

**Рафаил Мельников**

---

**ЭСКАДРЕННЫЙ БРОНЕНОСЕЦ  
«АНДРЕЙ  
ПЕРВОЗВАННЫЙ»**

---

**ПОСЛЕДНИЕ БРОНЕНОСЦЫ  
РОССИЙСКОГО ФЛОТА**



Москва  
2017

УДК 623.82(47)  
ББК 68.54  
М48

В оформлении переплета использована иллюстрация художника *А. Заикина*

**Мельников, Рафаил Михайлович.**  
М48 Эскадренный броненосец «Андрей Первозванный». Последние броненосцы русского флота / Рафаил Мельников. — Москва : Эксмо : Яуза, 2016. — 160 с. : ил. — (Война на море).

ISBN 978-5-699-90138-8

Этот корабль, как и его собрат «Император Павел I», стал последним броненосцем русского флота и вместе с ним прошел весь «крестный путь» Российской Империи: поражение в войне из-за косности военной бюрократии и технического отставания от противника, революция и братоубийственная смута, катастрофическая разруха...

Эскадренные броненосцы «Андрей Первозванный» и «Император Павел I» строились целых девять лет и после введения в строй знаменитого «Дредноута» морально устарели еще на стапелях. Их команды ничем не отличились в ходе Первой Мировой войны — зато «прославились» активным участием в революции и убийствах флотских офицеров. Единственной боевой стрельбой «Андрея Первозванного» стал огонь по своим — летом 1919 года броненосец обстрелял форт «Красная Горка», восставший под лозунгом «Довольно братской крови!», а вскоре получил в нос торпеду во время налета британских торпедных катеров на Кронштадт. В нормальных условиях ремонт занял бы не больше трех месяцев, однако из-за хозяйственной разрухи, отсутствия квалифицированных рабочих и полного разложения экипажа вернуть корабль в строй так и не удалось — и в 1923 году «Андрей Первозванный» был сдан на лом. И лишь его орудия, переданные в береговую оборону, 20 лет спустя наконец открыли огонь по настоящему врагу, «смыв вину кровью» в разгар Великой Отечественной войны...

Эта книга не только проливает свет на трагическую судьбу последних броненосцев русского флота и их «хождение по мукам», но и проводит необходимую «работу над ошибками». Коллекционное издание иллюстрировано сотнями эксклюзивных чертежей и фотографий.

УДК 623.82(47)  
ББК 68.54

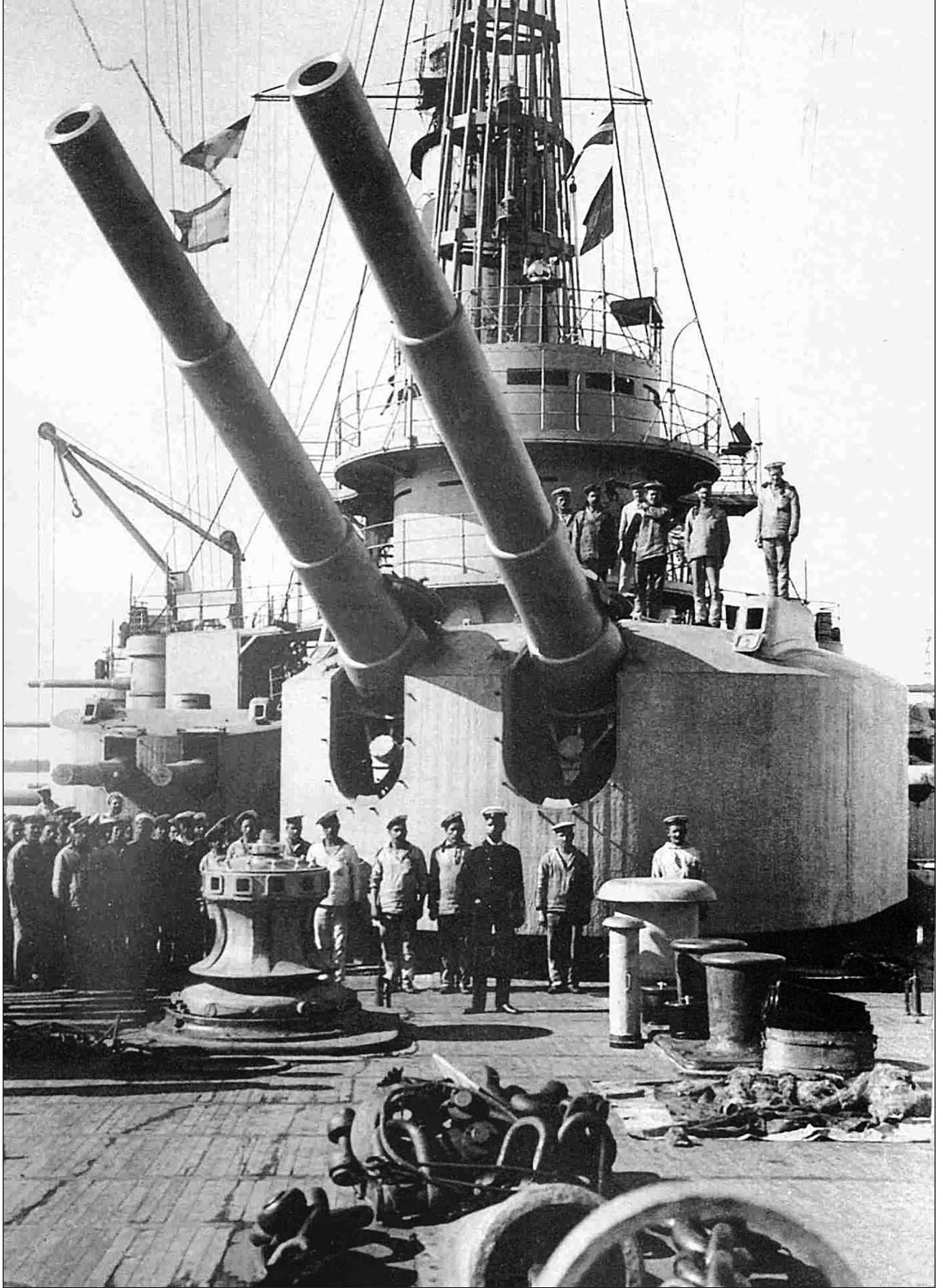
ISBN 978-5-699-90138-8

© Мельников Р.М., наследники, 2016  
© Арбузов В.В., 2016  
© ООО «Издательство «Яуза», 2016  
© ООО «Издательство «Эксмо», 2016

