

УДК 623.822(470)  
ББК 68.54  
М48

В оформлении переплета использована  
иллюстрация художника *А. Глухова*

**Мельников, Рафаил Михайлович.**

М48 Броненосный крейсер «Баян». Герой Порт-Артура / Рафаил Мельников. —  
Москва : Эксмо : Яуза, 2019. — 120 с. — (Война на море).

ISBN 978-5-04-098991-1

В конце XIX в. в Морском министерстве Российской империи появилась идея создания крейсера с усиленным бронированием и повышенной живучестью, предназначенного для Дальнего Востока. В 1898 г. строительство такого корабля, получившего имя «Баян», началось на французской верфи Ла Сейн.

Вошедший в строй в 1903 г. броненосный крейсер «Баян» с честью прошел всю Русско-японскую войну. Выйдя на помощь подбитому миноносцу «Страшный», он спас пятерых моряков, а затем прикрывал отход отряда русских миноносцев. Поддерживал огнем сухопутные части русской армии. В июле 1904 г. он подорвался на японской mine, но смог отойти в Порт-Артур, где был поставлен в ремонт. Для обслуживания сухопутных артиллерийских батарей и создания резерва сухопутных частей с ремонтируемого крейсера было списано на берег более 400 матросов и офицеров.

После ожесточенного обстрела японцами гавани Порт-Артура 9 декабря 1904 г. крейсер лег на левый борт и 2 января 1905 г. был взорван.

Предлагаемая книга ведущего историка Российского императорского флота — это наиболее подробный рассказ о разработке и службе легендарного крейсера.

УДК 623.822(470)  
ББК 68.54

ISBN 978-5-04-098991-1

© Мельников Р.М., (наследники), 2018  
© Оригинал-макет. Арбузов В.В., 2018  
© ООО «Издательство «Яуза», 2018  
© ООО «Издательство «Эксмо», 2019

# ОГЛАВЛЕНИЕ



## Глава I. ПРОЕКТИРОВАНИЕ

1. Четыре проекта ..... 5
2. «Паллада» и мировые образцы ..... 8
3. Проектное задание ..... 14
4. «Переодетый» «Патуа» ..... 20
5. В списках флота ..... 42

## Глава II. ПОСТРОЙКА

1. Две закладки в Ла Сейн ..... 44
2. Сюрпризы Лазурного Берега ..... 48

## Глава III. ЧЕРЕЗ ОКЕАНЫ

1. Из Тулона в Кронштадт ..... 54
2. Вместе с «Цесаревичем» ..... 64

## Глава IV. ЛУЧШИЙ КРЕЙСЕР ЭСКАДРЫ

1. В Порт-Артуре..... 77
2. Накануне..... 71

## Глава V. В ВОЙНЕ

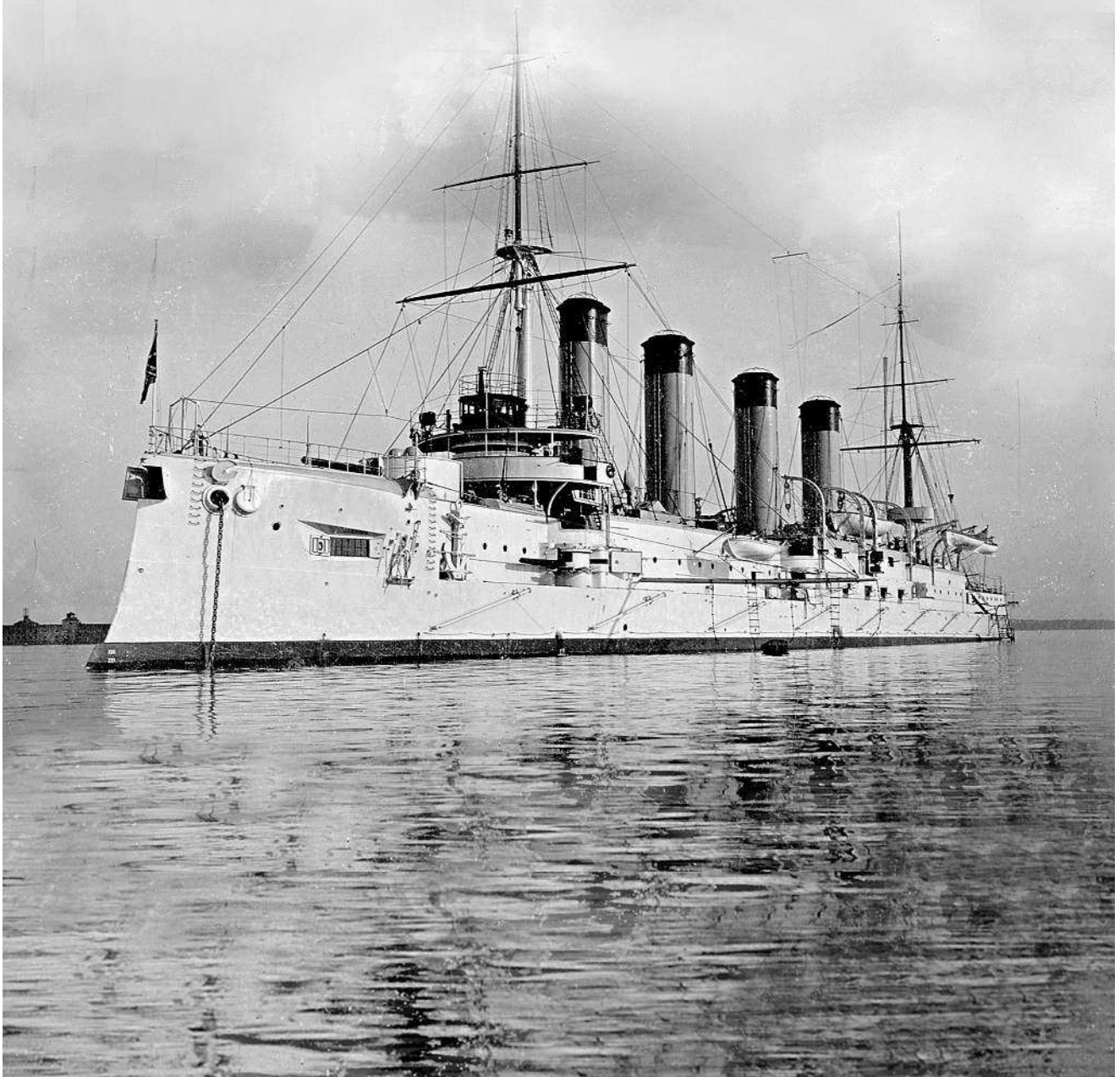
1. В войне на два фронта ..... 70
  2. Заложник «пещерных адмиралов» ..... 85
  3. Гибель ..... 97
  4. Жизнь после смерти ..... 106
- ЭПИЛОГ ..... 107

