> Пахомов Н. А. Крейсер 1-го ранга «Рюрик» (1888–1904 гг.). СПб., 2014. с. 46–47.

невого пояса. В оконечностях, не имеющих бортовой брони, бортовая палуба была выполнена каркасной, она шла от нижних кромок броневых траверзов. Она также была выполнена из трёх слоёв: на 9,5-мм настилку (3/8 дюйма) и нижний слой толщиной 1,25 дюйма (38 мм) укладывались плиты толщиной от 1 дюйма в носу, до 1 3/4 дюйма у носового траверза.

Кормовой каркас тоже укладывался на 3/8-дюймовую настилку из двух слоёв — нижний 1,25 дюйма, верхний — 1,75 дюйма. То есть его суммарная толщина составляла 76,2 мм на 9,5-мм настилке. Как пишет Н. А. Пахомов: «К сожалению, палубную броню делал Балтийский завод, а не Ижорский, потому броневые качества судостроительной стали, символизовавшей броню, были чисто символическими. В бою такая экономия обернулась трагедией — японские снаряды с лёгкостью пробили слоёный каркас и вывели из строя рулевое управление»<sup>37</sup>.

Броневые главных машинных отделений защищались 5-дм бронёй (127 мм), также сталежелезной. На батарейной палубе были установлены броневые траверзы из 4 дм плит. Они и составляли единственную защиту 6-дм орудий, но эта защита была только от продольного огня — при погоне или уходе от противника.

Броневая рубка имела толщину 6 дюймов. Вертикальный привод парового штурвала, идущий в боевую рубку, защищался броневой трубой с толщиной стенок 71,4 мм (2 8/10 дюйма).

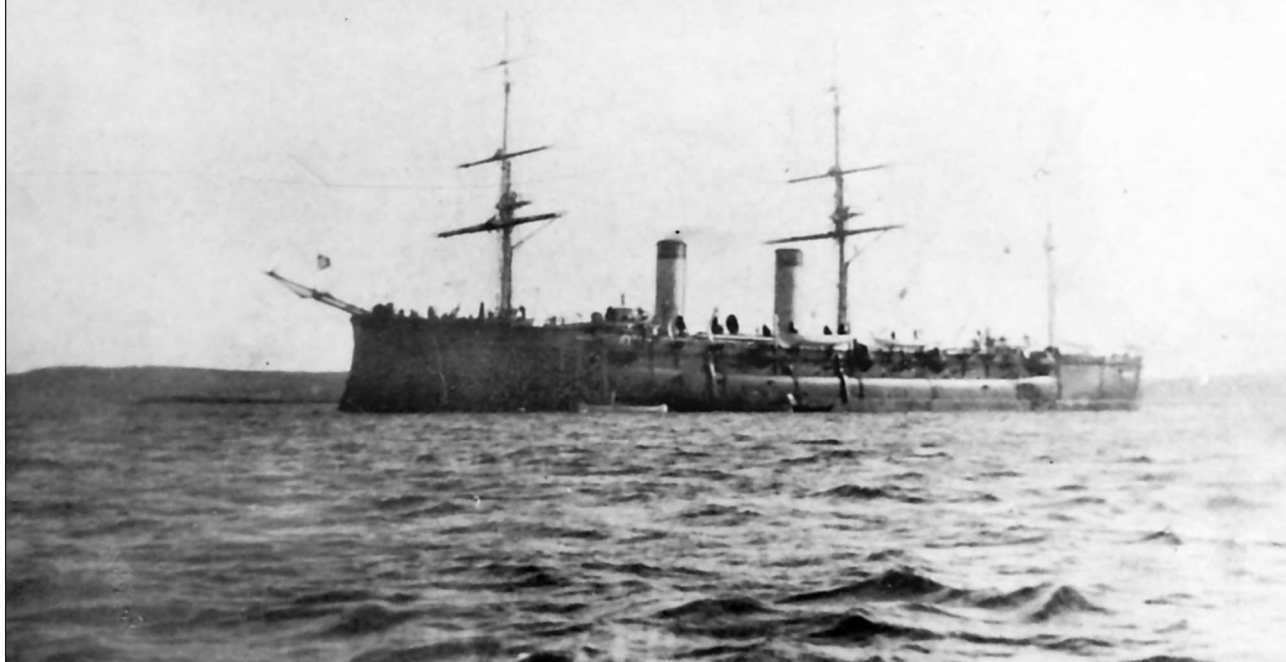
Вес всей брони «Рюрика» достигал 1485 тонн.

Крейсер имел парусное вооружение барка. Дальность плавания при полном запасе угля (1933 тонн) достигала 6700 миль. 29 октября 1895 года «Рюрик» вместе с крейсером «Дмитрий Донской» покинул Кронштадт, направляясь на Дальний Восток, где пройдёт вся его служба. Во время перехода крейсер показал прекрасные мореходные качества.