# СОДЕРЖАНИЕ

---

<b>РОЖДЕНИЕ ПРОЕКТА</b> .....	5
Задание великого князя .....	5
Новая 20-летняя программа .....	8
Сомнения адмирала .....	11
«Улучшенный «Бородино» .....	14
С.К. Ратник предостерегает .....	22
<b>ПОСТРОЙКА</b> .....	27
На Галерном острове .....	27
Переделки начинаются .....	30
Спуск и достройка .....	38
На испытаниях .....	41
Залпы над Балтикой .....	44
Рапорт полковника Моннерот-дю-Мэна .....	46
В бригаде линейных кораблей .....	51
<b>УСТРОЙСТВО ЛИНЕЙНОГО КОРАБЛЯ</b>	
<b>«АНДРЕЙ ПЕРВОЗВАННЫЙ»</b> .....	57
<b>СЛУЖБА</b> .....	74
В строю .....	74
Весна и лето 1912 г. ....	79
Перед бурей .....	84
В готовности к бою .....	99
Третья маневренная группа .....	113
Зов Моонзунда .....	118
1916 год .....	122
<b>РЕВОЛЮЦИЯ И ГРАЖДАНСКАЯ ВОЙНА</b> .....	128
Красные флаги .....	128
Тревожное лето .....	133
Под флагом Советской России .....	139
<b>ПРИЛОЖЕНИЕ</b> .....	150
<b>ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ</b> .....	158



# РОЖДЕНИЕ ПРОЕКТА

## Задание великого князя

В январе 1900 г. Главным корабельным инженером Санкт-Петербургского порта Д.В. Скворцов представил в МТК проект броненосца, во многом опровергнувший прежние представления об этом классе боевых кораблей. По водоизмещению — 14 000 т — новый корабль существенно превосходил строившиеся тогда эскадренные броненосцы типа «Бородино», на узел выше был и 19-узловая скорость, главным же преимуществом было вооружение: шесть дальнобойных 203-мм пушек в восьми башнях. Проект был составлен по заданию великого князя Александра Михайловича. В начале 1900-х годов в броненосце «Ростислав» на Черном море и по своему великокняжескому положению мог позволить себе любую, даже самую экстраординарную инициативу.

Проект воплотил общепризнанный, хотя и слишком поспешный вывод из опыта японо-китайской войны 1894–1895 гг. о преимуществе в эскадренном бою скорострельной артиллерии. Только вместо 152-мм орудий с унитарным зарядом в нем предусматривались более эффективные и уже не так сильно, как прежде, уступавшие им в скорострельности 203-мм пушки (2,5 выстрела в минуту против 4 для 152-мм)<sup>1</sup>. Состав

<sup>1</sup> Рекламная скорострельность 152-мм пушек достигала 10–12 выстрелов в минуту — но такие показатели были достигнуты только в полигонных условиях. Их техническая скорострельность по справочнику мы оценили в 5–7 выстрелов в минуту, однако реальный опыт русско-японской войны показал, что в бою она не превышает 4 выстрелов в минуту, при Ютланде была еще меньше. «Тбилисский» скорострельный броненосец 203-мм орудий в конце 1890-х годов вырос до 2,5 выстрела в минуту, реально составив около 2 выстрелов в минуту. Вес русского 203-мм снаряда с рога обрзца (длиной 2,5 калибра) составил всего 87,8 кг, но с 1907 года вооружение русского флота принимают четырехлиберные снаряды весом снарядом 106,9, потом — до 116,8 кг. При этом вес 152-мм снарядов обрзцов составил 41–45 кг. Таким образом, в реальном бою 152-мм орудия не давали никакого выигрыша в скорострельности. Их роль в сражении при Ялу обусловлена тем, что на китайских и японских кораблях еще стояли старые 203- и 210-мм пушки — со скорострельностью два выстрела в минуту.

В то же время броненосцы 305-мм орудий российской артиллерии давали один выстрел за 2 минуты 20 секунд; при весе 305-мм снаряда в 331,7 кг это составляло 141 кг металла в минуту — то есть меньше, чем у 203-мм орудий, да же со снарядом с рога обрзца (в сумме 175,6 кг). Новая броненосца скорострельность главного калибра удвоилась

для корабля единый и главный калибр (еще предусматривались четыре 152-мм, шесть дальнобойных 75-мм, четыре дальнобойных 47-мм пушек и четыре пулемета), эти орудия не поминали о прежних опытах в применении единого калибра. Так было на русских трехбашенных фрегатах типа «Адмирал Лазарев» (1867 г.), трехбашенных броненосцах семейств «Екатерин II» (1882 г.), германских трехбашенных броненосцев типа «Броденбург» (1891 г.).

А ведь кроме них существовали еще два отечественных проекта четырехбашенных эскадренных броненосцев, так и оставшихся неосуществленными. В 1883 г. лейтенант Л.А. Рессков безуспешно убеждал Управляющего Морским ведомством И.А. Шестакова добиваться проекта броненосца «Екатерин II» четвертую двухорудийную 305-мм установку и превратить корабль в четырехбашенный (по двубашенному катмарному борту). Адмирал отложил проект лейтенант. Еще более смелое решение — уже вполне дредноутную схему расположения четырехпалубных 305-мм башенных установок в диаметральной плоскости — предложил в своем проекте 1884 г. лейтенант В.А. Степанов (1858–1904).

Тогдашняя предыстория первых кораблей схемы «all-big-gun», о которой, как бы, не могли не знать русские моряки и корабельные инженеры. Но то, что сегодня кажется простым и ясным, совсем иначе выглядело в глазах людей того времени. О похороненных в архивных предложениях Ресскова и Степанова офицеры просто могли и не знать. В ту эпоху они в лучшем случае воспринимали как дико экзотические проекты — не подобие идеи «дин митной пушки» или тупого миноносца, увлекательные в обсуждении, но неэффективные на практике. Видимо, несмотря на смелые проекты предшественников, корабельные инженеры,

существенно повысить: на испытаниях «Славянский» скорость сражения составила 1,5 минуты. Один снаряд весом 203-мм снаряд в эту эпоху тоже вырос. Таким образом, по весу минутного залпа 203-мм орудия имели заметное преимущество над 305-мм — то есть идея Александра Михайловича основываясь на знании реальных характеристик корабельной артиллерии и была вполне осмысленной: 203-мм орудия да же при заданном заряде имели меньшую на тот момент огневую производительность — ведь на новом корабле их должно было стоять в четыре раза больше, чем 305-мм. (Прим. ред.)