## ПРИЛОЖЕНИЯ

1. В.П. Зотов. На крейсере «Баян» ..... 109
  2. Письма лейтенанта С.К. Шереметева  
генерал-адмиралу ..... 115
- Перечень использованных фондов РГА ВМФ ..... 119



**«Баян» на Большом  
Кронштадтском рейде.  
Июнь, 1903 г.**



# Глава I

## ПРОЕКТИРОВАНИЕ

### 1. ЧЕТЫРЕ ПРОЕКТА

В богатейшем, бескрайнем собрании документов РГА ВМФ в Санкт-Петербурге наряду с необъятными – размером с оконное стекло – альбомами чертежей кораблей, башенных установок, крепостей и карт городов выделяются увесистые (до 1000–1500 листов в двухтомниках за каждый год только по кораблестроению), в кожаных переплетах фолианты журналов (протоколов) МТК. В них основная масса результатов административно-творческой деятельности главного инженерно-технического учреждения флота. Временами весьма обстоятельные, подчас подозрительно краткие, журналы в своих протоколах раскрывают истоки большинства проектов кораблей флота.

Один из них (РГА ВМФ, ф. 421, оп. 8, д. 58, л. 325–333) открывает существо оснований для проектирования крейсера «Баян», ход мыслей и мотивы тех, кто решал судьбу проекта. Было бы чрезвычайно полезно этот и подобные журналы опубликовать в виде сборника документов. Только с появлением этих публикаций можно будет в полной мере прочувствовать и оценить обстановку тех дней.

За этим отчетом последовали другие, в которых ясно было видно, как кораблестроение все глубже тонуло в бюрократическом болоте. Обсуждение проектных инициатив французской фирмы давало шанс миновать это болото.

Обсуждение задания на проектирование нового корабля водоизмещением 6–7 тыс. т отмечалось редкой в истории отечественного кораблестроения обстоятельностью и, казалось, должно было гарантировать безошибочно оптимальное решение. Вопрос, однако, заключался в том, насколько взгляды ответственных лиц флота и кораблестроения, решавших судьбу проекта, соответствовали требованиям времени, состоянию техники, тактики и перспективам их развития.

Вторым и, может быть, еще более важным фактором, влияющим на судьбу проекта, была и личная заинтересованность в его заказе со стороны «главного

начальника флота и морского ведомства», его императорского высочества великого князя генерал-адмирала Алексея Александровича. Об этом свидетельствовало, в частности, данное свыше указание о постройке нового корабля непременно во Франции. Многозначительно было и активное участие, которое в обсуждении проектов принял адъютант великого князя капитан 1 ранга А.М. Абаза (1853–1917).

Командуя строившимся тогда на верфи и заказанным по выбору великого князя крейсером «Светлана», А.М. Абаза играл, по-видимому, роль особо доверенного представителя русского флота и своего главного начальника. Тогда же, видимо, и начались закулисные переговоры о заказе, который должен был продолжить сотрудничество с так привлекавшей внимание великого князя французской фирмой. Показательно, что в этих инициативах вовсе не упоминались ни военно-морской агент во Франции, ни отвечающий за программы судостроения и боеготовность флота ГМШ.

От адъютанта великого князя и была получена информация о готовности французского завода взять на себя постройку крейсера для русского флота в соответствии с его заданием. Усилиями адъютанта и, несомненно, при поддержке великого князя французский проект вне всяких программ судостроения «продавливался» по крайней мере трижды.

Обнаруженные документы свидетельствуют, что еще в 1896 г. проект «цитадельного крейсера» А.М. Абаза представлял великому князю (не уточняется, однако, было ли это во Франции или в России). Чертежи крейсера и его модель, привезенные из Франции, А.М. Абаза показывал затем Управляющему Морским министерством в Петербурге. Какие при этом велись переговоры и какие совершались частные беседы между двором великого князя и структурами морского ведомства – сведений в архивах, конечно же, не встречается.

Видимой частью этого айсберга оказались сохранившиеся в РГА ВМФ протоколы двух заседаний по обсуждению проектов, состоявшихся в Морском министерстве в апреле и мае 1897 г. В журнале также была

представлена широкая картина взглядов специалистов МТК на состояние проектирования легких крейсеров на исходе XIX в. В них просматриваются также и корни заблуждений, проявившиеся вскоре при выборе типов кораблей для принятой в конце 1897 г. программы «для нужд Дальнего Востока».

Журнал № 58 начинался извлечением из записки А.М. Абазы от 17 марта 1897 г. с его собственной оценкой четырех полученных от французской фирмы проектов. Вместе с доводами об исключительных достоинствах «цитадельного крейсера» упоминалась состоявшаяся ранее демонстрация его чертежей и модели Управляющему Морским министерством. При водоизмещении 5500 т крейсер должен был развивать скорость 22 или 24 узла (с соответствующей корректировкой толщины брони) и запасом угля, позволяющим достичь 12 000-мильной дальности плавания. В журнале отмечалось, что «г-н Абаза позволяет себе очень настаивать на исключительно хороших качествах этого крейсера». Так, подчеркивалось наличие броневой палубы, коффердамов и непроницаемых переборок «в очень большом числе».

Благодаря этим решениям корабль, по мнению А.М. Абазы, «предоставлял условия лучшие, чем на любом существующем крейсере». Сверх того, предусматривались еще бортовая броня и броневые траверзы между всеми орудиями. Броня, правда, была незначительная, но так как она является добавлением к «обыкновенной защите крейсеров», то ее А.М. Абаза считал имеющей «свою силу», чем обеспечивалась «некоторая защита людей хотя бы от мелкой артиллерии». Это отличало цитадельный крейсер от «Светланы», которая из-за отсутствия защиты теряет в бою много людей. Чрезвычайным достоинством цитадельного крейсера он считал ход 22–24 уз – «небывалый на крейсерах такого размера». В особенности важным был запас угля для 12 000-мильного плавания, чего, подчеркивал А.М. Абаза, не удается достигать на крейсерах водоизмещением даже более 12 000 т.