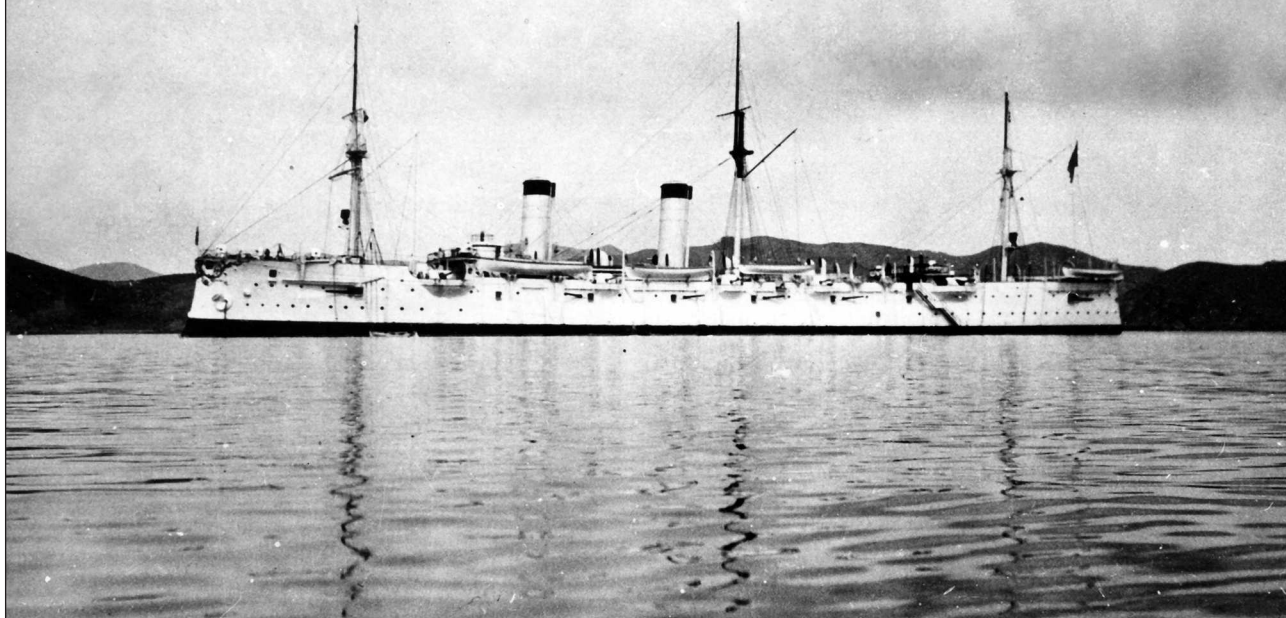
«Рюрик» ещё находился на стапелях Балтийского завода, когда управляющий Морским министерством Н. М. Чихачёв 22 августа 1892 года дал задание МТК начать проектирование второго подобного корабля — Чихачёв назвал его «Рюрик № 2». Усовершенствованный крейсер должен был отличаться более полным бронированием. Однако, к сожалению, в результате последующей разработки проекта, отка-

<sup>37</sup> Пахомов Н. А. Крейсер 1 ранга «Рюрик» (1888–1904 гг.). СПб., 2014. с. 48.

