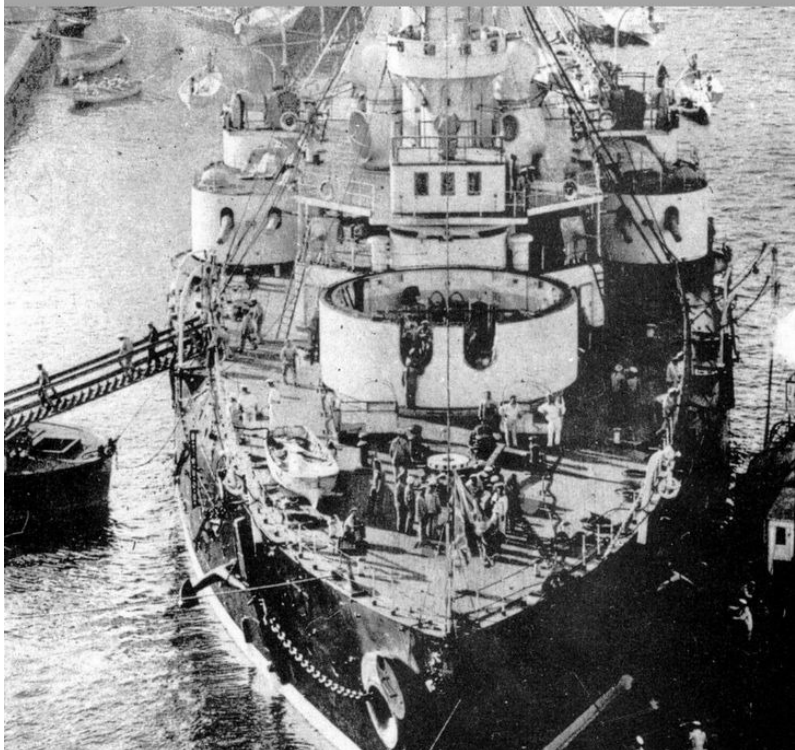


18+

Алексей Кукушкин  
*Варианты выполнения судостроительной  
программы 1881 года*

Влияние на Русско-японскую войну 1904—1905 годов



**Алексей Николаевич Кукушкин**  
**Варианты выполнения**  
**судостроительной программы**  
**1881 года. Влияние**  
**на Русско-японскую**  
**войну 1904—1905 годов**

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=70898263](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=70898263)*  
*ISBN 9785006425408*

**Аннотация**

Многое известно про Российский императорский флот постройки 1881 – 1894 годов. Он был с трудом построен и героически погиб. Но могло бы быть по другому? Какие решения наши предки отменили и по каким причинам? Возможно ли, что от решения конструктора-судостроителя история пошла в другом направлении? Что было бы, если вместо одних кораблей построены были другие? Под влиянием каких школ создавались корабли Российского флота? Какое влияние могли оказать на ход Русско-японской войны? Расскажет эта книга

# Содержание

Вступление	6
Принятие новой судостроительной программы	10
1882 ГОД	15
Броненосный корабль «АДМИРАЛ НАХИМОВ»	15
I-альтернатива: броненосец «Адмирал Нахимов» заложен по образцу французского «Bayard»	23
Полуброненосные фрегаты «Дмитрий Донской» и «Владимир Мономах»	33
Броненосный корабль «ИМПЕРАТОР АЛЕКСАНДР II»	50
I-альтернатива: Отсутствие ПЕРЕГРУЗКИ на крейсерах «Дмитрий Донской» и «Владимир Мономах»	63
1883 год	75
Проектирование новых кораблей	80
Варианты постройки кораблей на конец 1883 года	89
I-альтернатива: Три «Адмирала Нахимова»	94
1884 год	105
Плавание кораблей РИФ	110
war-альтернатива: Возможный бой	112

«Владимира Мономаха» и «Агамемнона»	
Политическая ситуация	116
Проектирование новых кораблей	117
1885 год	122
Плавательный ценз	127
Корабли в достройке	129
Фрегат «Память Азова»	137
Конец ознакомительного фрагмента.	143

**Варианты выполнения  
судостроительной  
программы 1881 года  
Влияние на Русско-  
японскую войну  
1904—1905 годов  
Алексей Кукушкин**

© Алексей Кукушкин, 2024

ISBN 978-5-0064-2540-8

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

# Вступление

Про корабли участвовавшие в Русско-Японской (правильнее говорить Японо-российская, так как Япония первая напала и воевала с Российской империей, а не именно с русским народом) войне написаны десятки книг. Еще больше создано сайтов с подробными описаниям размеров, годов постройки, водоизмещения и всех доступных измерению характеристик, тех или иных кораблей, участвующих в противостоянии.<sup>1</sup>

В то-же время, всем нам знакомые корабли могли быть совсем другие, ведь при их постройке собирались знающие люди и обменивались своими воззрениями на то, каким должен быть будущий корабль.

