

УДК 623.822.3(470)“1904/05”
ББК 68.54
Н55

Несолений, Сергей Валерьевич.

Н55 Владивостокский отряд крейсеров в бою. «Рюрик», «Россия», «Громобой», «Богатырь» / Сергей Несолений. — Москва : Яуза-пресс, 2022. — 208 с. — (Война на море).

ISBN 978-5-9955-1042-0

В Русско-японской войне 1904—1905 гг. Российский императорский флот подвергся страшному разгрому: из 15 участвовавших в боевых действиях эскадренных броненосцев было потеряно 14, из 19 крейсеров — 11. Японский флот потерял лишь 2 эскадренных броненосца и 2 крейсера. После Цусимы единственным боеспособным соединением русского флота на Тихом океане остался легендарный Владивостокский отряд крейсеров, а его молниеносные операции вошли в историю войны на море и привлекли пристальное внимание иностранных военных специалистов. «Рюрик», «Россия», «Громобой», «Богатырь» успешно действовали на коммуникациях Японии, топя транспортные и торговые корабли, захватывая пароходы с контрабандой. Для борьбы с ними японцы вынуждены были выделить значительные силы, в том числе четыре броненосных крейсера, однако владивостокским крейсерам неоднократно удавалось отправлять на дно транспорты буквально под носом у превосходящего противника. 1 августа 1904 г. «Россия», «Громобой» и «Рюрик» с честью выдержали жесточайший многочасовой бой с гораздо более сильной эскадрой вице-адмирала Камимурэ. «Рюрик», получив тяжелейшие повреждения, будет затоплен своим экипажем, а «Громобой», «Россия» и «Богатырь» еще примут участие в Первой Мировой войне.

Известный специалист по Российскому императорскому флоту на основе архивных документов подробно рассказывает об истории создания, конструкции, боевых операциях владивостокских крейсеров.

Издание иллюстрировано уникальными чертежами и фотографиями.

УДК 623.822.3(470)“1904/05”
ББК 68.54

ISBN 978-5-9955-1042-0

© Несолений С.В., 2022
© ООО «Яуза-пресс», 2022

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

Научно-популярное издание

ВОЙНА НА МОРЕ

Несоленый Сергей Валерьевич

ВЛАДИВОСТОКСКИЙ ОТРЯД КРЕЙСЕРОВ В БОЮ

«РЮРИК», «РОССИЯ», «ГРОМОБОЙ», «БОГАТЫРЬ»

В авторской редакции

Ответственный редактор *Н. Аничкин*

Художественный редактор *П. Волков*

Страна происхождения: Российская Федерация

Шығарылған елі: Ресей Федерациясы

ООО «Яуза-пресс»

109439, Москва, Волгоградский пр-т, д. 120, корп. 2.

Тел.: (495) 136-22-07

Home page: www.yauza.moscow

E-mail: editor@yauza.moscow

Өндірген мемлекет: Ресей

Сертификация қарастырылмаған

Дата изготовления / Подписано в печать 25.02.2022.

Формат 84x108¹/₁₆. Печать офсетная. Усл. печ. л. 21,84.

Тираж экз. Заказ

16+

ISBN 978-5-9955-1042-0



9 785995 510420 >

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

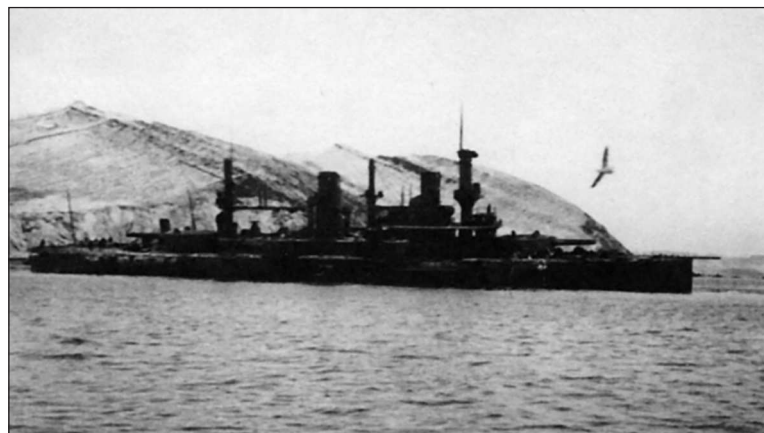
в море, за единственным исключением — 10 августа «Севастополь» выходил в бухту Тахэ для подавления неприятельских батарей. В конце осады, когда корабли станут прицельно расстреливаться японцами огнем 11-дюймовых гаубиц, только этот броненосец под командой отважного К. О. фон Эссена избегнет позорной 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 отряд¹.