**На с. 4:**  
**Носовая башня**  
**главного калибра**  
**линейного**  
**корабля «Андрей**  
**Первозванный»**



**Великий князь  
Александр  
Михайлович**

привыкшие ориентироваться на практику и проверенные традиции кораблестроения, флотские офицеры — любопытные, энергичные, более творчески работающие.

Хотя время зарядки 305-мм пушки, еще в 80-е годы составлявшее до 15–20 минут, к началу XX века уменьшилось почти до минуты, и у нас, и за рубежом 305-мм орудия после сражения при Ялте считались чуть ли не вспомогательным калибром — призванным лишь довершить успех, достигаемый множеством скорострельных 152-мм орудий. Этой концепции следовало подвляющее большинство эскадренных броненосцев мира, и, хотя некоторые из них уже несли на себе печать «революции» орудий крупного калибра (к четырем орудиям калибра 12–13,5 дюйма добавляли по несколько орудий калибра 203 мм и выше), с модной калибра — 152 мм — оставался в неприкосновенности. Шом перед здесь стал проект броненосца «Витторио Эммануэле», в котором выдвинутый корабельный инженер В. Куни-

берти (1854–1913) предусмотрел двенадцать 203-мм орудий в шести бортовых башнях. В оконечностях устанавливались две одноорудийные 305-мм башни. Эти орудия должны были довершить работу массированного огня 203-мм орудий. Два броненосца-крейсера этого типа были заложены в 1901 г., еще два — в 1903-м.

Иной окзалась судьба проекта Д.В. Скворцова. Его обсуждения в МТК в январе и апреле 1900 г. выявили удручающий разнобой взглядов ведущих дмирлов. Т.К., председатель МТК вице-дмирл Ф.В. Дубосов признал, что однородная артиллерия в боевом отношении лучше разнородной, принятой на современных эскадренных броненосцах. Начальник ГУКИС вице-дмирл В.П. Верховский настаивал на преимущественном применении 152-мм орудий. По мнению дмирла, главное — достижение высокого процента попаданий, поэтому по сравнению с 152-мм орудиями много превзойдут традиционные четыре 305-мм орудия. Различия в фугасном воздействии 305-мм и 152-мм снарядов дмирл почему-то не считал.

Несмотря на восторженные отзывы по скорострельным орудиям, В.П. Верховский, видимо, был изречением дмирла А.А. Попова: «Корабли строятся для пушек». И пушки эти должны были иметь возможно наибольший калибр. Запечатленил он и признания другого известного дмирла — Г.И. Буткова, сделанные еще в 1855 г. в статье «Морской сборник» (№10): *«Трудно попасть с большого расстояния, но попавши можно нанести огромный вред».*

При итоговом голосовании за единый 203-мм калибр высказались великий князь Алексей Михайлович, вице-дмирлы В.П. Верховский, И.М. Диков, К.К. де Ливрон, Н.И. Скрыдлов. За 305-мм и 152-мм пушки высказались контр-дмирл Д.Г. Фелькерз и артиллерийский отдел МТК, также вице-дмирлы Ф.В. Дубосов, И.Н. Ломен, контр-дмирл Ф.И. Амосов. Контр-дмирлы Н.Н. Ломен, К.С. Остецкий, капитан 1-го ранга А.А. Вирениус считали более полезным вооружение из 305-мм концевых и 203-мм бортовых орудий. Странников единого 305-мм калибра среди собравшихся не оказалось вовсе.

Сомнение вызвало и целесообразность постройки по предлагаемому проекту только одного корабля — хотя для эскадренного боя один лучший ходок не имеет значения, ведь ход эскадры зависит от худшего ходка. Соглашались же в основном в пользу характеристик корабельных котлов.

Тово было состояние мысли русского адмирала в преддверии войны с Японией. Никто из собравшихся не сумел проявить того чувства предвидения, позволившего бы увидеть в проекте великого князя идею dreadnought. А потому и судьба проекта была решена с обезоруживающей простотой: для этого оказалось достаточно сообщения ГУКиС в МТК о том, что финские средства Морского министерства весьма ограничены и броненосец водоизмещением 14 000 т может быть построен только взамен одного из броненосцев типа «Бородино», заказанных Балтийскому флоту. Между тем вся артиллерия для этих броненосцев, в том числе и башни 12- и 6-дюймовых орудий, уже была заказана. В случае осуществления нового проекта все эти заказы пришлось бы отменить.

Понятно, что ущерб для флота, вызванный изменением заказов, не мог идти ни в какое сравнение с тем огромным преимуществом, который давал флоту проект (случись такое чудо) корабля с вооружением только из 305-мм орудий. Более того, заводская перемена была бы даже выгоднее. Ведь трудоемкость работ по изготовлению ограниченного числа 305-мм орудий и их башен в сравнении

с множеством 152-мм или 203-мм башен существенно уменьшилась. Но и заводские не были готовы к столь большому подвигу, как перепроектирование нескольких уже строившихся и предполагаемых к постройке броненосцев типа «Бородино» под три или четыре башни 305-мм орудий. Хотя кардинальное изменение проекта для броненосцев №7 и 8 было вполне возможно — залогом чему служил накопленный Балтийским флотом огромный опыт проектирования крейсеров семейства «Рюрик», броненосцев типа «Ослябя» и только недавно одобренный императором инициативный проект башенного крейсера. Никто не хотел лишь продолжить путь инициативы и творчества.

Но ведомство отказалось совсем не готово вступить на этот путь. Постройка броненосцев типа «Бородино» продолжилась по первоначальному проекту. Великий князь Алексей Александрович оказался далеко не столь решительным, как его предшественник великий князь Константин Николаевич. Тот в свое время для улучшения характеристик башенных фрегатов типа «Адмирал Лазарев» был готов удлинить их с применением вставки корпуса. В 1900 г. предстать подобное было уже невозможно.

## Новая 20-летняя программа

Новый шанс опередить время предстал русскому флоту в 1902 г. Недеятели это позволяли три обстоятельства. Во-первых, ведомству предстояло рассмотреть грандиозную 20-летнюю программу судостроения на 1902–1923 гг. Волею-неволею предстояло осмотреться и выбрать типы кораблей, которые, по крайней мере, не уступили бы задним. Кости пришли сюда и полезны инициатив добросовестно выполнявшего свой долг государственного контролера. Уже однажды государственный контролер Т.И. Филиппов предъявлял Морскому министерству обвинение в «незаконном нарушении интересов казны», допущенном при подписании контрактов на заказ в Америке броненосца «Ретвизан» и крейсера «Враг». Нечто подобное следовало и из отчетов государственного контролера генерала П.Л. Лобко за 1901 г.