Выбирались на совещании морского технического комитета не только лучшие и оптимальные решения, но и зачастую более компромиссные, так как создатели учитывали не только красоту проекта, но и все возможные факторы. К таким можно отнести: уровень развития промышленности и техническую оснащенность предприятий, как строителей,

---

<sup>1</sup> Слово «русский» обозначает принадлежность к этносу, а «российский» – к государству. Примеры: «российский флаг», «российская экономика», «русский язык», «русский народ». Слово «русский» более частотно и универсально в смысловом отношении. Русским мы называем всё – и то, что относится к государству, и то, что относится к народу. «Росийский» – узкоспециальное слово; оно используется тогда, когда нужно сделать акцент на идее государственности.

так и смежников, технику других стран, сроки постройки, величину доков, наличие баз для действия судов и многих других.

Очень часто из пяти или шести рекомендаций принимается лишь одна. В данной книге я задался вопросом: «Что если бы все варианты воплотились в жизнь?», а также: «Если бы вместо трех кораблей водоизмещением в 10000 тонн, были бы построены два корабля по 15000 тонн, ситуация на море была бы более благоприятна для Российской империи или для её противников?»

Для упорядочивания мыслей и хода повествования предлагаю использовать следующие обозначения:

– линейная альтернатива, простейшим примером которой является стих Самуила Маршака: «Лошадь захромала – Командир Убит. Конница разбита – Армия Бежит. Враг вступает в город, Пленных не щадя, оттого, что в кузнице не было гвоздя». Соответственно, если бы гвоздь нашелся, то: лошадь бы не захромала, – командир был бы жив и здоров, – конница не разбита, – наша армия успешно сражается. Сражается, замечу, реальным оружием, на реальной местности.

### **i-альтернатива**

, когда на объем водоизмещения кораблей, заказываются другие корабли, традиционно используемого проекта. Примером могу привести собственную книгу «Броненосец «Варяг», в начале которой герой, пользуясь теми технологиями, что ему были доступны, на общий объем водоизмещения че-

тырех броненосных крейсеров Владивостокского отряда, заказывает шесть бронепалубных крейсеров типа «Богатырь» и ведет их из боя в бой, сражаясь с кораблями врага. **V-альтернатива**

, при которой использованы два каких либо изменения. Например, мы не только изменили количество кораблей с двух по 15000 тонн, на четыре по 7500 тонн, но и исправили проект, поставив на крейсере «Ниссин» не 2х2 8-дюймовых орудия главного калибра, а два 10-дюймовых орудия главного калибра. Или, например, на российских снарядах решили не экономить, оснастив их большим количеством ВВ, и дополнительно, не перебазировать из Порт-Артура броненосцы «Сисой Великий» и «Наварин». В таком случае, эскадра Российского императорского флота вступила бы в войну, имея не семь, а девять броненосцев, против шести японских. **У-альтернатива**

при которой берется стоимость построенных кораблей. Так как не секрет, что можно построить большие корабли с огромной дальностью плавания, но мало насыщенные броней, вооружением и системами борьбы за живучесть. Возможно и наоборот, среднего размера, но вооруженные «до зубов» и вместить в них много всего. Следовательно, второй вариант будет стоить дороже. **\$-альтернатива,**

Данные альтернативы не только мое изобретение. Наши предки постоянно, в процессе выполнения судостроительной программы применяли те или иные заимствования, на-

пример вместо броненосных крейсеров строили броненосцы береговой обороны или отменяли строительство трех броненосцев береговой обороны и на выделенные средства собирались строить полноценный броненосный корабль.

Та же ситуация происходила и с вооружением. Закладывался корабль с одними орудиями, но пока строился принимались более совершенные системы и, после обсуждений и консультаций, устанавливались они. Нередко барбетты заменялись башнями. Подобные метаморфозы происходили со средним калибром кораблей, вспомогательными механизмами, гребными судами и минным вооружением.