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

¹ 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 мечтаньям.

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 кораблик 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»¹.

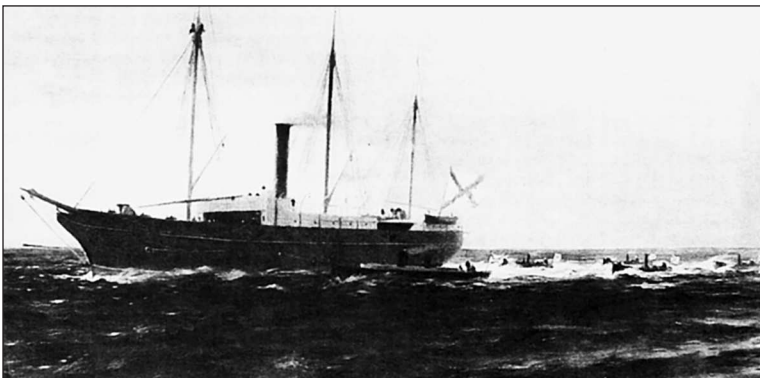
Переоборудованный в носитель минных катеров пароход «Великий князь Константин» под командованием отважного С. О. Макарова свободно плавал по всему Чёрному морю, топил торговые корабли противника, атаковал своими катерами корабли турок во время их стоянок в базах (нанеся, между прочим, тяжёлые повреждения 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»².

¹ Семанов С. Н., Макаров М., 1972 г. С. 284.

² 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»³. 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»⁴.

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»⁵. 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»⁶. 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



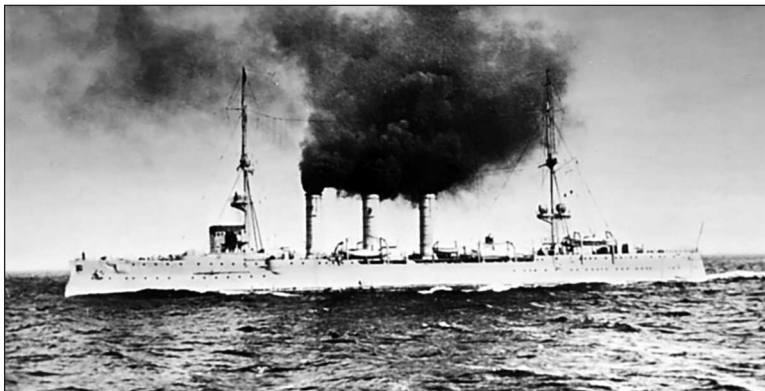
Лоран Тэофиль Об

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

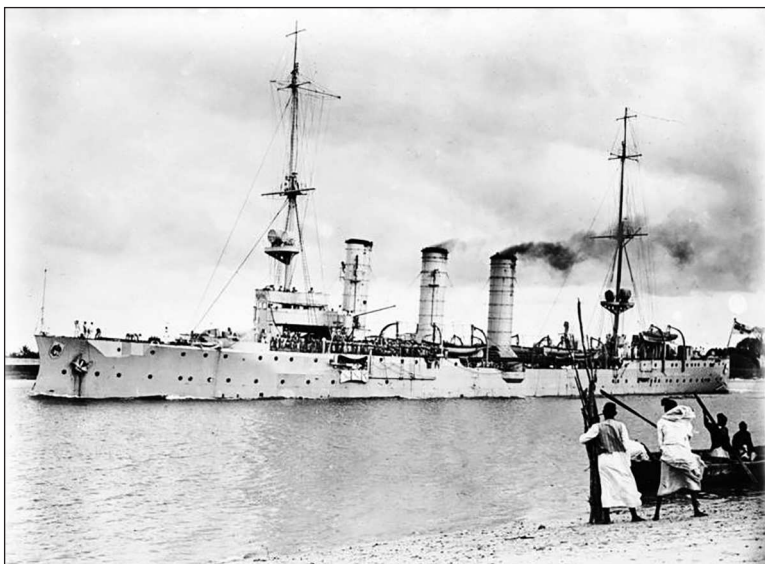
⁴ Цит. по: Кондратенко Р. В. Морская политика России 80-х годов XIX века. СПб., 2006. С. 161.