**Вице-адмирал  
Павел Петрович  
Тыртов**



Генерал обратил внимание на странную безботность Морского министерства, которая также могла обернуться большим ущербом для государства. Однако, по завершении степельных работ на последней программе судостроения министерство все еще не обоботилось из грузкой освободившихся степелей. Это, как отмечал государственный контролер генерал П.Л. Лобко, может повести к весьма нежелательным последствиям, включая и возможные забастовки рабочих.

В министерстве, однако, не спешили, и только 23 октября 1902 г. упреляющий Морским министерством вице-адмирал П.П. Тыртов созрел до ходитивов о выделении министерству кредита в 50 млн. рублей на новое судостроение в счет еще работывшейся новой судостроительной программы. Редким для император историческим изречением ходитиво министерств поддержал Николай II. Его резолюция гласила: «Судостроение не может останавливаться без самых вредных для государства последствий».

Но что именно надо строить — никто не имел никого понятия. На совещании 9 декабря 1902 г. министр финансов С.Ю. Витте согласился выделить на 1903 г. 12-миллионный кредит; столько же выделялось на 1904 г. Граф Витте уже хорошо знал бездельность Морского министерства, которое, не имея никого творческого задел, сгоряч предложило строить два корабля для Балтики и два для Черного моря, по чертежам броненосца «Бородино». Безмерно перегруженные (до 600 тонн) и уже нечинющие отстивать от своего времени (несмотря на бешенную 152-мм артиллерию), эти корабли, по мнению морской бюрократии, вполне могли возгльвить новую судостроительную программу.

Всецело поглощенный грандиозной судостроительной гонкой 1898–1903 гг., министерство окзлось совершенно неподготовленным к решению ответственной проблемы: определение контуров будущей программы и выбор типов перспективных кораблей. Особенно болезненным было полное отсутствие творческого задела по всем кораблям программы. Приходилось или рисковать, или обратиться к устаревшим, но зато хорошо отработанным современным типам. Тем обрзом, моряки неожиданно окзлись в цейтноте: принять решение надо было максимум быстро.

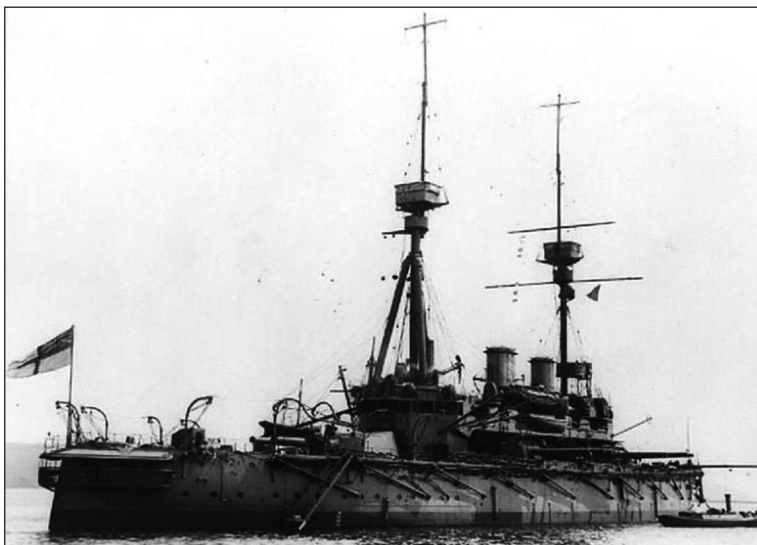
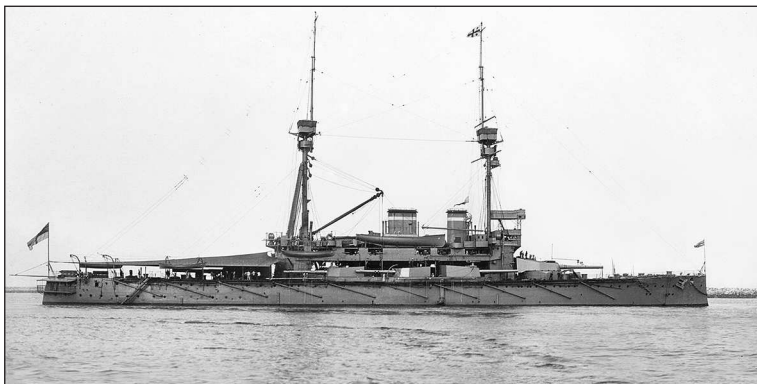
По проекту новой программы предполагалось, что к 1923 г. русский Балтийский флот «будет равносителен соединенному флоту Германии, Швеции, Норвегии и Дании на Балтийском море». Тихоокеанский флот должен был сохраниться в прежнем составе. В соответствии с этой программой, с учетом исключения из списков кораблей, отслуживших свой срок (броненосец — 25 лет, крейсер — 20 лет, минные суда — 16 лет), флот России в 1923 г. должен был состоять из 42 эскадренных броненосцев, 24 броненосца береговой обороны, 23 больших крейсера, 40 малых крейсеров, 11 крейсеров, 147 истребителей, 84 мореходных миноносцев.

Трудности были неметки служившего тогда в ГМШ капитан 2-го ранга Н.О. Эссен. Программа определяла динамику роста флота, состав действующих и выбывающих кораблей. Неясность оставалась лишь с их типами — в большинстве случаев вместо них стояли одни белые пятна. Известны были характеристики лишь одного броненосца — их вписали по итогам обсуждений в начале 1903 г.

По-видимому, не без участия Н.О. Эссена для начальника ГМШ был составлен и весьма обнадесивающий памятный записки. Он был подготовлен для совещания, состоявшегося 17 января 1903 г. в кабинетах начальника ГМШ Ф.К. Авелана с участием членов МТК и приглашенных инженеров Н.В. Долгорукова и Н.Е. Титова. В итоге обсуждения определилось три пути выбора типа броненосца новой программы.

Первый состоял в том, чтобы «повторить и более современный в боевом отношении тип «Бородино». Вторым могло быть составление проекта «улучшенного» типа «Бородино». Многие усовершенствования в существующий проект можно было внести уже теперь, в «улучшенном «Бородино» требовалось придать корпусу «более действенную» в подводной части за счет отнесения существующей подводной переборки от наружного борта на 16 футов (4,88 м) — вместо теперешних 6 футов (1,83 м). Существующую 152-мм артиллерию следовало заменить на 203-мм. Третьим путем: «составить совершенно новый проект линейного броненосца, вполне отвечающий всем современным требованиям, а также обладающий значительными преимуществами по сравнению с проектами, принятыми в других флотах».