То, что я озвучу на страницах данной книги, вполне могло бы быть, если мнение одного из членов обсуждающей комиссии было бы принято во внимание и доведено до воплощения. Как мы увидим, до победы Российского императорского флота в Русско-Японской войне не хватило всего чуть-чуть и ресурсы у наших предков были, но использованы они были не должным образом.

Хочу, что бы люди, открывшие данную книгу, ознакомились с ошибками наших предков и не совершили подобные в будущем, так как цена подобных ошибок на удивление высока и может измеряться миллионами трагедий и сломом всей государственной машины.

# Принятие новой судостроительной программы

К моменту восшествия на престол императора Александра III Российский императорский флот находился, по выражению брата императора, великого князя Алексея Александровича, сменившего 14 июля 1881 года великого князя Константина Николаевича на посту верховного командования над флотом, в состоянии: <sup>2</sup>

Впрочем, о предшественниках редко говорят иначе. Для обсуждения вопроса о будущем составе флота была учреждена по приказанию особая комиссия, в которую вошли такие видные деятели, как: генерал-адъютанты Андрей Александрович Попов (воевал в Крымской войне, ходил с эскадрой к берегам Северной Америки), Григорий Иванович Бутаков (бывший командир знаменитого парохода-фрегата «Владимир»), Степан Степанович Лесовский (Один из организаторов Русского общества пароходства и торговли, а в 1863 году командовал эскадрой направленной к бере-

---

<sup>2</sup> Не будем забывать, что дед Николай I – сын Софии Марии Доротеи и так далее, уже русский на 12,5%. Он взял в жёны немку, известную, как Александра Фёдоровна. У пары родился ребёнок – Александр II. Русской крови текло в нём – около 6,25%. Женой этого правителя стала Максимилиана Августа Гессен-Дармштадская, которую начали величать Марией Александровной. Она тоже немка. И Александр III, как и его брат Алексей были русскими всего на 3%.

гам США), вице-адмиралы Василий Александрович Стеценко и Ивана Алексеевич Шестаков. **Алексея Александровича** <sup>3</sup>

Именно при управляющем Морским министерством Шестакове была разработана первая долгосрочная программа строительства военно-морского флота на двадцать лет, с 1883 по 1902 годы. Морскому министерству приходилось постоянно бороться с Министерством финансов за каждый дополнительный рубль, выделенный на флот.

В начале 80-х годов состояние российских финансов ухудшилось, во многом из-за враждебного отношения европейской и американской диаспор, которые были возмущены антиеврейским движением в России. В некоторых городах, особенно на Украине, происходили еврейские погромы. Министр финансов Н. Х. Бунге прямо говорил, что:

Несмотря на попытки министра финансов Н. Х. Бунге убедить моряков пересмотреть и сократить свои запросы, Шестакову и великому князю Алексею Александровичу удалось отстоять финансирование благодаря поддержке императора Александра III, который был сторонником усиления

---

<sup>3</sup> Стеценко был адъютантом В. А. Корнилова, А. С. Меншикова, великого князя Константина Николаевича. Перед первой обороной Севастополя заведовал юнкерами Черноморского флота. Именно он был первым русским офицером, которого увидели интервенты при высадке у Евпатории. После войны командовал различными кораблями, в том числе броненосными. Командир первого большого броненосца России «Первенец». Тесно был связан с Морской академией и Морским корпусом, занимался воспитанием молодёжи, дослужился до полного адмирала, был членом Русского географического общества.

российского военно-морского флота.

В России же необходимый для судостроительной программы кредит в 242 360 160 рублей растягивался с 1882 по 1902 годы. Для Балтийского флота выделяли большую его часть в 169 797 200 рублей или 70%. Данная цифра составляет 8 489 860 рублей в год. Совещание обсудило задачи флота в связи с основами внешней политики России и наметило на следующие 20 лет морские задачи и программу судостроения. Стоит заметить, что срок в двадцать лет, выбран не по каким-то «мудрым» соображениям учитывающим: состав флотов других стран, новые проекты кораблей, политику государства на два десятка лет вперед. Нет! Просто подобное количество кораблей, на общую стоимость в миллиона 360 тысяч 160 рублей (какая точность!), возможно было профинансировать только лишь за двадцать лет, по состоянию экономики на конец 1881 года. Следовательно, участники совещания соглашались, что российских кораблей всегда будет меньше, чем у вероятного противника, так как Англия и Франция могут построить подобное количество кораблей за семь или восемь лет. **242**

Особое совещание приняло следующие решения:

1) На первой заботой по восстановлению активных морских сил должно было стать возрождение Черноморского флота. Флот должен был иметь безусловное превосходство над Османской империей, для овладения Босфором и переброски десанта в 30 тысяч человек. **Чёрном море:**

2) На : состав Балтийского флота должен был приобрести первостепенное значение на этом театре по сравнению с флотами других держав. Необходимо было создать незамерзающую базу, так как зимой флот вмерзал в лед. **Балтийском море**

3) В : в случае столкновения с Китаем или Японией – откомандирование в воды Тихого океана сильных боевых эскадр из Балтийского и Черноморского флотов. Также необходимо было располагать достаточным количеством крейсеров для защиты интересов России от покушений европейских держав. **Тихом океане**

В объяснительной записке к проекту 20-летней программы судостроения на период с 1881 по 1900 год включительно было сказано:

Таким образом, стратегия поставила перед флотом следующие требования:

- 1) Главная задача – господство на Чёрном море.
- 2) Задача Балтийского флота – иметь превосходство над Германией.
- 3) Балтийский флот также должен был комплектовать крейсерскую эскадру для Тихого океана и выполнять роль резерва для Дальнего Востока.

Морское министерство разработало обширную кораблестроительную программу на 20 лет, с 1881 по 1900 год. Её утвердили 20 мая 1882 года. Согласно этой программе, планировалось построить 217 военных кораблей, вклю-

чая 26 броненосцев, 32 крейсера первого и второго рангов, 28 канонерских лодок и 131 миноносец.

Реализация программы началась в 1883 году. Тогда на верфях Санкт-Петербурга для Балтийского флота заложили броненосец и два крейсера, а на верфях Николаева и Севастополя – три броненосца и четыре миноносца для Черноморского флота.

В целом, эти решения и программа судостроения отражали стремление России укрепить свои позиции на морских театрах и обеспечить свою безопасность в условиях меняющейся военно-политической обстановки.

«застоя и слабости».

«при враждебном к России настроении нельзя рассчитывать на выгодные и значительные операции за границей. Внутренний заём также зависит от положения еврейских дел, потому что главные финансовые средства в России находятся в руках евреев».

«Россия не должна играть на море той же слабой роли, как в последнюю русско-турецкую войну. Она должна быть готова встретить неприятеля за пределами своих вод у его берегов, будь то в Балтике или в Чёрном море».

# 1882 ГОД

## Броненосный корабль «АДМИРАЛ НАХИМОВ»

Первым броненосным кораблем, согласно новой судостроительной программе стал «Адмирал Нахимов». Изобретать велосипед и что-то подобное Морской технический комитет был не намерен. Управляющий Морским министерством Российской империи вице-адмирал Иван Алексеевич Шестаков сформулировал задание для Кораблестроительного отделения Морского Технического комитета: **31 мая 1882 года**

Броненосный крейсер «Имперьюз». Схема.

Новый корабль должен был иметь броню по ватерлинии не менее 10 дюймов (254-миллиметров), артиллерию главного калибра, состоящую из четырех орудий калибром 11-дюймов (279 миллиметров), большой запас угля, осадку не более 7,92 метра и полное парусное вооружение. В качестве прототипа был выбран английский броненосный крейсер «Imperieuse». Он отличался тем, что орудия главного калибра были расположены «ромбом» – на носовой и кормовой оконечностях и по обоим бортам, что подразумевало,

действие в любом направлении трех орудий. <sup>4</sup>

проект был утверждён. По сравнению с английским прототипом диаметр барбетов был увеличен на 1,5 метра, чтобы вместить орудия Обуховского завода калибра 279 миллиметров. Также было изменено расположение машинно-котельной установки, проект которой разрабатывался в управлении главного инженер-механика флота генерал-майора А. И. Соколова. Компактное размещение котельных отделений в средней части корпуса позволило обойтись . Запас угля возрос в полтора раза, при этом дополнительная нагрузка в 390 тонн увеличила проектное водоизмещение до 7782 тонн. Длина корпуса возросла на 1,83 метра, осадка – на 0,1 метра. **19 ноября 1882 года одной дымовой трубой** <sup>5</sup>

11-дюймовое морское орудие Круппа

В отличие от английского предшественника, проект крейсера «Нахимов» был признан удачным. По основным пара-

---

<sup>4</sup> Вес орудия с замком 28 698 кг. Вес снарядов 250 – 255 кг, длина 2,9 клб., 454 м/с, дальность 3477 метров при угле +6° и 8967 метров при +27,7°, мегаджоуля). **11-дм образца 1877 года. 25,7**