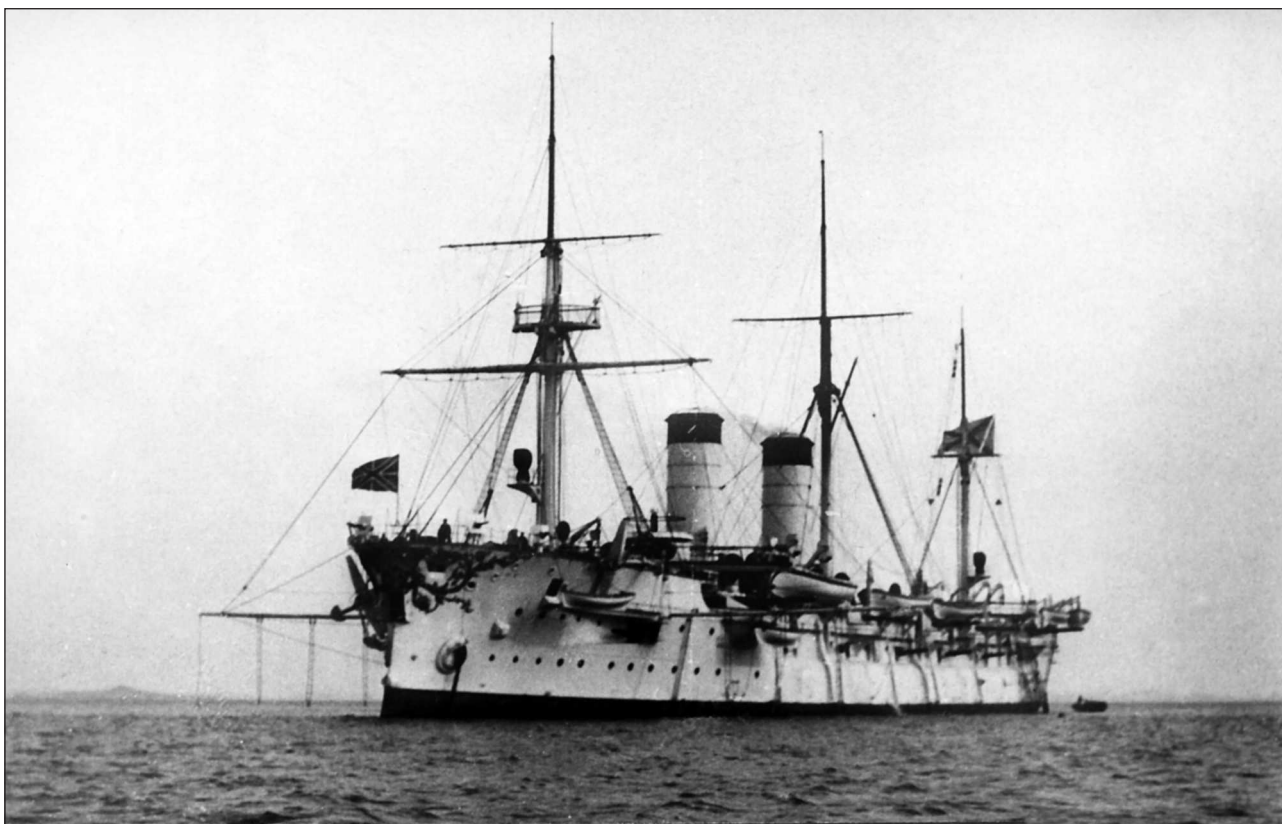
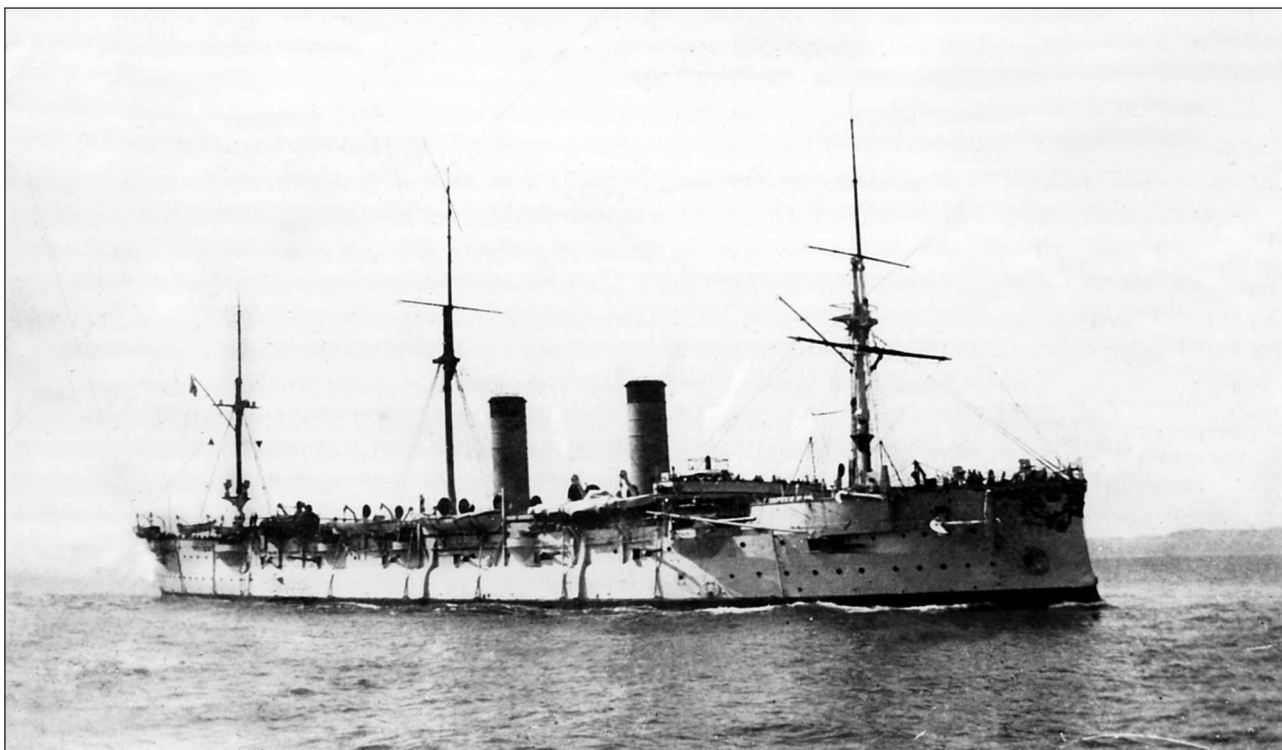
*Крейсер «Рюрик» в море*



*Сушка белья на крейсере «Рюрик»*







*Крейсер «Рюрик» в тропической окраске (оба снимка)*

жуются от бронированных казематов для орудий главного калибра. Не получит поддержки и предложение ряда специалистов МТК (в т. ч. представителя артиллерийского отдела подполковника А. Ф. Бринка) установить на корабле сплошной, от носа до кормы, броневой пояс. В конечном итоге, новый крейсер унаследует главный недостаток «Рюрика» — неудовлетворительную защиту артиллерии.

Весной 1893 года проект «Рюрика № 2» был готов, и 16 октября 1893 года началась постройка крейсера, получившего в ноябре того же года название «Россия».

Главным принципиальным новшеством было применение заказанных во Франции водотрубных котлов системы Бельвиля и специальной вспомогательной машины малой мощности (2500 л сил) для экономического хода. Крейсер стал трёхвальной — вспомогательная машина работала на средний вал, а две главные — на бортовые. По замыслу создателей проекта, вспомогательная машина должна была существенно увеличить дальность плавания: «Расчитанная на достижение обычной 10-узловой экономической скорости, она должна была работать в постоянном режиме полной мощности с минимальным удельным расходом топлива. Тем самым исключался износ маршевых машин (расчитанных на полную мощность) на неоптимальном для них режиме экономической скорости, когда из-за работы при неполной мощности резко повышался удельный расход топлива. Благодаря такой экономии (при расходе 4 т/сут. угля на общекорабельные потребности), дальность плавания с кардифским углём при скорости 8 и 10 узлов должна была достигнуть 16 500 и 13 440 миль соответственно»<sup>38</sup>.