Удачным считал он расположение артиллерии, из которой семь больших орудий могли вести огонь на нос по килю и пять на корму тоже по килю. Такое удачное расположение, напоминал он, «имеет для крейсера большое значение». Такое энергичное отстаивание экспериментального, судя по всему, типа корабля не могло не

вызывать предположений о каком-то особом сговоре адъютанта с фирмой. Возможно, она хотела за счет русских (как это не раз бывало при зарубежных заказах) приобрести опыт сооружения подобного корабля. Литература и документы никаких объяснений позиции адъютанта не содержат.

Пристрастность позиции А.М. Абаза особенно обнаруживалась в беспощадной критике, которой он подверг оба крейсера, построенные для французского флота. О крейсере «Адмирал Патуа» («Amiral Pothuau») говорилось, что он «тяжел и неуклюж как по внешним его формам, так и в особенности по внутреннему расположению и устройству». К такому выводу он пришел после тщательного – несколько раз – обследования всех закоулков его помещений и устройства.

Каждый раз, посещая корабль, А.М. Абаза, по его словам, в душе радовался, что этот крейсер французский, а не русский. С ним во мнении, что корабль служил примером того, «как не следует строить», согласны были и французские специалисты. Правда, этот проект не был заводским – он был получен от французского Морского министерства. Неважной была и скорость: 19 уз достигались лишь при форсированном дутье, а при естественной тяге можно было рассчитывать едва ли на 16. Сам завод этот проект к постройке не рекомендовал. Он был самым дорогой из всех предлагавшихся, а срок постройки по нему — 35–38 месяцев должен был стать самым продолжительным

Крейсером «Дююи де Лом», давшим весьма хорошие результаты, французы как будто были весьма довольны, но, по сведениям А.М. Абаза, корабль имел очень малый запас угля, и потому этот проект, безусловно, уступал проекту цитадельного крейсера с его обещавшейся 12 000-мильной дальностью плавания. Лучше этого проекта был бы, по мнению А.М. Абазы, измененный проект русского крейсера «Адмирал Нахимов». Надо лишь «придать ему несколько другие линии и современные котлы и машины», чтобы достичь 21-узловой скорости.

Такой проект был бы полезен для необходимой флоту однородности типов. А.М. Абаза был уверен в том, что французы, если им предложить, «охотно» возьмутся за усовершенствование проекта «Нахимова». Но более всего французы, видимо, были склонны осуществлять проект увеличенной «Светланы», представлявшей, по-



Контр-адмирал  
А.М. Абаза

нятно, самый близкий прототип. Чтобы усилить артиллерию, запас топлива и, если надо, увеличить скорость, следовало водоизмещение увеличить на 1–2 тыс. т и использовать резервы помещений и нагрузки за счет ликвидации кают генерал-адмирала и его свиты. Второй вариант усовершенствованной «Светланы» (первый – водоизмещением 4800 т) при водоизмещении 5800 т мог обеспечить скорость 22 уз, вооружение из 14 6-дм и двух 8-дм орудий.

Дальность плавания могла бы быть даже больше, чем у цитадельного крейсера. Броня оставалась по типу легкого (бронепалубного) крейсера, и для броневой защиты артиллерии требовалось дополнительное увеличение водоизмещения. Французы были готовы осуществить и любой проект, который предложат русские заказчики, но считали, что «для скорости, дешевизны исполнения» лучше построить несколько кораблей одного типа. Сам завод, повторял А.М. Абаза, особенно настаивает на своем цитадельном крейсере и на увеличенной «Светлане». Это мнение он энергично подерживал.

Поддерживая фирму, А.М. Абаза безоговорочно считал лучшим «цитадельный» проект, в котором «люди хоть несколько защищены, чего на «Светлане» нет». Этот вопиющий изъясн «Светланы» он подчеркивал решительным осуждением строителей (так прямо и говорилось в приложении его записки в журнале МТК), «не проявивших в проекте заботы о людях, после уничтожения которых судно одинаково пропадет, как будто на дно пошло».

Казалось бы, что этот изъясн с легкостью мог быть устранен корректировкой проекта «увеличенной «Светланы», но эта мысль А.М. Абазе в голову не приходила. Усовершенствовать он считал возможным лишь неизъяснимо излюбленный и с неприкрытым лоббизмом (был на то, видимо, сговор с фирмой) отстаивавшийся цитадельный проект. И если, как он замечал, французы предлагали в нем какой-то подозрительный способ установки орудий посредством вставливания их в трубы борта корабля на цапфах, то можно было заметить его применением станков.

Этим предложением и ограничился весь творческий вклад великокняжеского адъютанта в обосновании и выборе проекта будущего русского броненосного крейсера. Ни малейшего сомнения не вызвала у него заявленная (очевидно рекламных целях) нигде никем не дости-

гавшаяся 12 000-мильная дальность плавания. Лишь вскользь упоминал он и вариант усовершенствования типа крейсера «Адмирал Нахимов».

Будь А.М. Абаза наделен искрой тактического мышления, он мог бы подсказать флоту тот действительно перспективный тип броненосного крейсера, в котором остро нуждался русский флот. Больно даже представить, если бы вместо стада мало на что годных бронепалубных броненосных крейсеров (от «Авроры до «Олега») в войне приняла бы участие дивизия крейсеров усовершенствованного и с современной скоростью типа с восемью орудиями калибром 8 дм каждый. Но на беду русского флота, А.М. Абаза был не способен проявить хоть что-то отчасти похожее на мысль. Он, по-видимому, как это подтвердил опыт его последующей тайной миссии царского эмиссара в Европе при попытках купить экзотические крейсера, обладал каким-то непоправимым дефектом интеллекта, какой в Порт-Артуре, судя по публикациям тех лет, проявил столь же возлюбленный императором генерал-адъютант А.М. Стессель (1848–1915).

Исследование деятельности этих двух «флигель-аксельбантов» могло бы стать существенным дополнением к раскрытию важнейшей исторической проблемы русского милитаризма. Во всяком случае, А.М. Абаза не использовал свое высокое положение для внесения ясности в остро вставшую в тот момент проблему выбора для флота нового типа броненосного крейсера. Он ее своим сверх всякой меры отстаивавшимся (на то был, видимо, корыстный сговор с фирмой) цитадельным проектом лишь затемнил и внимание собравшихся, увлекая их на ложный путь.

