

Несолёный, Сергей Валерьевич.
Н55 Броненосный крейсер «Громобой» / Сергей Несолёный. — Москва : Яуза :
Эксмо, 2019. — 160 с. : ил. — (Война на море).

ISBN 978-5-04-107769-3

Во второй половине XIX в. в русском военно-морском флоте твердо установилась «крейсерская доктрина», предполагавшая создание мощных крейсерских сил для действия на океанских коммуникациях. Броненосный крейсер «Громобой» стал третьим и самым совершенным в серии таких высокоавтономных рейдеров. Однако использовался он совершенно иначе.

Сразу же после вступления в строй «Громобой» направили на Тихий океан, где он вошел в состав Владивостокского отряда крейсеров. 1 (14) августа 1904 г. «Громобой» вместе с «Рюриком» и «Россией» с честью выдержали бой в Корейском проливе с эскадрой вице-адмирала Камимурэ, нанеся тяжелые повреждения японским кораблям.

После войны «Громобой» вернулся на Балтику, где на нем проходили подготовку офицеры и матросы возрождающегося русского флота.

Книга известного историка Российского императорского флота Сергея Несолёного – это подробнейший рассказ о разработке, строительстве и боевой службе лучшего «океанского» крейсера России.

УДК 623.822.3(470)
ББК 68.54

ОГЛАВЛЕНИЕ



ВВЕДЕНИЕ	5
ГЛАВА I. ПРОЕКТИРОВАНИЕ (1882–1885 гг.)	7
ГЛАВА II. «РЮРИК» – «РОССИЯ» – «КРЕЙСЕР № 3»	19
ГЛАВА III. ПОСТРОЙКА (1885–1887 гг.)	
НА СТАПЕЛЕ	29
СПУСК НА ВОДУ И ДОСТРОЙКА	42
ИСПЫТАНИЯ	43
ГЛАВА IV. КАК БЫЛ УСТРОЕН «ГРОМОБОЙ»	50
ГЛАВА V. НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК (1900–1903 гг.)	
В ДАЛЬНЕЕ ПЛАВАНИЕ	64
НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ	72
ГЛАВА VI. В ВОЙНЕ С ЯПОНИЕЙ (1904–1905 гг.)	
ПЕРВЫЙ ВЫХОД В МОРЕ	79
ВТОРАЯ КРЕЙСЕРСКАЯ ОПЕРАЦИЯ	81
ТРЕТЬЯ КРЕЙСЕРСКАЯ ОПЕРАЦИЯ	85
ТРАГЕДИЯ С «БОГАТЫРЕМ»	90
ЧЕТВЕРТАЯ КРЕЙСЕРСКАЯ ОПЕРАЦИЯ	92
ПЯТАЯ КРЕЙСЕРСКАЯ ОПЕРАЦИЯ	101
В БОЮ С КРЕЙСЕРАМИ КАМИМУРА	114
ПОСЛЕ БОЯ	127
ПОСЛЕДНЕЕ КРЕЙСЕРСТВО	134
В РЕМОНТЕ	135
ГЛАВА VII. НА БАЛТИКЕ (1905–1922 гг.)	
ВОЗВРАЩЕНИЕ	138
РЕМОНТ И МОДЕРНИЗАЦИЯ	141
В ВОЙНЕ	149
ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА	151



**«Громобой» в Мельбурне.
Апрель 1901 г.**



ВВЕДЕНИЕ

«Громобой» стал последним в истории Российского флота крейсером, построенным в соответствии с идеями крейсерской доктрины. Это звучное имя полностью соответствовало внешнему виду корабля: четырехтрубный высокобортный гигант в 140 метров длины с сильной артиллерией и бронированием. Он был третьим и самым совершенным в серии высокоавтоматных рейдеров.

Родоначальник серии «Рюрик» своим появлением вызвал переполох в военно-морских кругах Англии – давнего врага Российской империи. В ответ «владычица морей» вынуждена была начать постройку чудовищно дорогих крейсеров «Powerfull» и «Terrible» водоизмещением более 14000 тонн (в самом британском флоте их назовут «белыми слонами»).