⁵ Цит. по: Кондратенко Р. В. Указ. соч. С. 222.

⁶ 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»⁷.

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»⁸. 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»⁹. 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-

⁷ История военно-морского искусства. Т. III. М., 1953. С. 162.

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

⁹ 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.

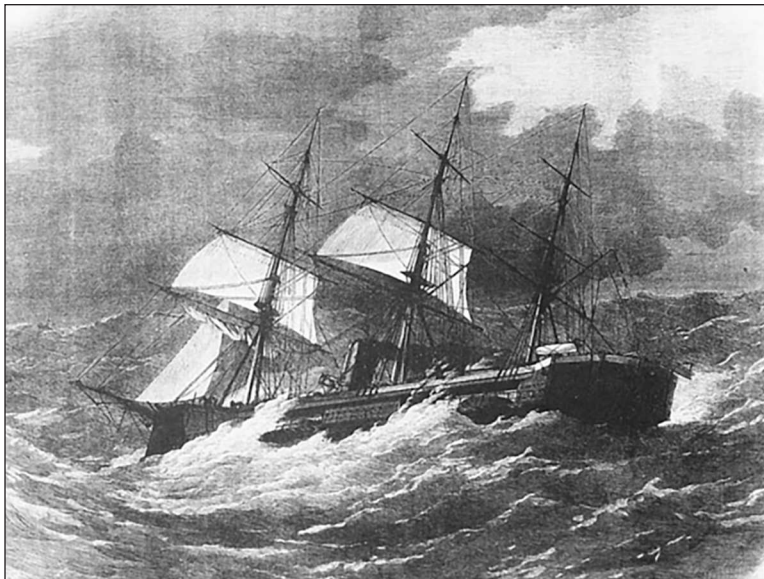
Как считал известный российский историк Р.М. Мельников: «В 70–80-е годы XIX века развитие судостроения в значительной степени связано с именем адмирала А.А. Попова. Его деятельность продолжалась более 15 лет и, как всякое крупное явление, имела целый ряд неоднозначного оцениваемых последствий. Она совпала 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»¹⁰.

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».

¹⁰ 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»¹¹.

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

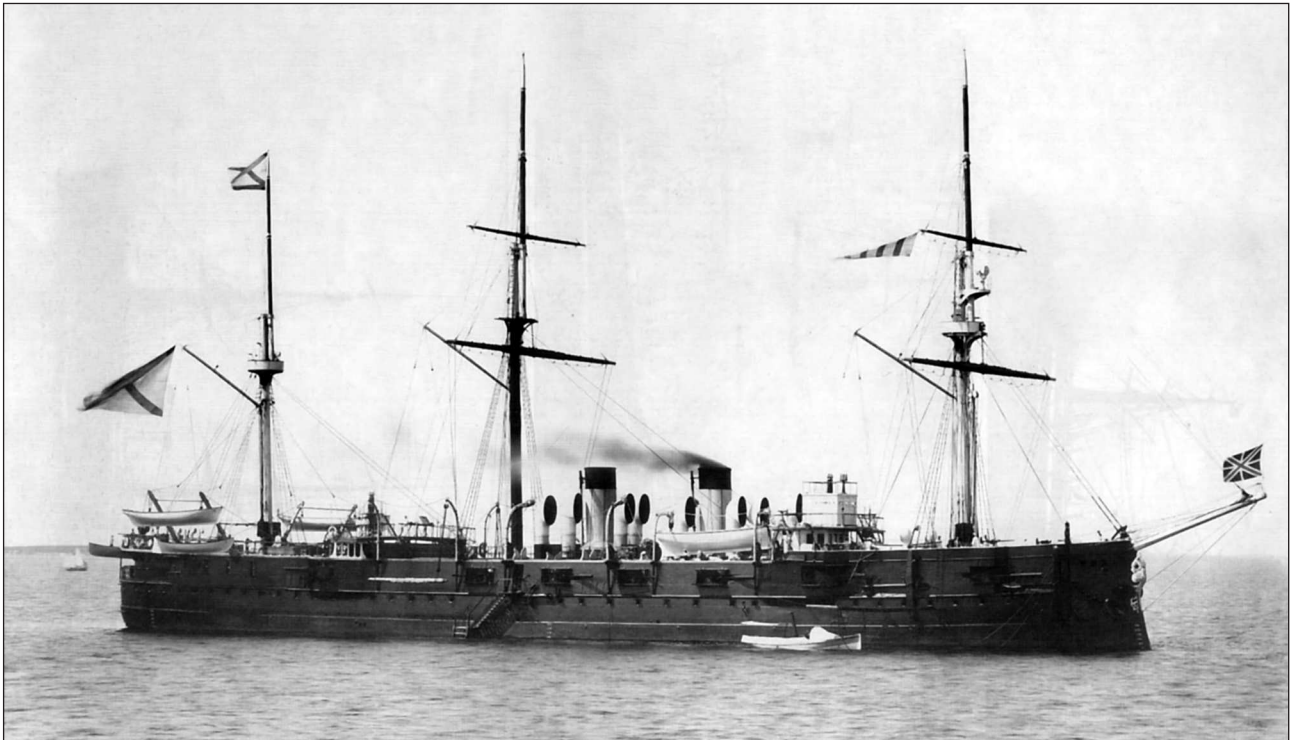
¹¹ РГА ВМФ. Ф. 421. Оп. 1. Д. 92. Л. 26.