МТК, надо признать, отнесся к инициативам А.М. Абазы без тени угождения. В своем весьма квалифицированном анализе проекта «цитадельного крейсера» не оставил от него камня на камне. Его специалистов, видимо, задело слишком уж бесцеремонное вторжение не в свое дело, допущенное великокняжеским адъютантом. Большим изъясном проекта было признано отсутствие полной броневой палубы между башнями 8-дм орудий, отчего не обеспечивалась защита механизмов от осколков. Гораздо более тяжеловесным, чем обещали французы, должен был быть двойной, по существу, корпус с его дроблением на мелкие отсеки. Ненадежными были признаны броневые казематы с броневыми траверза-

ми, недоказанной 300-тонная экономия от применения котлов Нормана-Сигоды, воспроизводивших тип Нормана. Сам этот котел считали уступающим котлам Бельвиля, а ожидавшаяся 400-тонная экономия веса (по примеру французского крейсера «Шаторено») – явно неоправданной. «Нововведение не очень желанное», – заметил по этому поводу Управляющий Морским министерством.

Благоразумнее было подождать результаты эксплуатации предлагаемых в проекте котлов. Артиллерийский отдел напомнил, что «выгоднее догонять неприятеля артиллерийскими снарядами, а не преимуществом в ходе». Эта «чрезвычайной важности мысль» не получила, однако, внятного и убедительного обоснования. Таившаяся в ней концепция стрельбы на предельных расстояниях из орудий крупного калибра (чем немцы весьма озаботили русских моряков в Первой мировой войне) не была конкретизирована настояниями о вооружении крейсера нового типа в основном орудиями 8-дм калибра. Ведь именно они позволяли нанести действенные повреждения даже броненосцам противника.

Возможно, в делах артиллерийского отдела (журналы по артиллерии, инициативные записки и предложения) еще найдутся соответствующие документы, но вместо открывшей путь к успеху идеи сверхдальней стрельбы из тяжелых орудий (чем еще в Крымской войне владели под Севастополем артиллеристы легендарного парохода-фрегата «Владимир») мнение артиллерийского отдела сводилось к повторению ошибочно понятого урока из опыта китайской войны 1894–1895 гг.

В силу владевшего всеми непостижимого затмения считалось, что в бою впрямь решающее значение будет иметь количество металла, обрушиваемого на противника в единицу времени. Достичь этого рассчитывали посредством самого модного на то время скорострельного 6-дм орудия. Именно такие пушки и были предназначены для уже строившейся «Светланы». Главными были они и на предлагавшемся «цитадельном крейсере».

Сопоставление силы огня, который могли бы обеспечить восемь 8-дм орудий современного типа в вооружении усовершенствованного крейсера «Адмирал Нахимов» с орудиями 6-дм калибра на «цитадельном крейсере» в записке артиллерийского отдела не проводилось. Настояний о преимущественном или исключи-

тельном вооружении нового крейсера по схеме «Адмирала Нахимова» им, например, в трехбашенном варианте, осуществленном в германских броненосцах типа «Бранденбург» (1891 г.) и русских башенных фрегатах (типа «Адмирал Лазарев» 1867 г.), не предлагалось.

«Смело подняться умом до облаков» специалисты артиллерийского отдела и на этот раз не сумели.

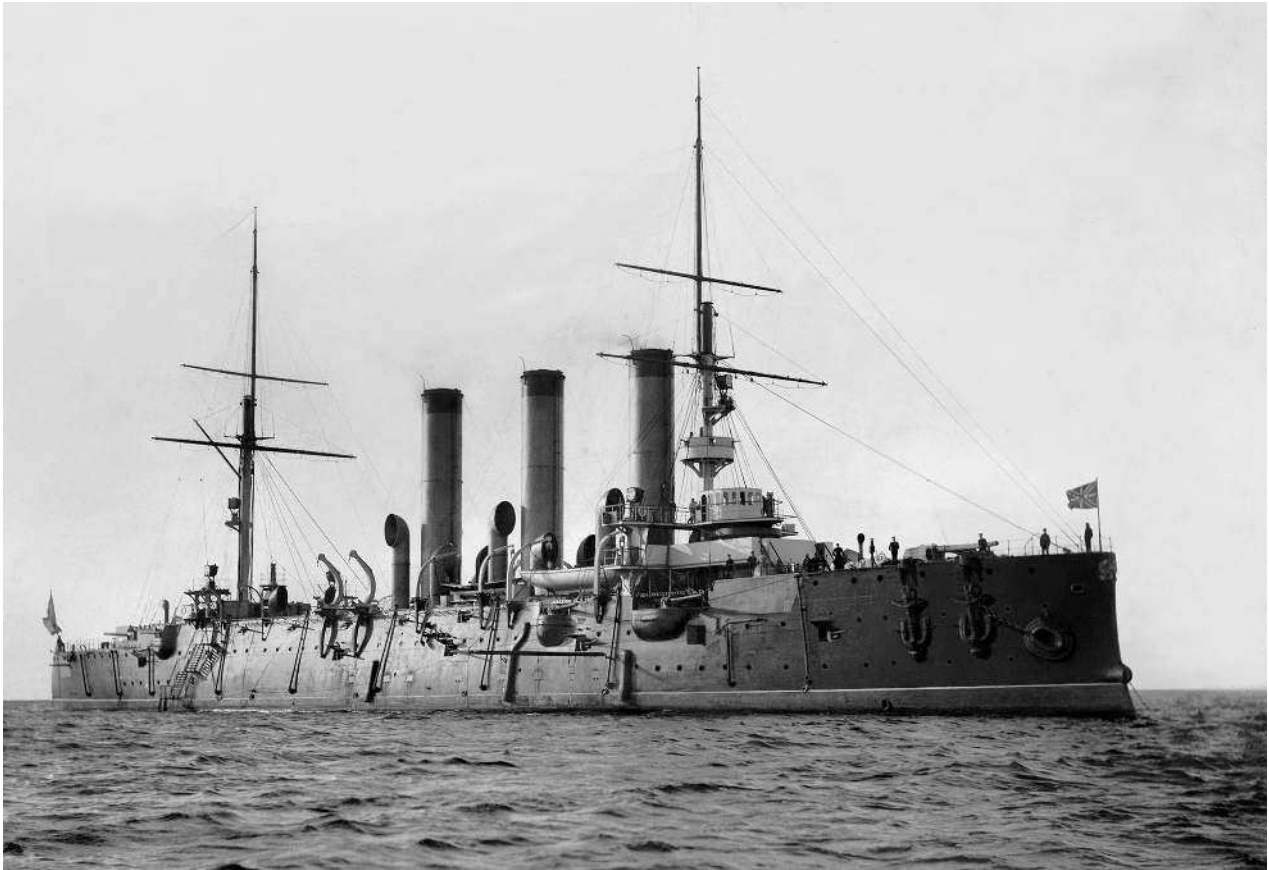
## 2. «ПАЛЛАДА» И МИРОВЫЕ ОБРАЗЦЫ

Анализируя полученный проект, МТК опирался на опыт еще только строившихся крейсеров типа «Паллада». Особенно бросалась в глаза нереальность обещавшаяся французской фирмой 12 000-мильная дальность плавания. Для такой дальности, учитывая известные нормы удельных расходов топлива, следовало иметь его запас не 1000 т, как предположено в проекте, а по крайней мере вдвое больше. Совершенно неконструктивным был и подозрительный способ установки орудий в бортовых трубах.