На торжествах, посвященных открытию Кильского канала в 1895 году, «Рюрик» будет в центре внимания, журналисты назовут его «жемчужиной кильской эскадры». За «Рюриком» будет построен второй подобный, но гораздо более совершенный крейсер «Россия», вслед за которым последует постройка «Громобоя» – лучшего корабля серии. «Громобой» будет находиться в составе Российского военно-морского флота более 20 лет и достойно выдержит испытания в двух войнах.

В Русско-японской войне он вместе с «Рюриком» и «Россией» будет успешно действовать на коммуникациях противника, с честью выдержит жестокий бой с эскадрой вице-адмирала Камимуры 1 августа 1904 года. После войны «Громобой» вернется на Балтику, на нем будут проходить подготовку офицеры и матросы возрождающегося после разгрома в 1904–1905 гг. русского флота. Уже будучи безнадежно устаревшим, крейсер, тем не менее, примет участие в Первой мировой войне.

И даже своей смертью «Громобой» последний раз сможет послужить на бла-

го отечества – продажа на слом в Германию старого корабля пополнит казну разоренного Гражданской войной и иностранной интервенцией молодого Советского государства.

Остается только сожалеть, что до настоящего времени история создания и долгой службы этого замечательного корабля не стала темой отдельного исторического исследования. Правда, нельзя сказать, чтобы «Громобой» был совсем уж обделен вниманием историков. В.Е. Егорьев в своей монографии, посвященной действиям Владивостокского отряда крейсеров, много внимания уделяет «Громобую».

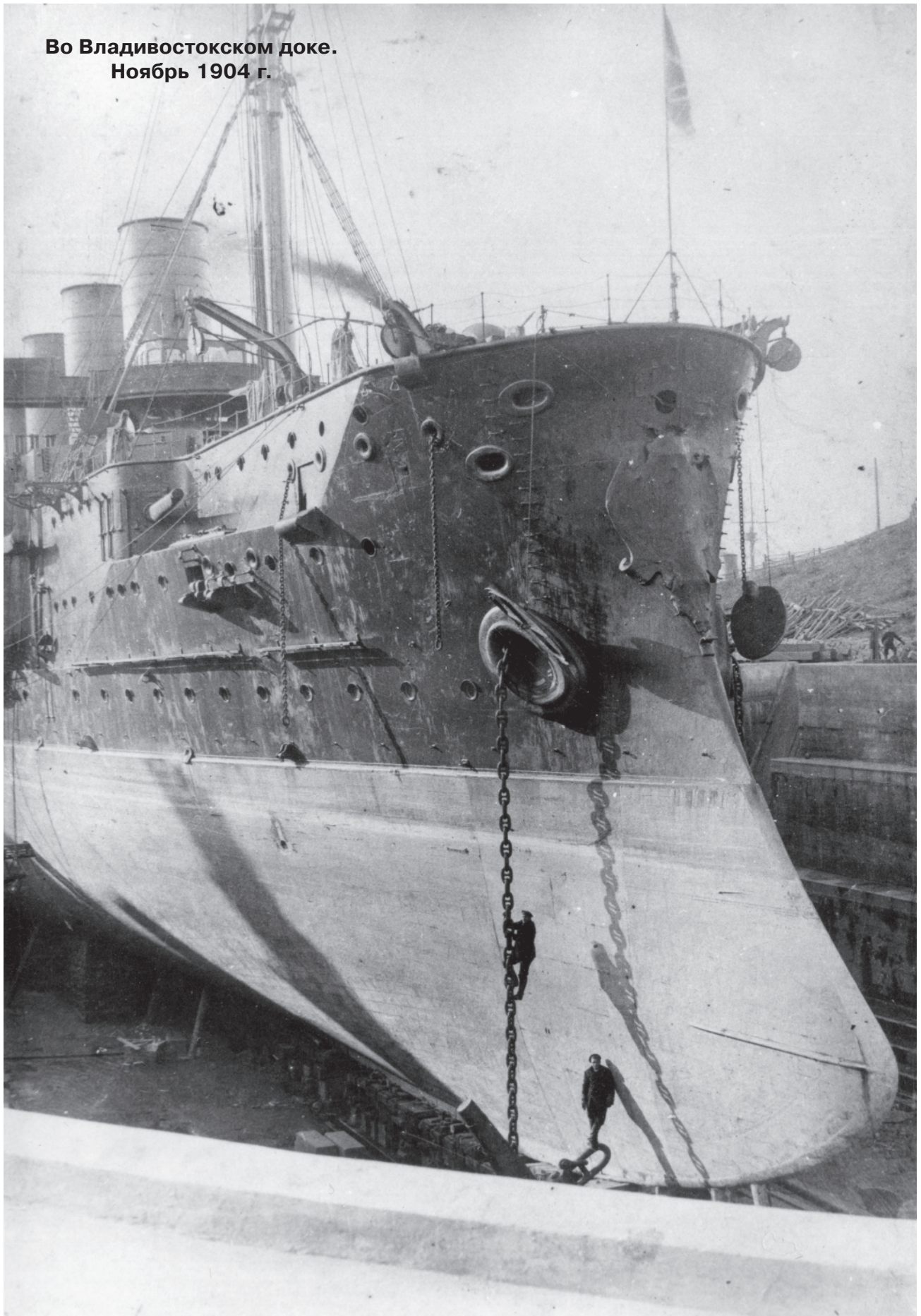
До настоящего времени эта работа является лучшим исследованием операций отдельного отряда крейсеров («Рюрик», «Россия», «Громобой» и «Богатырь») в Русско-японской войне 1904–1905 гг. Причем ценность труда В.Е. Егорьева обусловлена также и тем, что сам автор, будучи в период описываемых событий мичманом Российского военно-морского флота, лично участвовал во всех боевых выходах Владивостокского отряда крейсеров и поэтому их действия описывает не только как исследователь, но и как очевидец. Однако работа В.Е. Егорьева давно стала библиографической редкостью.