«Значительные преимущества» могли обеспечить лишь корабль, вооруженный несколькими батареями с орудиями 305-мм или большего калибра. Известно, думали ли так составители записки



в ГМШ, знали ли они об инициативе инспектора английского флота Мэя, который будто бы в итоге глубоких исследований уже в 1902 г. предложил проектировать в шире корабельный тип «Лорд Нельсон» (заложен в 1904 г.) вооружить двумя дальнобойными 305-мм орудиями<sup>1</sup>. Теперь англичанам оставалось сделать только один шаг к dreadnoughtу — конструктивные схемы были до удивления схожи. Но рутин был силен и в английском флоте: корабль получили смешанную, хотя и существенно усиленную артиллерию из четырех 305-мм и десяти 234-мм орудий. Следующий шаг был сделан только три года спустя, в сентябре 1905-го, когда на верфи в Портсмуте был заложен «Дредноут».

Русскому флоту в 1902 г. надо было лишь вспомнить призыв, с которым когда-то к великому князю Константину обратился его сподвижник и выдающийся патриот И.Ф. Лихачев. «В наш век несовершенных совершенствований и преобразо-

**Британские преддредноуты «Лорд Нельсон» (вверху) и «Агамемнон»**

<sup>1</sup> Техник — молодежи, 1972, № 7 — с. 45.

*ваний в морском искусстве единственное средство не быть позади других — это стремиться быть впереди всех», —* говорилось в его «Зписке о состоянии флота» в январе 1859 г. Но никто не решился пригласить в МТК еще живого дмир-ла — это могло оказаться неуютно великому князю генерал-дмирлу. Ведь он в 1882 г. своей безучастностью вынудил Лихачева уйти в отставку, в 1888 г. оставил без внимания призыв дмирла о создании в русском флоте службы Генерального штаба.

На обсуждении будущих проектов не пригласили и тогда еще живого дмирла П. Бурчака, который в 1907 г. в своих заметках о флоте дал нелицеприятную оценку интеллектуального уровня проживающей им эпохи. Не присутствовали на заседаниях МТК и «постоянный возмутитель спокойствия» — вице-дмирл С.О. Мокров, неоднократно ставивший МТК в смутный его инициативы по совершенствованию кораблей и их вооружения. Все решалось в привычном, почти интимном кругу МТК и избранных им дмирлов.

По всем этим причинам упомянутый в докладной записке «совершенно новый проект» не мог вызвать энтузиазма собравшихся для обсуждения «докладной записки» дмирлов. Тем не менее корабельные инженеры были готовы к разоблачению именно «нового проекта». Силми Сикт-Петербургского порта

и при помощи МТК этот проект мог быть выполнен в продолжение трех месяцев при условии безотлагательного (не в пример постоянным заказчикам при проектировании предшествовавших кораблей) рассмотрения в МТК всех возникающих вопросов. Однако инициативного проекта инженеры не предлагали — бюрократия, почти всегда ставящая проекты без внимания, отучила их от подобной бесполезной траты времени.

Кроме того, новым проектом инженеры Санкт-Петербургского порта могли приступить немедленно по получении Главным корабельным инженером порта «главных оснований проекта» — то есть тактико-технических элементов будущего корабля. Возможно, что задания составление нового проекта, который мог бы стать первым отечественным dreadnoughtом, еще обнаруживаясь в архивах — но пока приходится в недоумении оставаться перед неким «тбу», которое без мотивировок и объяснений было положено на новый проект. Не встречается в документах ни одной таблицы сравнений с этим проектом, и приходится думать, что судьба его решена кем-то из члывствующей верхушки МТК и ГМШ — может быть, и генерал-дмирлом.

Очень многое в этой ситуации мог бы решить вторичный тогда дмирл Ф.В. Дубов.

## Сомнения адмирала

Есть основания полагать, что ответственность за откат от широкосортного проекта отечественного дредноута во многом лежит на самой вторичной и амбициозной фигуре в тогдашней верхушке Морского министерства — председателе МТК вице-адмирале Ф.В. Дубасове. Чиновник в адмиральских эполетах (кем адмирал оклеялся на посту председателя МТК), не сумевший оценить революционной роли подводных лодок, торпедных катеров и турбинных двигателей, Ф.В. Дубасов с таким же олимпийским безразличием мог отвернуться и от идеи дредноута.

Тем не менее, дело пошло по привычной канонической колее сложившихся за 20 лет порядков. Бесконечные и множественные изменения решений, перекройка проектов без существенной и реально видимой необходимости, бесчисленные переделки на уже строящихся кораблях — и при этом ежемесячные заседания МТК с рассмотрением предоставлявшихся ему утвержденных чертежей. Весь комедийный подтекст непостижимых неурядиц за три года повторялся при создании новых кораблей всю преддусимскую эпоху.

Уверенно оставив в стороне путь, который мог привести к созданию «дредноута», участники совещания несли по порядку перебираться имеющиеся варианты проекта броненосца новой программы. Ближайший вариант — воспроизведение всесторонне отработанного типа броненосца «Бородино» — пришлось сразу признать неприемлемым. Виной тому был уже выявившийся огромный перегруз, достигший 600 т. При сохранении в проекте (водоизмещение по первоначальному чертежу 13 516 т) всех его характеристик и в особенности осадки 26 футов (7,93 м), водоизмещение пришлось бы увеличить до 15 330 т. А это было почти на 1800 т больше, чем предполагалось для типа «Бородино».