Новый крейсер должен был быть больше «Рюрика» по водоизмещению (12 130 тонн по проекту) и развивать более высокую скорость (19 узлов). Для достижения такой скорости потребовалось установить более мощные главные машины — две маршевые машины имели суммарную мощность по проекту 14 500 л. с.

Иным были размерения корабля: длина наибольшая — 144,2 м, ширина — 20,1 м, осадка — 8 м.

«Россия» получит более совершенную броню — гарвеированную. В России только начинали осваивать технологию её изготовления, поэтому часть брони для крейсера заказали в США. Новая броня по сопротивляемости превосходила ста-

лежелезную, в результате 8-ми дюймовый броневой пояс «России» обеспечивал лучшую защиту, нежели 10-ти дюймовый пояс «Рюрика». Броневой пояс «России» шёл от кормовой оконечности и не доходил до форштевня 27 м.

Наибольшая толщина его достигала 8 дм на протяжении котельных и машинных отделений, в носовой части его толщина уменьшалась до 6 дм, и он замыкался броневым траверзом толщиной 7 дм. К кормовой части толщина постепенно уменьшалась до 6 и 5 дм. Высота плит составляла 8 футов 6 дюймов (2,6 м), из них 4 фута находилось ниже ватерлинии. Толщина стенок броневое пояса от ватерлинии постепенно утолщалась до 4 дюймов.

Броневая палуба в районе пояса была плоской, её толщина была 2 дюйма, и она шла по верхней кромке броневое пояса, в носовой части, не защищённой бортовой бронёй, она была выполнена по образцу «Рюрика» **карапасной** (?), идущей от нижней кромки носового броневое траверза, её толщина составляла до 3 дм на скосах и 2 ½ дм в верхней части.

Защиту дымоходов на высоту одного междупалубного пространства обеспечивали 3 дм броневые кожухи. Верхние части главных паровых машин были защищены 5 дм. наклонной бронёй гласиса.

Вся броня толщиной от 5 дм. и выше была закалена по способу Гарвея. Палубная броня — из мягкой сталеникелевой брони.

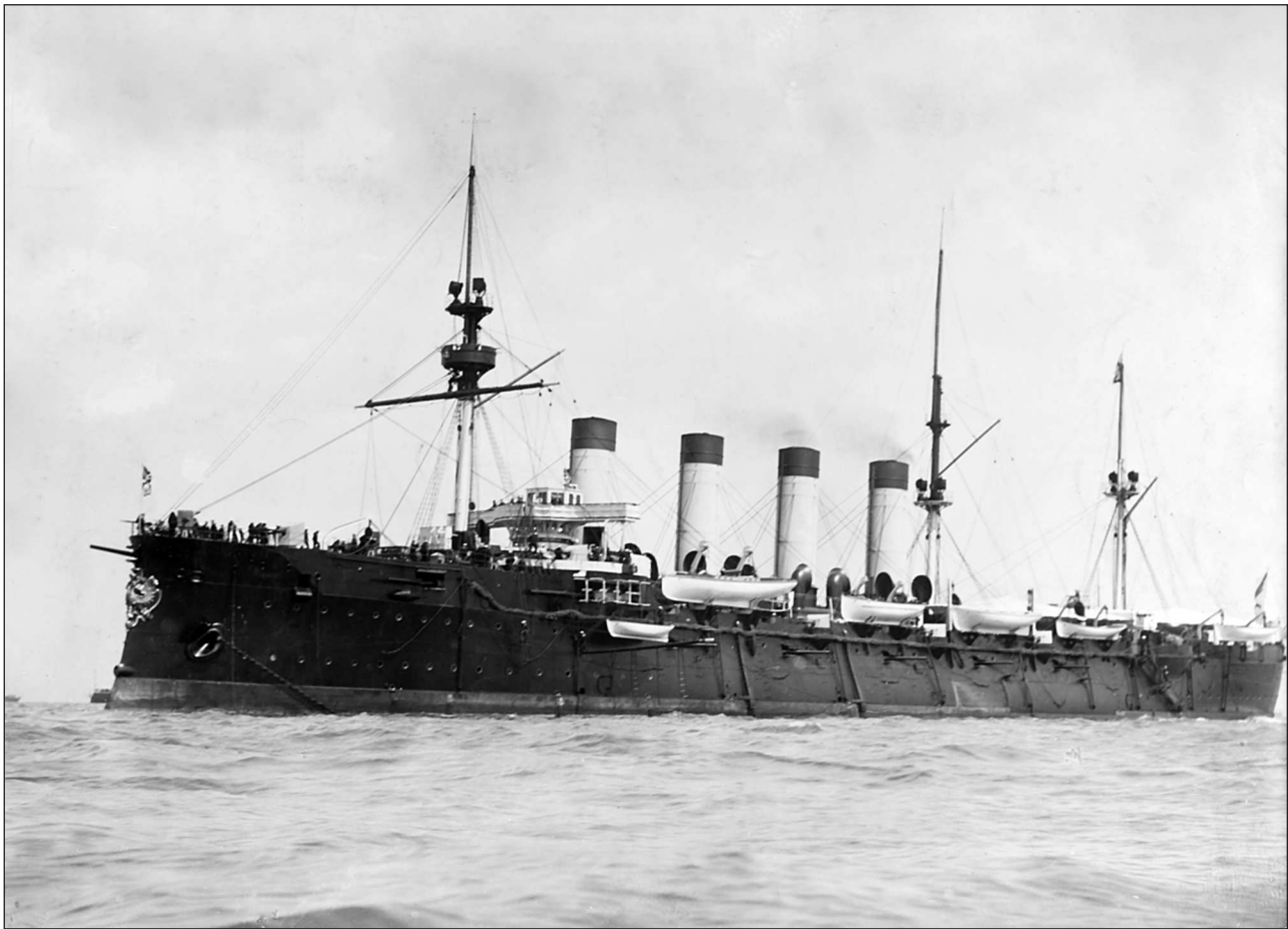
Вес всей брони на крейсере достигал 1947 тонн.