Достаточно подробно о постройке и службе «Громобоя» написал выдающийся отечественный историк военно-морского флота Р.М. Мельников в своей книге ««Рюрик» был первым» (Л., Судостроение, 1989). Этот же автор вкратце описывает постройку «Громобоя» в своей монографии, посвященной отечественному судостроению во 2-й половине XIX века. Следует также отметить прекрасную статью, посвященную этому крейсеру, написанную Л.А. Кузнецовым и опубликованную в журнале «Судостроение» № 12 за 1989 год.

В данной работе автор попытался более подробно описать историю создания и жизни этого замечательного корабля.



Во Владивостокском доке.
Ноябрь 1904 г.



ПРОЕКТИРОВАНИЕ

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

Во-первых, давний противник России – Британская империя – имел очень протяженные и в силу этого весьма уязвимые морские коммуникации. Все 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 торговле могут нанести оперирующие на удаленных коммуникациях рейдеры.

Во-вторых, в силу отсталости своей промышленности и скудости бюджета Российской 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 ее тогда называли, «самодвижущая 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 два русских катера совершили первую в мире успешную атаку торпедами Уайтхеда, потопив на рейде Батума сторожевой корабль «Интибах».

Переоборудованный в носитель минных катеров пароход «Великий князь Константин» под командованием отважного С.О. Макарова свободно плавал по все-

му Черному морю, топил торговые корабли противника, атаковал своими катерами корабли турок во время их стоянок в базах (нанеся, между прочим, тяжелые повреждения двум корветам – «Ассари-Шевкет» и «Иджлалиле» – и утопив «Интибах»).

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

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 нем соединений линейных кораблей уходит в прошлое, тяжелые 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». Очень емко идеи «молодой школы» сформулировал адмирал Н.М. Чихачев: «Из военных действий будущего устранится все относящееся к открытому бою больших морских сил, и все военно-морские действия, вся военно-морская наука будет сведена к корсарству».

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 ис-

треблением неприятельских судов вместе с экипажами и пассажирами, так как война есть отрицание всякого права». 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 показало несостоятельность ее взглядов – во время маневров выяснилось, что миноносцам очень тяжело даются переходы в открытом море – малая мореходность, частые поломки и быстрая утомляемость экипажей на волнении серьезно ограничивали их боеспособность. Дальность стрельбы торпедами была очень мала (даже в конце XIX века она не превышала 3 кабельтовых), броненосцы же стали вооружаться многочисленной скорострельной артиллерией, весьма эффективной против миноносцев.