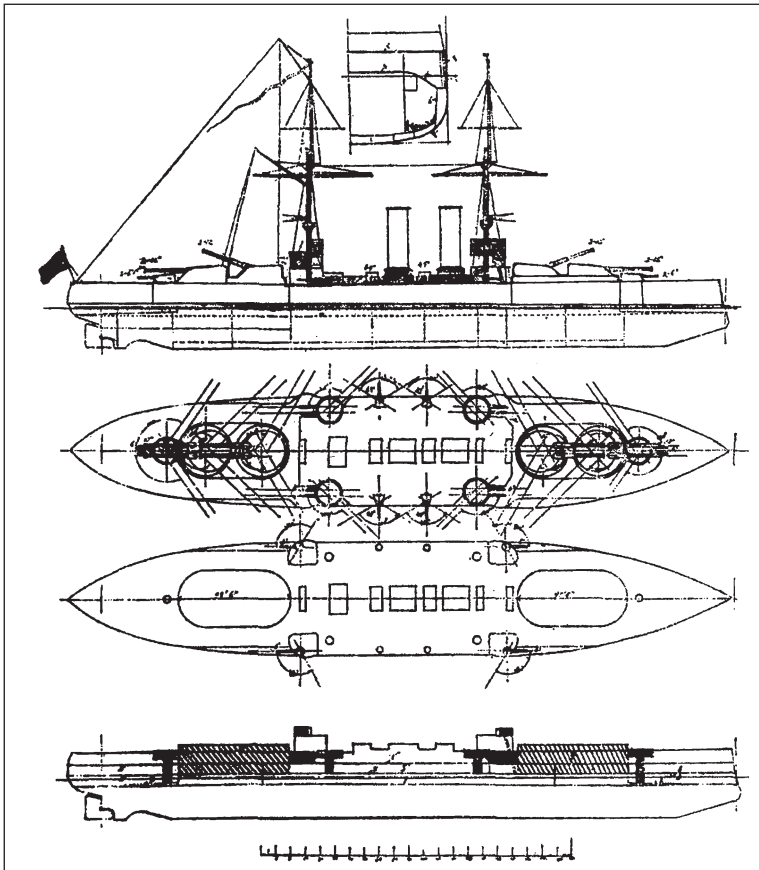
На этом же совещании в МТК 17 января 1903 г. было признано, что «пересортвление» проекта с целью создания «улучшенного» типа «Бородино» вылилось бы фактически в сорванное новое проектирование с таким же расходом времени. В то же время подобный «пересортвленный» проект не сможет обеспечить той боевой мощи, к которой будет возможен в проекте, разрабатываемом заново. Такой корабль, зведомо уступающий более мощным иностранным предоставителям этого класса, останется единственным экземпляром, и поэтому расходы на его создание будут явно неоправданными.



**Адмирал Федор Васильевич Дубасов**

Эту не вполне внятно изложенную и, видимо, чуть позднее соединенную с протоколом заседания инженеров докладную записку вице-адмирала Ф.В. Дубасова представил члену МТК ГМШ 17 января 1903 г. Сам адмирал явно не успел определить свою позицию относительно выбора принципов создания перспективного линейного корабля новой программы. Пытаясь проявить широту взгляда, он к этой же докладной записке добавил, что вышеизложенные соображения по отношению к типу «Бородино» для Балтийского флота полностью применены и к типу «Князь Потемкин-Таврический» для Черного моря». Это означало, что для обоих флотов предполагалось создание единого типа корабля. Такая широта подхода вновь возродила идею выбора чего-то действительно оригинального и современного.

Об этом, как бы, с определенностью говорил и заключительный вывод того же совещания МТК 17 января 1903 г. Собранные предложения: для реализации кредита, выделенного на судостроение в 1903 г., «следует теперь же приступить к строительству в С-Пб порту к составлению нового проекта линейного броненосца для Черного и Балтийского морей, причем для такого проекта должны быть



**Один из первых  
эскизных проектов  
дредноута  
для японского  
флота, 1902 г.**

даны задания, а затем заложить на верфях Балтийских и Черноморских по два проектированных броненосца». Как видно, об усовершенствовании имевшихся новейших броненосцев — «Бородино» на Балтике и «Потемкин» на Черном море — речи не было. Новые корабли должны были стать значительно мощнее этих прототипов. Так следовало из логики эскиза Ф.В. Дубова, так следовало из хода мирового судостроительного прогресса. Ведь заложенные в 1902 г. серийные английские броненосцы типа «Кинг Эдвард VII» (с их четырьмя 305-мм и четырьмя 234-мм орудиями в башнях при 152-мм калибре), как и проектировавшийся в том же году «Лорд Нельсон» (14 орудий калибром 305–234 мм в башнях) очевидно приближались к явившемуся через два года «Дредноуту». Недалеко от него стоял и достроенный в 1902 г. японский броненосец «Микаса», в первоначальном проекте которого предусматривалось вооружение из четырех 305-мм, четырех 254-мм и четырех дюймовых 152-мм орудий. Следующим, вполне очевидным шагом должен был стать заложенный на верфи Вickers в 1904 г.

«К тори». При водоизмещении 16 400 т он имел вооружение из четырех 305-мм и столько же 254-мм башенных орудий, столько же дюймовых 152-мм орудий в кильватерной линии, и при контрактной скорости в 18,5 узла достиг на испытаниях (с котлами Никлосса) 20,22 узла.

Предполагая строить корабль, «ответствующий всем современным требованиям», тем более желая превзойти проекты, уже осуществляемые в других флотах, нельзя было игнорировать уже известные образцы мирового судостроения. Но адмирал Ф.В. Дубов, оставив все свои сомнения, присоединился к решению в пользу рутинного варианта.

Неситуацию с выбором типа броненосца новой программы повлияло и то, что параллельно с многообещающими проекциями о создании кораблей на высшем уровне мирового судостроения, в МТК и Санкт-Петербургском порту уже успели разработать вполне реальные и, увы, чрезвычайно приземленные эскизные проекты. Их характеристики их были совсем не те, что назывались в первоначальных декларациях. В какой-то неуловимый, не отмеченный в документах момент было решено не искать путь в небо, обратиться к синице в руках.

Той синицей стал проект, который, оказывается, уже успели в двух вариантах разработать в МТК и в ведомстве Главного корабельного инженера Санкт-Петербургского порта. Сообщая об этом в итоговых словах своей докладной записки — протокол совещания от 17 января 1903 г. — Ф.В. Дубов, как бы извиняясь, писал, что «попытка согласовать в новом проекте все современные боевые требования, а также некоторые преимущества по сравнению с проектами, принятыми в других флотах, привели составителей обоих вариантов к водоизмещению 16 500 т», и объяснялось также, что «уменьшение этого водоизмещения могло бы быть сделано лишь в ущерб боевым качествам проектируемого корабля и поставило бы его ниже новейших типов, принятых в некоторых других флотах».

Итак, вместо заявленного в начале «значительного преимуществ» по сравнению с проектами в других странах Ф.В. Дубов считал возможным ограничиться хотя бы тем же уровнем, к которому достигнут Эпиде. Бывший в пору молодости отчаянным романтиком, строивший на бумаге планы беспощадного истребления «в безыдейной отчаянной миноносной тактике» соединенного флота Англии, Австрии и Италии, мнивший себя сверхчеловеком («Кое это ужасное место Владивосток... и что представляет собой двуногие суще-

ств, из которых состоит провинциальное общество», Ф.В. Дубов, дойдя до вершины адмиральской карьеры, превратился в зурядного конформиста. Него совесть — недооценка в русском флоте подводных лодок, отказать от зверств наших сооружений в 1904 г. моторных торпедных катеров, отказать от турбинных двигателей миноносцев и крейсера «Рюрик».