Не получило одобрения и намерение фирмы в проекте увеличенной «Светланы» обойтись без защитной обшивки деревом и медью. Это, правда, позволяло уменьшить водоизмещение, увеличить запас топлива и скорость, а срок постройки сократить на три месяца. Но Управляющий Морским министерством счел такое решение неприемлемым. «Без обшивки нельзя – сказал он – мы броненосцы обшиваем, так как доков на Востоке, где ему придется плавать, немного у нас».

Признав «цитадельный крейсер» со всех сторон несостоятельным, МТК сделал второе (после артиллерийского отдела) принципиальной важности замечание о том, что рассматривать надо не эти предложенные типы (проект на базе «Адмирала Нахимова» сочли, видимо, нереальным), а «сравнивать последние типичные образцы крейсеров разных морских держав». Но и в этом случае связь между их типами с назначением и техническим использованием обозначена не была.

Сравнивались лишь обычные образцы. Так, «Дюпюи де Лом» (1890 г., 6400 т, 22 уз, 2 194-мм и 6 164-мм пушек, не считая мелких) признали вполне современным по скорости и запасам топлива, но к его изъясну отнесли «чрезмерное развитие броневой защиты судна и артиллерии, которая на



*«Анализируя полученный проект, МТК опирался на опыт еще только строившихся крейсеров типа «Паллада»*

нем в ограниченном количестве». Тем самым как бы признавалось, что строившаяся тогда без бортовой брони «Паллада», имея 20 уз по проекту и всего 8 152-мм пушек в открытых, даже без щитов палубных установках, была более удачным типом.

На более современном (1895 г.) «Патуа» бортовое бронирование, в отличие от сплошного на «Дююи де Ломе», французы ограничили протяженностью только в средней части (толщина лишь 64 мм вместо 120 мм), а «сравнительно сложную установку 6-дм пушек во вращающихся броневых башнях заменили установкой в каземате, способствующем защите людей». Приходилось, однако, опасаться, что за это полезное новшество придется заплатить большой перегрузкой, которая может уменьшить скорость до 19 или даже (по сведениям А.М. Абазы) 16 уз.

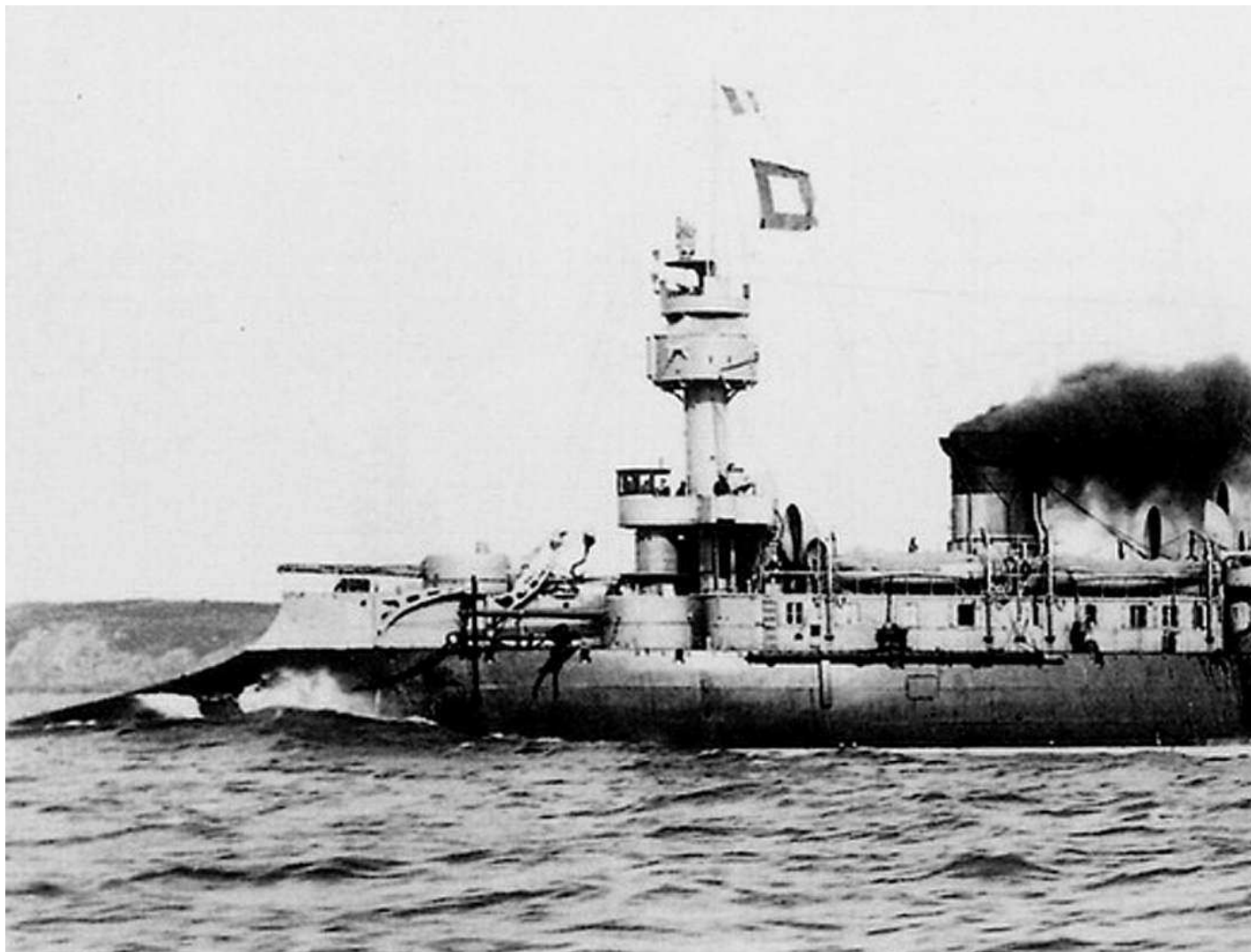
Англичане в последних крейсерах типа «Аррогант» (5860 т, 18–19 уз) следовали примеру французов, ограничившись бортовой 50-мм броней и защитой артиллерии (сведения Брассея) 114-мм броней. В Германии же на последних (5650 т, 18,5 уз)

крейсерах новой серии и вовсе отказались от бортовой брони, но зато их два 9-дм и 8,6-дм орудия защитили 4-дм броней.