Стало ясно, что будущее за сбалансированным флотом, в котором тяжелые артиллерийские корабли по-прежнему будут играть важную роль. Однако популярность взглядов «молодой школы» объяснялась еще одной причиной: Французская империалистическая буржуазия оказалась не в состоянии из-за тяжелого положения своей экономики угнаться за такими мощными экономическими и технически развитыми 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. В России, с ее еще более отсталой экономикой и скудным бюджетом, эти идеи также попали на благодатную почву. К этому надо добавить еще одно немаловажное обстоятельство: Российская империя должна была иметь военно-

морские силы на трех изолированных и удаленных друг от друга театрах: Балтике, Черном море и Тихом океане. При этом флоты на Балтике и Черном море легко могли быть заблокированы противником: на Черном 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 ее 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 для деятельности.

В-третьих, крейсера, помимо непосредственного уничтожения торговых кораблей противника и атак на удаленные порты 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.

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.

Целой эпопеей стала блокада и уничтожение в дельте реки Руфиджи старого немецкого крейсера «Кенигсберг». Как справедливо отметил известный историк и переводчик А. Больных: «История «Кенигсберга» лучше всего иллюстрирует основную идею крейсерской войны – не непосредственное уничтожение торговых судов, а дезорганизация перевозок и отвлечение сил противника с основного театра на второстепенные. «Кенигсберг» 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», монитора «Мерси», «Северн», много вспомогательных судов». А сама эпопея уничтожения заблокированного крейсера заняла без малого 8 с половиной месяцев: с ноября 1914-го по 11 июля 1915 года! Но все это будет позднее.

А в рассматриваемый нами период в разработанной при активном участии И.А. Шестакова первой долгосрочной программе строительства военно-морского флота (с 1882 по 1902 год) большое внимание уделялось 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». 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 отчете 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 ранга Н.В. Копытовым в начале 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 неоднозначно 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 приобретающую хронический характер проектную и строительную перегрузку корабля».

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».

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). «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 надежным орудием для истребления неприятеля; в крейсерах же таран составляет приспособление не только полезное, но и положительно вредное».

К сожалению, это справедливое замечание будет вскоре забыто и все броненосные крейсера, построенные в России после «Генерал-Адмирала» и «Герцога Эдинбургского», будут снабжены тяжелыми таранами – русский флот, как, впрочем, и все флоты мира, не избежит повального увлечения таранами.

К сожалению, первые отечественные броненосные крейсера не были лишены

ряда серьезных недостатков, главнейшим из которых была существенная строительная перегрузка, в результате чего на «Генерал-Адмирале» практически весь броневой пояс ушел 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.

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

В то же время, когда шло строительство «Генерал-Адмирала» и «Герцога Эдинбургского», решено было перестроить в крейсер фрегат «Минин». Корабль был заложен еще в 1866 году как корвет с бортовым расположением артиллерии, затем его решено было перестроить в башенный броненосец с шестью 300-фунтовыми орудиями (из них 4 в двух двухорудийных башнях). Однако под впечатлением трагической гибели башенного английского броненосца «Кэптэн», который в ночь на 7 сентября 1870 года, находясь в своем 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 вошел в строй лишь в 1878 году. При водоизмещении 5940 тонн скорость хода корабля достигала 14,5 узла, вооружение состояло из 4 – 203-мм и 12 152-мм орудий (не считая мелких). Толщина броневоего пояса достигала 140 мм (5 1/2 дюйма).

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

«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».

Для первого варианта образцом послужил «Генерал-Адмирал», для второго – более тяжелый «Минин». В результате обсуждения в МТК (журнал № 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, 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 казенная 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 («казенными») предприятиями. Связанный жесткими условиями контракта, Балтийский завод собрал корпус «Владимира Мономаха» всего за 20 месяцев, несмотря на значительный отход от первоначального проекта – корабль решили строить двухвинтовым».

10 октября 1882 года «Владимир Мономах» сошел на воду, а 1 июля 1883 года, точно в срок, крейсер предъявили к испытаниям. До этого ни один крупный корабль Российской 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 флота он вошел летом 1885 года.