Небывалую толщину для крейсера имела толщина стенок броневое рубки — 12 дюймов! (на «Рюрике» в два раза тоньше).

Трёхдюймовой бронёй защитили шахты подачи безапаса к орудиям.

Несколько иной оказался состав артиллерии крейсера: 4 8-дюймовки, как и на «Рюрике», были установлены побортно, но на «России» они были новейшей системы, с длиной ствола 45 калибров. Из 16 6-дюймовых орудий 14 были установлены на батарейной палубе, 1 — в носовой части под палубой полубака и ещё 1 — в кормовой части на палубе юта. Кроме того, крейсер получил 12 75-мм новейших скорострельных орудий, стрелявших унитарными снарядами, 20 47-мм, 18 37-мм и 2 63-мм десантные пушки Барановского. Корабль оказался в избытке снабжён мелкокалиберной артиллерией, в реальных боевых условиях оказавшейся почти бесполезной. Вооружение корабля дополняли 5 торпедных аппаратов. Все торпедные аппараты были надводные

<sup>38</sup> Мельников Р. М. Крейсер 1-го ранга «Россия». Самара, 2007. С. 3–4.



и не имели броневой защиты, что являлось серьёзным недостатком.

Носовое «погонное» 6-дюймовое орудие имело слишком малые углы обстрела. Все 8- и 6-дюймовые орудия имели лишь лёгкое щитовое прикрытие, правда защиту 6-дюймовок на батарейной палубе усилили установкой 37-мм броневых полупереборок. «Хотя и не круговая, как предлагал Н. Е. Кутейников, она всё же исключала возможность поражения взрывом одного снаряда сразу нескольких орудий и их прислуги»<sup>39</sup>.

От продольного огня орудия защищали броневые траверзы толщиной 5 дюймов. В отличие от «Рюрика» крейсер имел не 2, а 4 трубы. На «России» были установлены также 3 мачты, но от парусного рангоута отказались.

30 апреля 1896 года крейсер спустили на воду, и Балтийский завод ценою максимального напряжения рассчитывал к осени

<sup>39</sup> Мельников Р. М. «Рюрик» был первым. Л., 1989. С. 67–68.

1896 года подготовить крейсер к ходовым испытаниям, а на следующий год подготовить к отправке в плавание, но Н. М. Чихачёв поставил перед заводом сверхзадачу: подготовить «Россию» к уходу в заграничное плавание в октябре 1896 года!

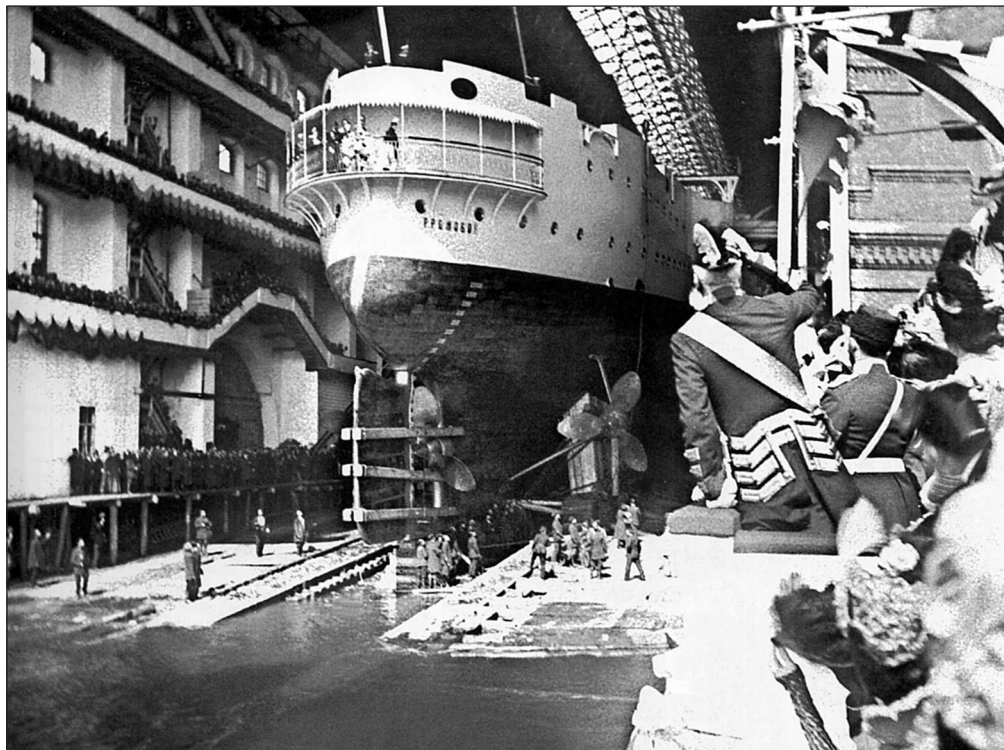
1 октября 1896 года на «России» успешно провели швартовые испытания механизмов, однако 26 октября при подходе к Кронштадту крейсер сел на мель, с которой его ценой невероятных усилий сняли 14 декабря.