Этим примером как бы подтверждались оправданность отечественных бронепалубных крейсеров типа «Паллада» и даже их превосходство в скорости (увы, не подтвердившееся) над иностранными аналогами. Существенным, но почти тотчас же забытым (в проекте «Цесаревича») было признание неоправданности установок 6-дм орудий в чрезмерно сложных башнях.

Но главное – оставалось невыясненным тактическое назначение будущего русского крейсера. Речь шла о некоем обобщенном типе, сильно отличавшемся от серии океанских рейдеров типа «Рюрик», в котором как-то особо гармонично должны были совмещаться по-разному комбинировавшиеся главные достоинства крейсеров: «защита судна, артиллерия, защита людей и артиллерии, скорость хода». Запас топлива по общей во всех странах норме составлял 10% водоизмещения.

В таблице приоритетов этих достоинств на первом месте во Франции и Англии



ставили защиту судна, в Германии – артиллерию, на последнем в этих странах – скорость. Япония еще оставалась вне поля зрения, хотя уже с 1896 г. японские военные приготовления безостановочно нарастали, и столкновение японского и русского флотов становилось все более вероятным.

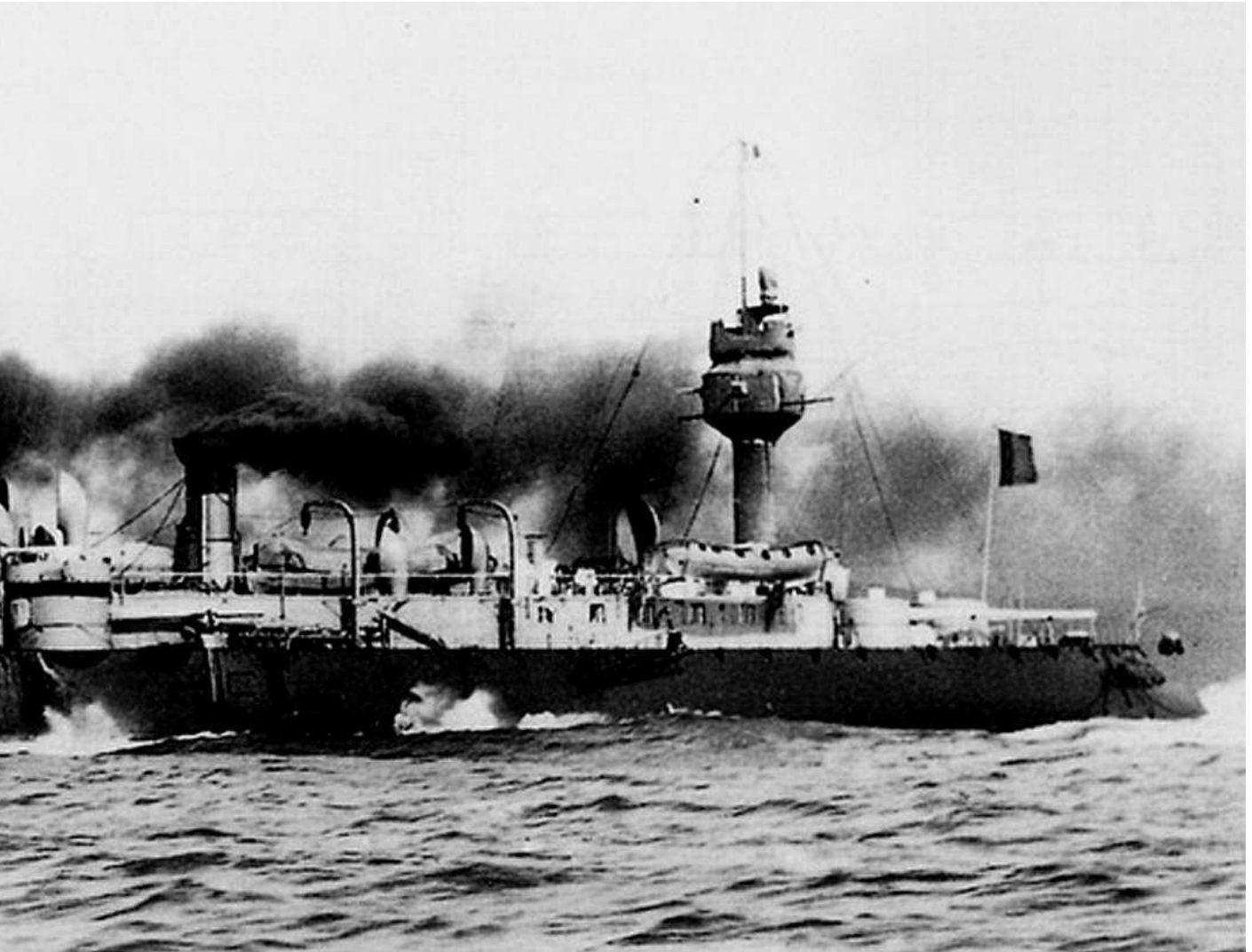
В журнале далее говорилось: «В последнее время выделился совокупностью своих боевых качеств построенный фирмой Армстронга для Чилийского правительства крейсер «Эсмеральда» водоизмещением 7000 т, верность печатных сведений о котором в общих чертах подтверждается нашим военно-морским агентом в Англии, в рапорте от 13/25 марта 1894 г. № 131.

Почти совпадая по водоизмещению с нашими крейсерами типа «Паллада», крейсер «Эсмеральда» сравнивается с

ним в следующем виде ... ». Из приведенной таблицы сравнения с «Палладой» по 16 характеристикам следовало, что при почти одинаковом водоизмещении и большей удлинненности корпуса (отношение длины к ширине 8,2 против 7,07) с почти таким же палубным бронированием (броня на скосе 2 дм против 2,5 дм) чилийский крейсер имел превосходство в скорости (23 уз против 20), в наличии (на 3/4 длины борта) 6-дм броневое пояс, в толщине боевой рубки (8 дм против 6 и 3 дм) и более мощной артиллерии (2 8-дм, 16,6-дм против 8,6-дм, не считая мелких пушек).