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 броневого 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 «систершипа» — 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 году¹². 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».

¹² 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»¹³.

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,

¹³ 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»¹⁴.

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-

¹⁴ Сулига С. В. Крейсер «Владимир Мономах». М., 1994. С. 2.

юта»¹⁵. 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 узла¹⁶;

«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 двухвальной (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.

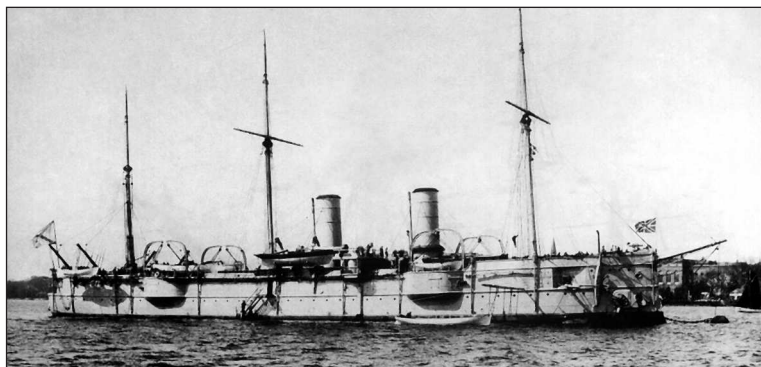
В отличие от первоначального проекта крейсера получили полный броневой пояс по ватерлинии. «Владимир Мономах» и «Дмитрий Донской» были высоко оценены не только в России, но и за рубежом. Уступая по весу бортового залпа и толщине брони британским современникам, оба крейсера имели над ними преимущество 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 артиллерией¹⁷.

Впоследствии оба крейсера модернизировались, неоднократно меняя состав вооружения.

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

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

¹⁷ 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».