Инициатива самого серьезного изменения первоначального проекта исходила лично от управляющего Морским министерством вице-адмирала И.А. Шестакова: «обратить батарею из 14 6-дюймовых дальноточных пушек в закрытую вполне,

«К моменту вступления в строй «Адмирал Нахимов» являлся сильнейшим крейсером мира, превосходя по числу орудий главного калибра все иностранные корабли своего класса»



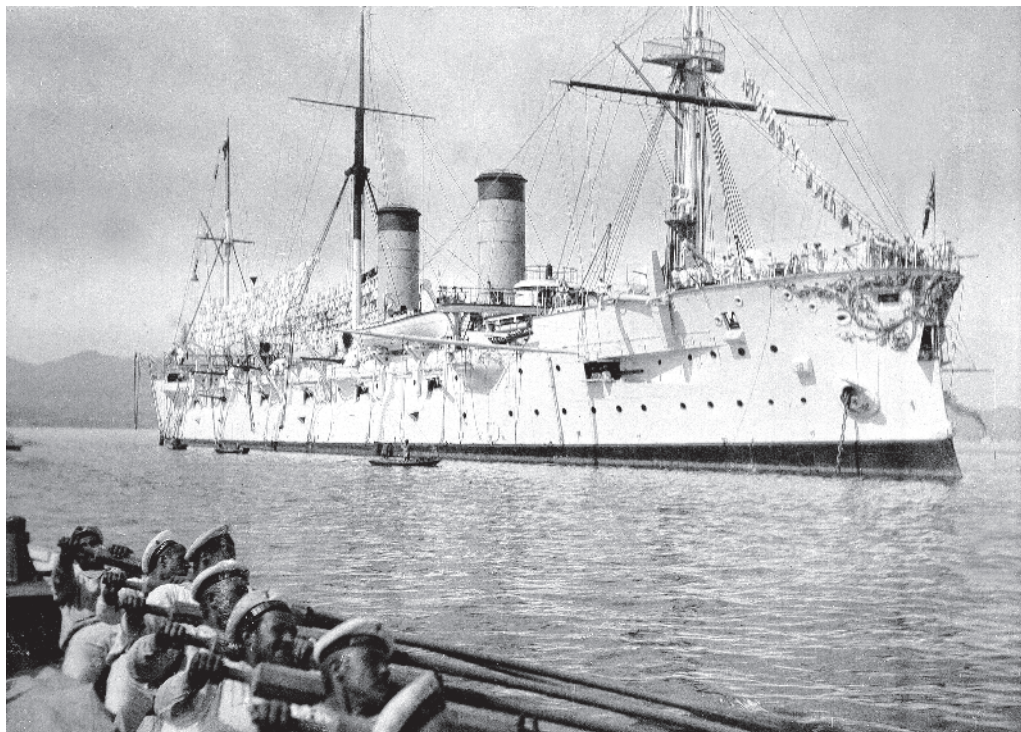
а два 8-дюймовых дальнобойных поднять на верхнюю палубу, образованную из продолжения полубака и полуюта». Это обеспечивало защиту 6-дюймовой артиллерии от поражения обломками собственного рангоута и повышало действенность 8-дюймовых орудий в условиях волнения на море, а также улучшало условия обитаемости.

«Дмитрий Донской» имел водоизмещение 5800 тонн; вооружение: 2 203-мм, 14 152-мм орудий; толщину броневое пояса 6 дюймов (152 мм в середине) и 4 1/2 – в оконечностях, палуба – 1/2 дюйма; скорость на испытаниях – 16,16 узла.

В отличие от первоначального проекта крейсера получили полный броневой пояс по ватерлинии. «Владимир Мономах» и «Дмитрий Донской» были высоко оцене-

ны 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 специаль-



«Постройка «Рюрика» вызвала, как уже указывалось ранее, переполох в английских военно-морских кругах»

но стали строить быстроходные корабли этого класса с облегченной артиллерией.

Впоследствии оба крейсера модернизировались, неоднократно меняя состав вооружения.

Уже будучи устаревшими, корабли «Владимир Мономах» и «Дмитрий Донской» примут участие в Цусимском сражении и в нем найдут свою могилу.

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».

В 1890 году корабль вошел в состав Российского военно-морского флота. Водоизмещение крейсера достигло 6800 тонн (перегрузка в 800 тонн против первоначального проекта была обусловлена многочисленными изменениями, внесенными 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 – 1 и 1/2 дюйма. При переходе на Дальний Восток крейсер показал хорошие мореходные качества, несмотря на весьма серьезную перегрузку. Еще на Балтике фрегат попал в шторм при громадной и неправильной волне, высота которой доходила до 9,1 м. Фрегат оказался крепок и показал довольно хорошие мореходные качества.