На следующий год корабль принимал участие в грандиозных торжествах, проходящих в Англии по случаю 60-летия правления королевы Виктории — празднества продолжались с 10 по 19 июня. «Россия» в Портсмуте привлекла к себе всеобщее внимание, благодаря своим внушительным размерам.

Во время перехода в Портсмут и обратно крейсер показал прекрасные ходовые качества. «При наибольшей развитой в походе 15,5-узловой скорости вода у форштевня поднималась на 0,6–0,8 м, и от носа начи-

***Броненосный  
крейсер «Россия»  
в Портсмуте,  
1897 г.***

**Броненосный  
крейсер  
«Громобой» перед  
спуском на воду,  
7 мая 1899 г.**



налась незначительная волна, совершенно исчезая на половине длины корабля. На этой скорости главные бортовые машины, которые, по отзыву Н. И. Скрыдлова, «работали превосходно», не вызывали ни малейших следов вибрации и ничем не давали о себе знать: «крейсер как бы стоял на месте»<sup>40</sup>.

На испытаниях 18 июля 1897 года при водоизмещении 12 576 т и отключенной вспомогательной машине средняя скорость составила 19,74 узла. Главные паровые машины развили мощность более чем на 1000 л. с. больше контрактной.

15 октября 1897 года корабль покинул Кронштадт и отправился в Тихий океан.

Во время этого перехода выяснилось, что машина для экономического хода не оправдывает своего назначения: при 9-ти узловой скорости она потребляла 72 т угля в сутки, в то время как бортовые машины даже при большей скорости (9,4 уз.) потребляли 68 тонн угля в сутки.

Как считал командир корабля капитан 1-го ранга А. М. Доможилов, причина этого заключалась в значительной затрате мощности средней машины на преодоление сопротивления винтов (хотя и вращавшихся свободно под действием напора воды при

разоборченных бортовых валах) главных паровых машин.

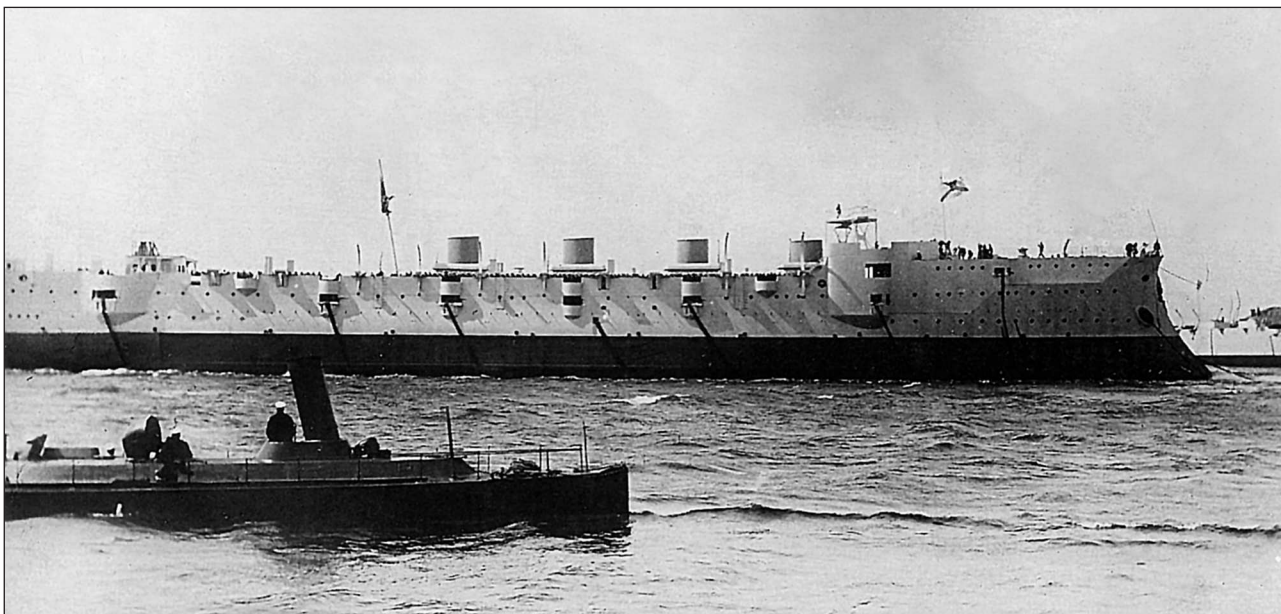
Среднюю паровую машину крейсер будет таскать лишним грузом вплоть до капитального ремонта в 1906–1909 гг.

Соответственно, предполагаемая первоначально фантастическая дальность плавания крейсера оказалась в реальности гораздо скромнее: 7290 миль 10-узловым ходом и 3648 полным, что тоже было, в общем-то неплохо. Как и на «Рюрике», подводная часть для защиты от обстрела была обшита деревом и медью. Печально было то, что первоначально планировалась и лучшая защита артиллерии (казематы), и более мощный её состав — на верхней палубе первоначально планировали установить 4–6 дм. орудия, дополнительно к имевшимся 16, но затем от этого отказались. В итоге по силе бортового залпа «Россия» уступала «Рюрику» — её бортовой залп составлял 2 8-дм и 7 6-дм орудий, а «Рюрика» — 2 8-дм, 6 8-дм и 3 120-мм.

«Доктрина дальнего рейдера в России достигла наибольшего воплощения. Поэтому среди крупнотоннажных кораблей своего класса «Россия» стала последним «чистым крейсером»<sup>41</sup>.