При его участии (Дубов был председателем МТК в 1901–1905 гг.) были совершены главные просчеты отечественного флота и судостроения, во многом способствовавшие поражению в войне с Японией. Ф.В. Дубов резко негативно относился к малоэффективным сериям главных вооружений катеров, не сохранив для броненосцев неэффективных 75-мм пушек, и отсутствие у флота практики стрельбы и дальние дистанции, и непростительное отставание в применении оптических прицелов и дальномеров, и полное незнание флотом с методов минометрирования огня. Не увидел он бед и в выборе для новой судостроительной программы уже устаревшего типа броненосцев. Вместе со всем МТК адмирал считал доработанный тип броненосца «Император Александр III» высшим достижением отечественного судостроения и наиболее полным воплощением мирового опыта.

Действительно, совершенствуя от корабля к кораблю изначальный прототип («Цесаревич»), русские инженеры создали славный совершенный в истории отечественного флота проект. Об этом свидетельствует бесчисленное множество журналов МТК, где нередко с участием приглашенных адмиралов обсуждались все главные внешние конструктивные решения по каждому из пяти строившихся в России кораблей типа «Бородино». Иногда эти решения удавались серийно простроить и другие корабли. Но это случалось редко: Галерный Островок и Новое Адмиралтейство, как предприятия гражданского судостроения, не всегда могли согласовать свою технологию и организовать производство независимо от Балтийским заводом, действующим на протяжении экономической самостоятельности.

Но все эти усовершенствования во многом дискредитировали отсталостью с самого конструктивного типа (еще не дредноут!) и вечной бедой отечественного судостроения — упорным нежеланием предусмотреть в проек-

тах запас водоизмещения. Инженеры совершили ту же ошибку, которая произошла при назначении водоизмещения для броненосцев программы 1898 г. Как тогда рост водоизмещения (в сравнении с типом «Петропавловск») был ориентировочно принят всего в 2 тысячи тонн, так и теперь инженеры смондеци решили, что водоизмещение 16 500 т сделает «Бородино» современным кораблем будущего.

Отказавшись от первоначально выказанных притязаний на создание корабля, сильнейшего среди всех проектируемых в мире, инженеры, МТК, ГМШ либо же экономный управляющий Морским министерством П.П. Тыртов (история и здесь не дает ответ на вопрос о том, кто принял окончательное решение) пошли по простому пути создания типа «улучшенного «Бородино».

Но было решено всего лишь заменить 152-мм пушки на 203-мм, отодвинуть броневую продольную переборку дальше от борта (до 2,44 м вместо 1,8 м), чтобы усилить конструктивную защиту. Необходимость этого увеличения результатов проведенных во Франции опытов по подрыву кессона, воспроизведшего конструкцию борта броненосца «Анри IV». С учетом всех этих новшеств и сохранения остальных характеристик броненосцев типа «Бородино» водоизмещение по новому проекту должно было составить около 16 500 т.

Так согласился Ф.В. Дубов, подписавшего общий протокол, и было решено на историческом совещании 17 января 1903 г. под председательством начальника Главного Морского штаба Ф.К. Авелана, великого князя Алексея Михайловича, членов МТК, ГУКиС, также главного вооружения корабельного инженера Санкт-Петербургского порта. Об этом адмирал Ф.К. Авелан 20 января доложил императору, и тот, не думая (флот император любил, но в деле его обычно не вникал), утвердил эту величину 16 500 т и с типом «улучшенного» «Бородино». Снов судостроители загнали себя в угол, обрекая корабль на строительную перегрузку.

Шанс исполнить призыв И.Ф. Лихачева опередить мир созданием первого в мире корабля дредноутной схемы был упущен. Высшие силы, всегда с редкой склонностью относившиеся к России и ее флоту, на сей раз предпочли отступить в стороне.

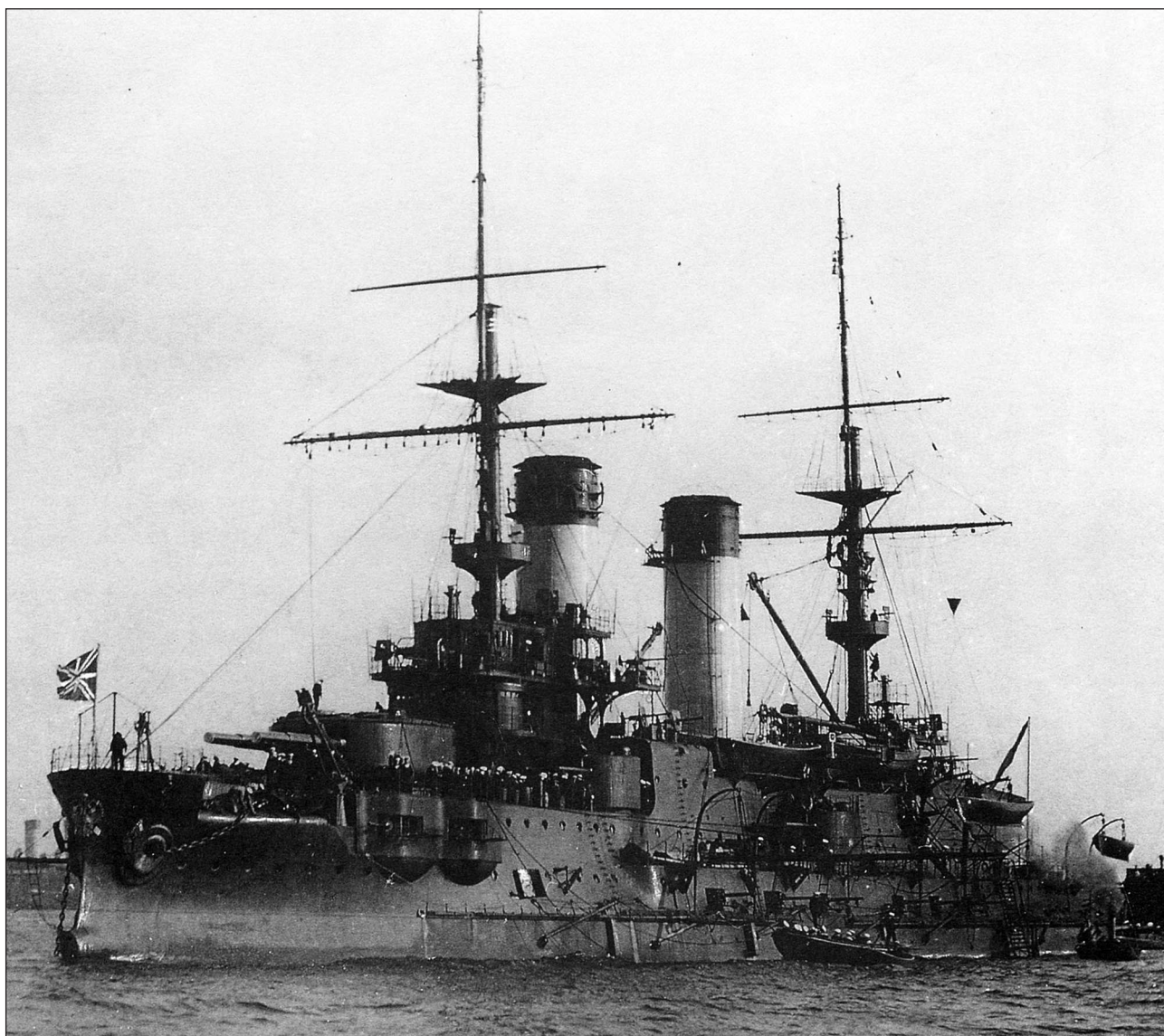
## «Улучшенный «Бородино»»