«Память Азова» в 1904 году будет серьезно модернизирован. В ночь на 20 сентября 1919 года во время знаменитой атаки английских торпедных катеров на Кронштадт он будет поражен торпедой и затонет. В декабре 1923 года «Память Азова» подняли и разобрали на металл.

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. Швар-

ца (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 Х.В. Прохорова, И.Е. Леонтьева, Н.А. Субботина, А.П. Торопова, Н.К. Глазырина, штабс-капитанов Н.Е. Кутейникова и В.В. Максимова.

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 дм, сильной (11-дм) артиллерии, большом запасе угля и ходе в 15 узлов, чтобы сидел не более 26 фут и имел полную парусность».

И.А. Шестаков всегда лично определял основные тактико-технические требования к перспективным проектам. При непосредственном участии И.А. Шестакова были заданы проектные условия, спроектированы, построены либо начаты постройкой 7 броненосцев, 5 крейсеров, 13 канонерских лодок, 49 миноносцев, 7 минных крейсеров. При этом управляющему Морским министерством постоянно приходилось вести ожесточенную борьбу с Министерством финансов за каждую выделяемую на нужды морского флота копейку. Именно в начале 80-х годов и ухудшилось состояние российских финансов. Министр финансов Н.Х. Бунге прямо заявил, что «при враждебном к России настроении нельзя рассчитывать на заграничную сколь-нибудь выгодную и значительную операцию».

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 защищен 10-дм броней и нес 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 трех орудий по оконечностям и по траверзам.

13 октября 1882 года канцелярия Морского министерства уведомила Кораблестроительное отделение МТК, что «Управляющий министерством приказал те-

перь же приступить к постройке на Балтийском заводе океанского броненосца в роде «Imperieuse» и потребовал, чтобы были представлены на рассмотрение И.А. Шестакову чертежи и спецификация предполагаемого к постройке корабля».

19 ноября разработанный в МТК проект был одобрен: вооружение нового корабля должны были составить четыре 9-дюймовых орудия в барбетных установках, расположенных ромбом, и 10 6-дюймовок. Машины и котлы защищал 10-дюймовый броневой пояс по ватерлинии с 9-дюймовыми броневыми траверсами. Образованную ими цитадель сверху прикрывала 2-дюймовая броневая палуба.

Контракт на постройку крейсера был заключен 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. К моменту вступления в строй «Адмирал Нахимов» имел следующие основные тактико-технические характеристики: водоизмещение 8270 тонн; вооружение: 8 8-дюймовых орудий (по два в четырех барбетных установках), и 10 6-дюймовых, не считая мелких, а также 3 торпедных аппарата. Бортовой броневой пояс толщиной 10 дюймов был протяженностью 45 метров, защищая машины и котлы, и заканчивался 9-дюймовыми броневыми траверсами, броневая палуба в пределах длины броневоего пояса составляла 2 дюйма, а за пределами 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 защищенного и сильно вооруженного 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 и «Адмирала Нахимова». К несчастью для «Адмирала Нахимова», как и других его современников, прогресс военного кораблестроения «состарил» их раньше вре-

мени. Более эффективные и легкие водотрубные котлы, машины тройного расширения, новые электрические приборы и устройства, лучшая по качеству броня и лучшие схемы ее расположения, скорострельные патронные орудия, не требующие продувки ствола после выстрела, бездымный порох и мощные взрывные начинки снарядов, более совершенные системы подачи боезапаса и управления огнем – все это появилось буквально через пять-шесть лет после вступления «Нахимова» в строй.

Во второй половине XIX века военные корабли успевали устаревать, еще находясь на стапелях. К стати, 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 все более высоким требованиям по вооружению, защите, скорости хода и т.д.

«Адмирал Нахимов» примет участие в Цусимском сражении, где и найдет 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. Чихачев. Он также был сторонником крейсерской доктрины, но при этом ратовал за создание крейсеров-гигантов.