По весу артиллерии (598 т) он превосходил «Палладу» на 197 т. Эти преимущества МТК объяснял легкостью механизмов корпуса (отсутствовало двойное дно) и отсутствием защиты артиллерии.

*Французский броненосный крейсер «Дюпюи де Лом». Построен в Бресте. Спущен на воду в 1890 г. Водоизмещение – 6406 т. Вооружение: 2 7,6-дм и 6 6,4-дм орудий, толщина брони борта – 4 дм.*



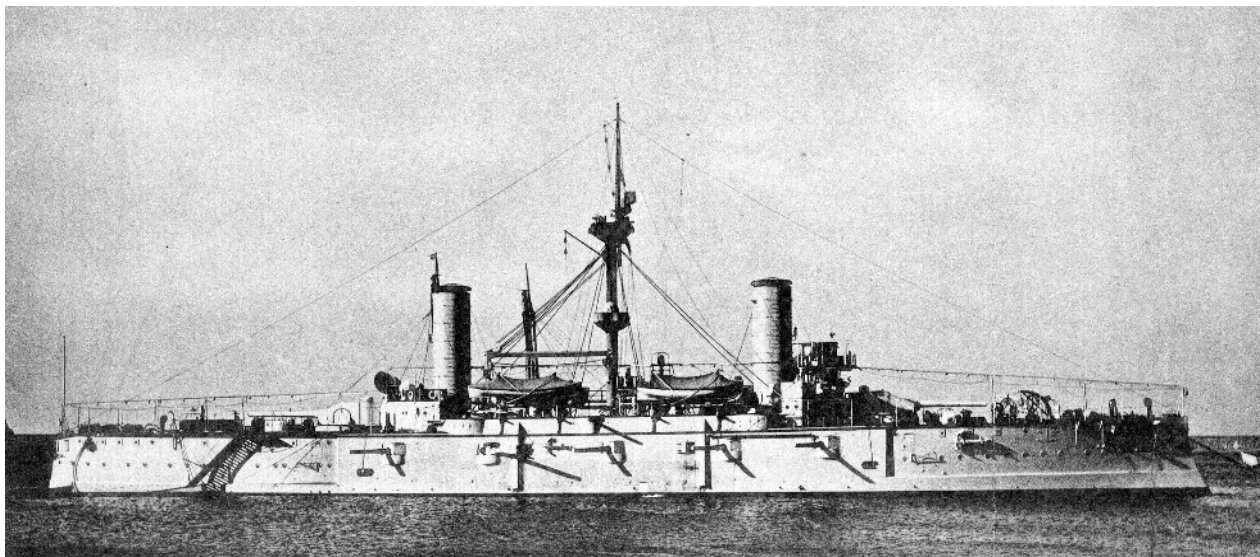
Проекты же, предложенные французской фирмой, признавались не имеющими «особых достоинств». И если об особенно выдвигавшемся на первый план А.М. Абазой проекте цитадельного крейсера говорилось, что он, выделяясь «новизной мысли», неприемлем из-за чрезмерного преобладания в нем «одних боевых качеств за счет больших жертвований в других», то о проекте на основе «Адмирала «Нахимова» МТК в своей итоговой рекомендации Управляющему и вообще не упоминал.

Возможность усилить флот опережающим свое время проектом крейсера и преимущественным применением орудий 8-дм калибра была упущена. Достоинно сожаления и то обстоятельство, что тогдашний (в 1896–1898 гг.) военно-морской агент в Англии капитан 1 ранга И.К. Григорович не

обнаружил склонности к творчеству и перспективному мышлению.

Подтвердив достоверность сведений об «Эсмеральде», в МТК прошли мимо сведений (или не захотели их искать) о другом, также чилийском и строившемся в Англии на том же заводе крейсере «О'Хиггинс». Он был заложен на верфи в Эльсвике 6 апреля 1896 г. и спущен на воду в 1897 г., и сведения о его проектных характеристиках, по видимому, не могли составлять секрета. Представлял же он собой (при водоизмещении 8500 т) развитие типа «Эсмеральда», в котором за счет сокращения числа 6-дм орудий с 16 до 10 было вдвое (до четырех) увеличено количество орудий 8-дм калибра, а скорость с 23 уз уменьшена до 21,25 уз.

Этот проект (с размещением 8-дм орудий попарно в двух башнях и с некото-



рым увеличением ширины (водоизмещение возросло до 9750 т) сразу же был принят Японией за прототип при заказе в Англии на том же Эльсвикском заводе двух своих первых броненосных крейсеров – «Асама» и «Токива».

Спущенные на воду в марте и июле 1898 г., эти корабли также не могли составить секрета для И.К. Григоровича. Именно с ними, как все уже давно понимали, предстояло вступить в бой проектировавшемуся в 1897 г. русскому броненосному крейсеру. Тем не менее ни «О’Хиггинс», ни «Асама» не привлекли внимания в России.

Столь же поразительно и невниманье, проявленное к уже известной тогда итало-аргентинской серии крейсеров типа «Гарибальди», которые почти с волшебной скоростью – по одному в год – с 1895 г. строились на верфях Ансальдо и Орландо в Италии. В их типе (водоизмещение почти такое же, как на «Эсмеральде» и «Палладе») без труда просматривалась гармоничность характеристик, которой так был озабочен МТК.

Четыре крейсера этого типа: «Гарибальди» (1895 г.), «Сан-Мартин» (1896 г.), «Пуэйрредон» (1897 г.) и «Генерал Бельграно» (1897 г.) – были куплены Аргентиной у итальянского правительства, а еще два – «Риводавия» (1903 г.) и «Морено» (1902 г.) – Японией в 1903 г. после отказа от приобретения их Россией. Они и стали теми «Ниссин» и «Кассуга», которые долго и успешно досаждали русскому флоту под Порт-Артуром (Р.М. Мельников. «Крейсер «Варяг». Л., 1983. С. 160–161).