<sup>40</sup> Цит. по: Мельников Р. М. Крейсер 1-го ранга «Россия». Самара, 2007. С. 15.

<sup>41</sup> Виноградов С. Е., Федечкин А. Д. Броненосный крейсер «Боян» и его потомки. М., 2011, с. 6.



Такова вкратце история создания и постройки броненосных крейсеров Российского императорского флота, предшествующих «Громобой».

«Громобой» завершит собою эволюцию русского броненосного рейдера-одиночки, свободного охотника на океанских просторах.

Поиск причины, побудивший Морское министерство приступить к постройке третьего крейсера, продолжавшего линию «Рюрик» — «Россия», следует начать с рассмотрения совещания по вопросу об установлении судостроительного плана на пятилетие с 1896 по 1900 год, которое состоялось 22 марта 1895 года под председательством великого князя генерал-адмирала Алексея Александровича, на котором присутствовали наиболее видные адмиралы Российского флота: управляющий Морским министерством вице-адмирал Н. М. Чихачёв, вице-адмиралы К. П. Пилкин, О. К. Кремер, Н. В. Копытов, Н. И. Казнаков, Н. П. Назимов, Геркен, П. П. Тыртов, В. П. Верховский, Гирс и контр-адмирал Ф. К. Авелан.

Контр-адмирал Н. Н. Ломен отсутствовал по болезни. Самый талантливый из адмиралов русского флота контр-адмирал С. О. Макаров не участвовал в заседании, т. к. в это время командовал эскадрой Средиземного моря.

«Открывая заседание, августейший председатель изволил пригласить присутствовавших высказывать свои мнения с полной откровенностью, не стесняясь относиться критически к предложениям,

выраженным в разосланной им записке Главного морского штаба, но в то же время не разбрасываясь и не уклоняясь слишком в сторону от главных оснований судостроительного плана 1882 года и его позднейших изменений»<sup>42</sup>.

Обсуждение сразу началось с крейсеров. «Вице-адмирал К. П. Пилкин заметил, что все наши существующие броненосные крейсера, кроме «Рюрика» и «России», удовлетворившие в своё время задачам крейсерской службы, теперь уже не соответствуют своему назначению, почему и следовало бы не считать их крейсерами, а присоединить к броненосным эскадрам, в составе коих они, несомненно, будут полезны, хотя заменять броненосцев не могут. Для крейсерских целей необходимо теперь же приступить к постройке нового крейсера типа «Россия» и довести число таких крейсеров до 6»<sup>43</sup>.

На это замечание великий князь Алексей Александрович вполне резонно заметил, что ещё не известно, насколько эффективны будут «Рюрик» и «Россия» в военное время, особенно если учитывать отсутствие системы базирования. Не выяснен также важный вопрос, какие крейсера выгоднее строить: гиганты типа «России» или с меньшим водоизмещением и не такой сильной артиллерией, но в большем числе.

Затем великий князь высказал очень важную мысль: «Если бы, например, нам пришлось воевать с Японией, мог ли бы крейсер

**«Громобой»  
спущен на воду,  
8 мая 1899 г.**

<sup>42</sup> РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1467. Л. 27.

<sup>43</sup> РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1467. Л. 27 об.



**Тыртов  
Павел  
Петрович**

«Россия» с успехом действовать против японских броненосцев. Такие действия не составляют цели действия крейсера, а между тем они были бы необходимы, и поэтому возникает вопрос, не лучше ли было бы для нас создать такой тип броненосцев, который мог бы выполнять двойное назначение, т. е. сражаться в составе эскадры и вместе с тем служить океанским крейсером. По-видимому, есть основание предполагать, что создание такого типа возможно»<sup>44</sup>.

Великий князь Алексей Александрович был умный человек, который, несомненно, принёс бы большую пользу, больше занимаясь делами флота, а не путешествия по заграницам, пополняя свою и без того богатую коллекцию любовниц. Но... «ленивый князь» — с грустью запишет в своём дневнике ещё А. И. Шестаков.

К сожалению, эта дельная мысль не нашла поддержки у собравшихся адмиралов.

Вице-адмирал Н. И. Казнаков прямо указал, что необходимо продолжать строить крейсера типа «Рюрик» и «Россия».

Вице-адмирал В. П. Верховский также высказался за тип «Рюрика», добавив, что назначение крейсеров — уничтожить торговые суда, а не ввязываться в бой с броненосцами. При этом он высказался за применение на крейсерах парусного рангоута (для увеличения автономности).

Вице-адмирал П. П. Тыртов заявил, что разделяет взгляд Константина Павловича на необходимость продолжения постройки крейсеров типа «Россия», при этом число их должно быть доведено до 6.

Вице-адмирал Н. В. Копытов высказался твёрдо против крейсеров типа «Россия», заявив, что они «очень подходят к английской поговорке *too many eggs in one basket*, лучше иметь крейсер меньшего размера с меньшим запасом угля, но в сопровождении угольного транспорта, специально к нему назначенного; так как потеря такого крейсера, как «Россия» будет слишком чувствительна. Если его заменить двумя крейсерами по 6000 тонн, то содержание их в военное время будет несравненно легче».<sup>45</sup>

Его поддержали вице-адмирал Гирс (для Тихого океана также предлагал строить крейсера в 6000 тонн) и Геркен, заявивший: «Что же касается крейсеров типа «Россия», то строить их бесполезно, так как англичане всегда превзойдут нас числом подобных судов. Полезно строить крейсера в 2000 тонн водоизмещения с одним или двумя сильными орудиями, ранго-

утом и большим запасом угля»<sup>46</sup>. Правда, с последним мнением не согласились все остальные адмиралы, заявив, что в современных условиях такие крейсера строить нельзя — они не будут годиться даже для охоты на «купцов», которые легко могут быть вооружены также одним-двумя шестидюймовыми орудиями.