Еще будучи исполняющим должность управляющего Морским министерством (за отъездом И.А. Шестакова за границу), Н.М. Чихачев 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, серьезно болевший, лечился тогда в Австрии и, несмотря на все усилия врачей, чувствовал себя все 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 (удлиненность). Таким путем 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 относительно

но короткого, низкобортного крейсера «Адмирал Нахимов». В оправдание этого решения приводился опыт французского кораблестроения, поскольку французы, в отличие от англичан, уже начали осознавать важность удлинения кораблей.

Необычной была заявленная дальность плавания – 20000 миль. И.А. Шестаков дал согласие на дальнейшую разработку проекта с последующей постройкой крейсера. После множества обсуждений проект Н.Е. Родионова был отклонен, а разработка нового перспективного крейсера была поручена МТК. В проекте МТК (журнал № 96 от 25 мая 1889 года) скорость с 18,5 уменьшилась до 18, дальность плавания ограничивалась 10 000 миль. Длина корабля уменьшилась на 10 м (до 118,8 м по ватерлинии) и увеличивалась ширина (с 18,6 до 20,4 м) и осадка.

Бронирование сохранялось как в проекте завода: бортовой броневой пояс на протяжении 80 % длины судна, но его толщина увеличивалась до 10 дюймов (в проекте Н.Е. Родионова – 8 дюймов). Вооружение оставалось тем же, что и в проекте Родионова: 4 8-дюймовых, 16 6-дюймовых, 20 47-мм, 10 37-мм и 4 87-мм орудий. Торпедное вооружение доводилось до 6 торпедных аппаратов (возможность кругового обстрела). Водоизмещение крейсера по проекту достигло 10 000 тонн.

Весь проект разрабатывался под руководством члена МТК корабельного инженера Н.Е. Кутейникова. Он предложил разместить на каждом валу по две машины, как сделали англичане на крейсере типа «Бленхейм». Это позволило за счет меньшей высоты скрыть их полностью под броневой палубой и избежать применения громоздких, высоких броневых гласисов. В данном случае условия использования машин при плавании экономической скоростью улучшались, так как каждая из машин (вторая отключалась) работала в оптимальном режиме. Но доводы Н.Е. Кутейникова в пользу применения прогрессивных водотрубных котлов (вместо традиционных огнетрубных) не вызвали доверия. Отвергли и оправданный вариант смешанной котельной установки из котлов двух типов: Бельвиля и цилиндрических.

Строить новый крейсер поручили Балтийскому заводу, работы начались в сентябре 1889 года, но вскоре последовала длительная задержка, связанная с очередной серьезной переработкой проекта крейсера, который 22 января 1890 года получил имя «Рюрик». Много времени тратилось на согласование с МТК разработанных заводом чертежей. Долго не могли по-

**Крейсер
«Powerful»**

лучить спецификацию корпуса, без которой был невозможен заказ стали. В результате в своей резолюции от 7 июня 1890 года Н.М. Чихачев раздраженно указал МТК: «...Из-за формальностей мы теряем самое золотое время, не приступают к заказу стали и все стоит, завод бездействует, рабочие голодают, и все из-за замедления технического комитета, разрабатывающего чертежи более года».

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

В результате изменений первоначального проекта существенно выросла не только длина корабля (на 10 м), но и его водоизмещение – до 10 933 тонн, однако в результате постройки не смогли избежать серьезной перегрузки крейсера – его водоизмещение достигло 11 690 тонн, а осадка увеличилась до 8,18 м. Однако даже с такой перегрузкой крейсер на испытаниях

5 сентября 1895 года показал среднюю скорость 18,84 узла!

«Рюрик» первым в Российском императорском флоте получит новые, только что принятые на вооружение 6-дюймовые и 120-мм дальнобойные скорострельные орудия системы Канэ с длиной ствола 45 калибров, но 8-дюймовых поставят старого образца, 35-калиберные. 8-дюймовки были расположены на верхней палубе побортно в носовой и кормовой частях крейсера, в средней части верхней палубы стояло 6 120-мм орудий. Все 16 6-дюймовых орудий устанавливались на батарейной палубе. При этом если орудия на верхней палубе имели щитовое прикрытие, то 6-дюймовки вообще не имели никакой защиты! Их расположение на батарейной палубе было таково, что один попавший в нее снаряд мог вывести из строя сразу несколько орудий.

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

В 1896 году автор известного ежегодника Брассей пишет: «Если бы мы раньше