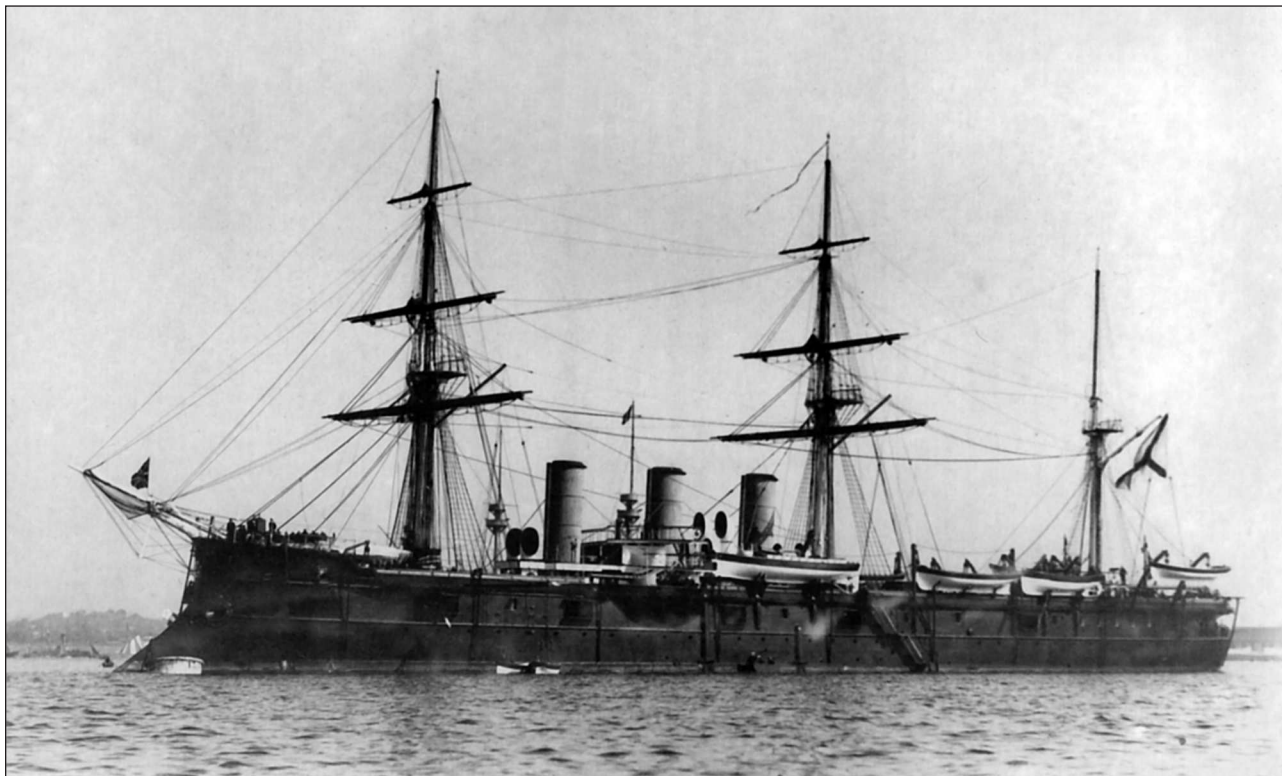
«С постройкой крейсера «Память Азова» отечественное судостроение продолжало развитие собственного типа броненосного крейсера по образцу «Владимира Мономаха»¹⁸.

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-

¹⁸ 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 скорость¹⁹.

«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

¹⁹ 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 металл²⁰.

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

²⁰ 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. Максимова²¹.

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»²².

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

²¹ РГА ВМФ. ф. 421. ОП. 1. Д. 747. Л. 3.

²² 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 крейсеров²³. 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»²⁴.

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»²⁵.

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

²³ Мельников Р. М. История отечественного судостроения. Т. II. СПб., 1996. С. 159.

²⁴ Кондратенко Р. В. Указ. соч. С. 103.

²⁵ РГА ВМФ. Ф. 421. ОП. 1. Д. 766. Л. 1.

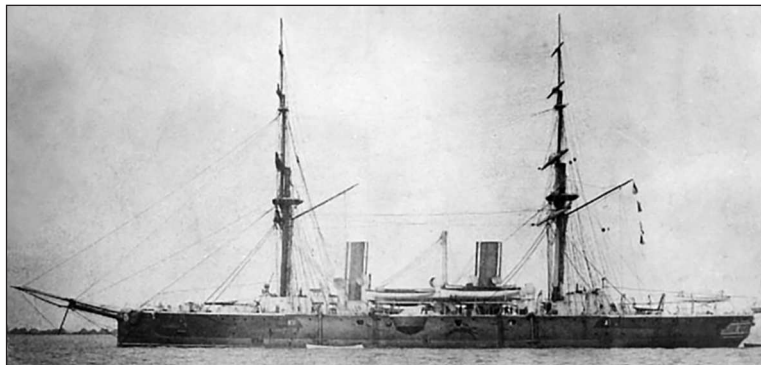
расположения, скорострельные патронные орудия, не требующие продувки ствола после выстрела, бездымный порох и мощные взрывные начинки снарядов, более совершенные системы подачи боезапаса и управления огнём — всё это появилось буквально через пять-шесть лет после вступления «Нахимова» в строй»²⁶.

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 должностью 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

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