В конце заседания была зачитана записка контр-адмирала Н. Н. Ломена, в которой, в частности, говорилось: «...Постройку броненосных крейсеров полагал бы вести с особенной энергией... Крейсера типа «Рюрик» и в особенности «Россия» наиболее отвечали бы своему назначению для операций из Владивостока... Общее число крейсеров к 1900 году полагал бы необходимым довести: 1-го ранга — до 6 и 2-го ранга — до 12, что предполагает постройку в пятилетие с 1896 по 1900 год 4 крейсера 1-го ранга (не считая строящегося «Россия» и почти готового «Рюрика»)»<sup>47</sup>.

Таким образом, к единому мнению не пришли, но важно ещё раз отметить — идея великого князя о создании мощного крейсера, способного быть и рейдером, и выдержать эскадренный бой с броненосцами, никто из адмиралов не поддержал, а сам Алексей Александрович не стал на ней настаивать.

В конечном итоге, готовя на рассмотрение Николая II доклад о ходе кораблестроения и выборе к дальнейшей постройке перспективных типов судов, генерал-адмирал Алексей Александрович решил убить сразу двух зайцев, попытавшись увязать доктрину крейсерской войны с необходимостью увеличивать в составе флота число броненосцев.

Решено было создать тип броненосца с большой дальностью плавания и облегчённой артиллерией, которые могли бы при необходимости использоваться в качестве рейдеров. Среди решений, к которым пришло совещание адмиралов, пункт 1 гласил: «Признавая, по примеру всех других держав, броненосцы главной основой морской вооружённой силы, продолжать их постройку с неослабной энергией, увеличив на них по возможности запас угля и снабдив их медной обшивкой, для освобождения их от необходимости входить в док при плавании в иностранных водах. Водоизмещение броненосцев ограничить 12 000 т, отдав предпочтение из многих разновидностей этого типа типу строящегося английского

<sup>44</sup> РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1467. Л. 27 об.—28.

<sup>45</sup> РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1467. Л. 32 об.—33.

<sup>46</sup> РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1467. Л. 34.

<sup>47</sup> РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1467. Л. 26.



*Крейсер «Рюрик»  
во Владивостоке,  
1896 г.*

броненосца «Repown» (12 350 т при ходе 18 узлов и 10" артиллерии), с тем чтобы эти суда в случае необходимости могли нести в известном районе крейсерскую службу.

Таких броненосцев предположено построить для Балтийского моря — 5»<sup>48</sup>.

О дальнейшей постройке крейсеров по типу «Россия» в докладе не говорили ничего.

Но император Николай II начертал 3 июля 1895 года на полях доклада: «Соглашаясь с приведёнными соображениями плана дальнейшего судостроения, я настаиваю на своём твёрдом желании, что морское ведомство неуклонно продолжало строить крейсера типа крейсера «Россия»<sup>49</sup>.

Ясно, что постройка такого корабля могла быть начата только за счёт других кораблей.

На следующем всеподданнейшем докладе 15 июля 1895 года, представленном на утверждение императору, предлагалось вместо одного из 3-х предложенных к постройке броненосцев типа «Repown» (их количество сократили по финансовым соображениям, а также в связи с возможностями отечественной судостроительной промышленности) построить быстроходный крейсер, на что Николай II лично начертал резолюцию «Согласен»<sup>50</sup>.

<sup>48</sup> РГА ВМФ. Ф. 417 Оп. 1. Д. 1467. Л. 41 об.

<sup>49</sup> РГА ВМФ. Ф. 417 Оп. 1. Д. 1467. Л. 39, ф. 427. Оп. 1. Д. 224. Л. 3.

<sup>50</sup> РГА ВМФ. Ф. 417 Оп. 1. Д. 224. Лл. 3–3 об.

Надо отметить, что к этому времени в русском флоте стали рассматриваться возможности использовать океанские рейдеры не только для охоты за торговыми кораблями противника.

Например, в обстоятельной докладной записке капитан 2-го ранга Родионов (датируется 22 апреля 1894 года), анализируя историю крейсерской войны на море, приходит к неутешительным выводам: «История приводит даже некоторые поразительные цифровые факты о результатах крейсерской войны в разные эпохи. Например, в войну с Англией французские приватиры с июня 1756 по июнь 1760 года взяли 2500 английских купеческих судов, но это нисколько не задержало роста английского коммерческого флота и развития её торговли. С 1 февраля 1793 года по 31 декабря 1795 года было захвачено 2099 английских торговых судов стоимостью более 400 млн франков, и тоже без ощутительного для Англии расстройств её экономического развития.

Можно с полной уверенностью сказать, что в настоящее время таких результатов крейсерства достигнуть невозможно. Случаи же захвата нашими крейсерами отдельных судов будут записаны в историю как подвиг, но останутся без результатов для войны. Уже в 1885 году, при осложнении политических дел на афганской границе под угрозой возможности разрыва с нами, великобританское правительство приняло весьма успокоительную для морской торговли меру, объявив, что за каждое захваченное судно будет выдаваться