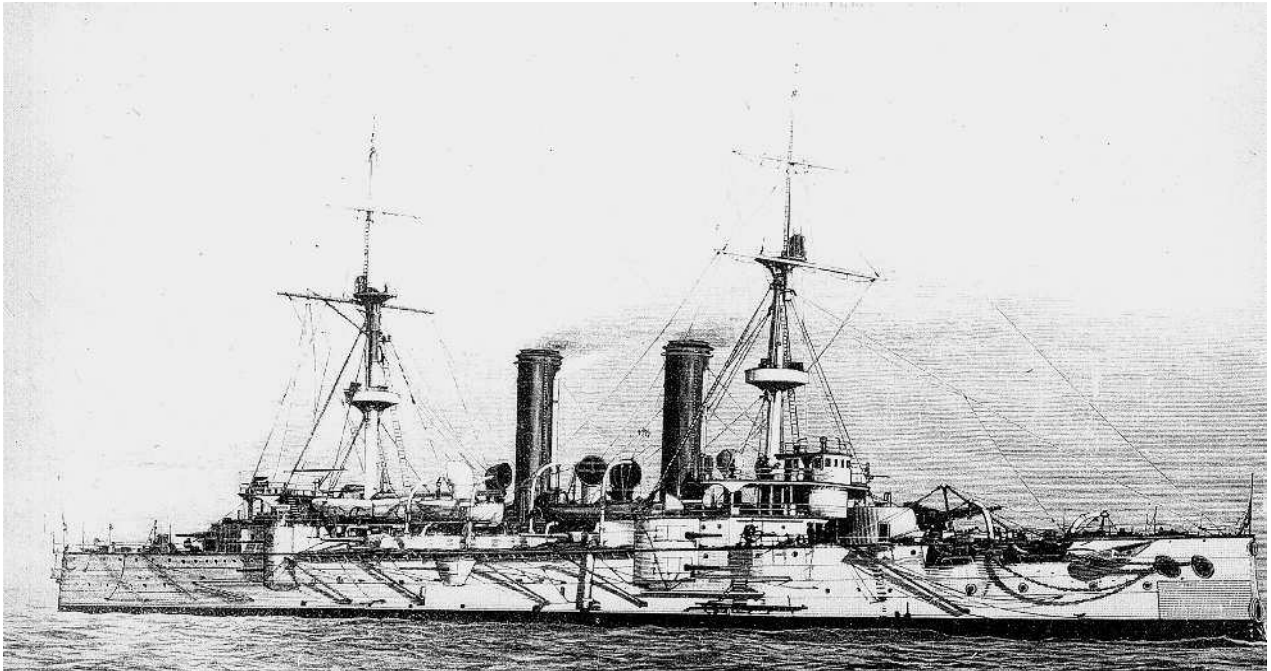
Судьба этих кораблей и хитросплетения сделок по совершенным и предполагаемым их покупкам составляет самую, может быть, занимательную и поучительную страницу истории судостроения на рубеже XIX и XX вв. Об этих кораблях пришлось вспомнить с началом войны с Японией, когда «Асама» в первый же ее день с невыразимой легкостью справился под Чемульпо с построенным в 1899 г. русским крейсером «Варяг». А «О’Хиггинс» вместе с «Пуэйрредоном» и другими стал предметом безуспешных воцелений русского правительства.

Осуществлявшаяся А.М. Абазой тайная, но вскоре разоблаченная перед всем миром операция по приобретению этих «экзотических крейсеров» – еще одна не раскрытая страница отечественной истории. Такое невниманье к первоклассным броненосным крейсерам приходится объяснять стечением на редкость большого числа неблагоприятных обстоятельств.

К ним, в частности, надо отнести стойкость все еще сохранившейся от прежних времен концепции крейсерской войны, «извечная экономия», заставлявшая уменьшать водоизмещение кораблей, непонимание новой роли броненосных крейсеров при их взаимодействии в бою с броненосцами и, наконец, упование на считавшиеся тогда (по опыту японско-китайской войны) наиболее действенными (в силу их скорострельности) 6-дм орудия.

Отсутствие целенаправленной творческой работы по проектированию кораб-

*Аргентинский броненосный крейсер «Джузеппе Гарибальди». Построен в Италии. Спущен на воду в 1895 г. Водоизмещение – 6840 т. Вооружение: 2 10-дм и 10 6-дм орудий, толщина брони борта – 6 дм.*



**Японский броненосный крейсер 1-го класса «Асама». Построен в Англии. Спущен на воду в 1898 г. Водоизмещение – 9855 т. Вооружение: 4 8-дм, 14 6-дм орудий. Толщина брони борта – 7 дм.**

лей, недооценка поражающего действия современных фугасных снарядов (хотя об этом предостерегал даже А.М. Абаза) позволяли русскому флоту, невзирая на соружение для Японии броненосных башенных крейсеров типа «Асама», продолжать строить бронепалубные крейсера типа «Паллада» с открытыми, и даже без броневых щитов, палубными установками 6-дм орудий.

Представление о том, что каждый новый русский корабль должен быть сильнее своего аналога из состава сил вероятного противника, было вовсе не определяющим. Внятного обоснования значения броненосных крейсеров как кораблей, выполняющих в бою охват головы или фланга, не имел даже самый авторитетный специалист в области морской тактики Н.Л. Кладо. Даже в выпущенном в 1904 г. труде «Современная морская война» (СПб., 1905. С. 94) он лишь подчеркивал полезность бортовой брони на броненосных крейсерах и запоздало напоминал о том, что броненосные крейсера – это «роскошь при эскадре» (с. 96).

Сумятицу во взглядах на роль и место крейсеров вносила модная тогда концепция решающей роли в бою скорострельной артиллерии калибром 6 дм и о бесполезности бронирования. Апологетом ее выступал авторитетный специалист генерал-лейтенант П.Ф. Пестич, который 18 марта 1892 г.

сделал на эту тему доклад в Академии Генерального штаба («Современный флот и его вопросы». СПб., 1892). Эти же взгляды с 1894 г. поддерживал адмирал С.О. Макаров, настойчиво проповедовавший («Морской Сборник», 1894, № 6. «Разбор элементов, составляющих боевую силу судов») свой проект «безбронного» (т.е. без бортовой брони. – Р.М.) боевого судна. Такой корабль, имевший водоизмещение 3000 т, скорость 20 уз и вооруженный двумя 8-дм и четырьмя 6-дм орудиями, он считал универсальным для эскадренного боя.

Особенным достоинством своего проекта он считал малый размер цели, который представлял 3000-тонный корабль. Для достижения такого преимущества он полагал вредными всякие перекрытия орудий броней. Этот довод, почему-то не считаясь с огромным фугасным действием современных снарядов, он в своих трудах подкреплял рисунками малого размера цели орудия без щита и примером броненосца «Чин-Иен», на котором неразрывные снаряды японцев «пронизывали борт, но не задевали отдельных предметов» («Рассуждения», 1943. С. 432, 439).

Проявляя непостижимую в этой своей убежденности инерцию мышления, С.О. Макаров отстаивал свою концепцию и в записке от 29 апреля 1897 г. для великого князя Александра Михайловича (Документы, т. II. С. 234–238), и в статье в «Морском Сборни-