Утвердив у императора водоизмещение 16 500 т, члены МТК и МГШ только 27 января, т. е. спустя неделю, собрались в кабинет председателя МТК под председательством управляющего Морским министерством П.П. Тыртова, чтобы утвердить основные характеристики «улучшенного броненосца типа «Бородино». На совещании были приглашены главные инспекторы МТК, члены МТК, начальники Обуховского и Балтийского заводов, также главный корабельный инженер Санкт-Петербургского порта. В итоге обсуждения для проекта приняли следующие элементы.

Водоизмещение допускается не свыше 16 500 т, скорость — не менее 19 узлов, углубление в нормальном грузу — не более 26 футов (7,93 м).

Вооружение составляло четыре 305-мм 40-калиберных орудия в двух вращающихся башнях, защищенных также, как и на «Бородино» — то есть вращающихся чехов 254-мм броней, у неподвижных броней толщиной 229–178–102 мм. Две дальнобойные 203-мм 50-калиберных орудий разместились в шести башнях с вращающейся чехов из 178-мм брони спереди и 152-мм брони в зените. Башни этих башен, как и на «Бородино», имели

**Эскадренный  
броненосец  
«Бородино»**



толщину 152 и 104 мм. Остальную артиллерию составляли двадцать 75-мм орудий, также как и в «Бородино» стоявших в 76-мм калибры. Кроме них, на корабле стояли еще двадцать 47-мм пушек, пять 75-мм десантных пушек и 8 пулеметов.

Кроме всего прочего, корабль обременяли шесть тяжеловесных и бесполезных в бою неподвижных минных проектов — пять подводных и один надводный. О сетевом задании было известно, что оно «должно быть восстановлено». Бронирование бортов предусматривалось также по образцу «Бородино», но с увеличением толщины плит нижнего пояса до 229 мм, верхнего — до 178 мм. Допускалось, исходя из соображений повышения «боевой полезности», толщину обоих поясов принять одинаковую — 203 мм.

Непостижимым образом в действительности: «Высота судна может быть уменьшена на одну палубу, если то скажется по Вашим расчетам безвредным для мореходности броненосца».

Эти данные в виде задания проектировщика подписали председатель МТК вице-адмирал Ф.В. Дубов, временно исполняющий должность главного инспектора кораблестроения Э.Е. Гуляев и т.д. старшего делопроизводителя Введенский. Проект на основе этих заданий и «приучении МТК» 30 января 1903 г. поручилось разработать главному корабельному инженеру Санкт-Петербургского порта Д.В. Скворцову.

По мнению Ф.В. Дубова, высканному 17 января, разработчик проекта «с участием председателя МТК» мог занять два месяца со времени получения задания. Еще один месяц должен был занять «подробная проверка вычислений» — следовательно, уже через три месяца, считая адмирала, «можно будет приступить к разработке чертежей броненосца на основании заданных условий». Иначе говоря, он был вполне удовлетворен характеристиками составленного проекта — задание и ничуть не ощущал его отставания от современного уровня кораблестроения.

Как истинный бюрократ, утративший всякий интерес к прогрессу, Дубов теперь был озабочен лишь конкретным получением задания на проектирование «в возможно определенной форме». Существование этих заданий, как показывает обширный опыт МТК последних лет (заказ крейсера «Боярин», 25-узловых миноносцев и т.п.), председателю, похоже, не волновало.

Управляющий Морским министерством на совещании 27 января в соответствии

### Сравнительная нагрузка броненосца «Бородино» и проект броненосца Кораблестроительного отдела МТК

	«Бородино» (15 280 т)	Проект КО МТК (16 620 т)
1. Корпус со всеми устройствами, судовыми вспомогательными механизмами, деревянными частями и дельными вещами	6320	6776
2. Механизмы и станки башен 12-, 8- и 6-дюймов орудий	592	797
3. Башенная броня (вращающихся и не вращающихся частей с рубашками и бимсами крыши)	1861	1865
4. Подкрепления корпуса под башни 12-, 8- и 6-дюймов орудий	501	607
5. Бортовая броня		
Нижнего ряда	665	799
Верхнего ряда	484	519
Броневые болты	33	35
6. Броня казематов 75-мм орудий, щиты-переборки (броневые комингсы)	272	260
7. Бронирование палуб (кроме нижней, вошедшей в вес корпуса)	862	938
8. Броня над рубкой и броневая труба для защиты приводов	70	70
9. Машины и котлы	1620	1648
10. Уголь (нормальный запас)	835	850
11. Минное вооружение (без динамомашин, электрического освещения и моторов, которые вошли в вес корпуса)	122	122
12. Артиллерия с боевыми запасами	851	1116
13. Экипаж и снабжение (шлюпки, мачты, провизия, пресная вода, якоря, цепи, камбузы, шкиперские запасы и прочее)	692	718
Итого	15 280	16 620

РГА ВМФ, ф, 421, оп. 1, д. 581, л. 14. Подписал 25 января 1903 г. корабельный инженер Теннисон. Итоговый результат не сходится с суммой перечисленных нагрузок — по-видимому, из-за неучтенных частных корректировок отдельных составляющих нагрузки.

с пожеланиями, высканскими председателем МТК, дополнительно потребовал представить ему сопоставление эффективности разрушительного действия 152- и 203-мм орудий, для подтверждения обоснованности замены первых вторыми.

Требовалось также определить, насколько дежными будут предположительно в проекте 203-мм орудия нового образца с длиной ствола в 50 калибров, также установленные