<sup>5</sup> ведомство заказало также Круппу -дюймовые (280 мм) для вооружения башенного фрегата «Минин». Первоначально его должны были вооружить 20-дюймовыми (508 мм) гладкоствольными производства Пермского оружейного . Но случилось происшествие, которое заставило от этого плана отказаться. Дело в том, что в ночь с 6 на 7 сентября 1870 года при небольшом волнении перевернулся британский башенный фрегат, который конструктивно был схож с нашим. Таким образом, «Минин» был перестроен в казематный, а 4 -дюймовых обр. **Морское 11 орудия орудиями завода 11 орудия**

метрам, даже спустя двадцать лет, к началу русско-японской войны, крейсер «Адмирал Нахимов» имел значительные резервы для технической модернизации и при условии замены устаревших орудийных установок главного калибра вполне соответствовал новейшим броненосным крейсерам. Фактически он стал прообразом многобашенных крейсеров, появившихся почти через тридцать лет.

Длина крейсера составляла 103,3 метра, а ширина – 18,6 метра. При нормальной нагрузке осадка составляла 7,67 метра. Форштевень и ахтерштевень были изготовлены из цельной бронзы на Балтийском заводе.

Крейсер «Адмирал Нахимов» был оснащён , которые проходили по шпангоутам на уровнях 36, 60, 83 и 102. Толщина переборок составляла 9,5 миллиметров от внутреннего дна до жилой палубы, а выше – до верхней палубы – 6,4 миллиметра. **водонепроницаемыми переборками**

Нормальное водоизмещение крейсера составляло 7781,7 тонн, а полное – 8473 тонны.

Вооружение крейсера было спроектировано для максимально мощного огня на ходу и при отступлении. Орудия, которые планировалось установить, включали:

- Четыре первоначально планируемые орудия калибром в 11-дюймов;
- Десять 152-миллиметровых орудий с длиной канала ствола 35 калибров на батарейной палубе;
- Шесть 47-миллиметровых одноствольных орудий;

– Четыре 37-миллиметровых пятиствольных орудия системы Готchkисса.

– Два 63,5-миллиметровых десантных орудия системы Барановского на колёсных лафетах предназначались для вооружения десантных партий.

Крейсер был защищён сталежелезным броневым поясом «компаунд» длиной 42,4 метра (от 32 до 106 шпангоутов). Пояс имел толщину 9-дюймов (229 миллиметров), утончался к низу до 6-дюймов (152 миллиметров). Плиты укладывались на листовничную подкладку толщиной 10-дюймов (254 миллиметра). С носа и кормы пояс замыкали 9-дюймовые (229-миллиметровые) броневые траверзы, образуя цитадель, в которой находились все жизненно важные механизмы и погреба.

Все броневые плиты были изготовлены из сталежелезной брони на Ижорском заводе по технологии английского завода Кэмвелл из Шеффилда. В пределах цитадели на 1/2-дюймовую (12,5 миллиметра) прокладку из корабельной стали укладывали ряд стальных плит толщиной в 1 1/2-дюйма (38-миллиметровых). Общая толщина броневой палубы достигала 50,5 миллиметра. За пределами цитадели в нос и корму простиралась 76,2-миллиметровая карапасная палуба, так как именно она обеспечивала защиту корпуса корабля от снарядов.

На корабле стояли общей проектной мощностью 8000 лошадиных сил. Каждая машина имела три цилиндра – один

высокого диаметром 1524 миллиметра и два низкого (диаметром 1981 миллиметр) давления. Ход поршня составлял 1066 миллиметров. Гребные винты системы Грифита имели шаг 21 фут (6,4 метра) и диаметр 16 футов (4,88 метра). После замены лопастей диаметр увеличился до 17 футов (5,18 метра). **две паровые машины двойного расширения**

Пар к механизмам подавался от двенадцати цилиндрических с рабочим давлением 5,2 атмосферы. Масса котлов с водой составляла 670 тонн. **огнетрубных котлов**

На мерной миле, четыре мили были пройдены за 13 минут 36 секунд при среднем числе оборотов 112 и паре 75 фунтов. Выверенный ход составил 17,56 узла.

Корабль имеет и две стальные мачты. Высота фок-мачты от палубы до эзельгофта составляет 66 футов 3 дюйма, а до клотика – 130 футов 6 дюймов. Высота грот-мачты от палубы до эзельгофта – 75 футов 3 дюйма, а до клотика – 139 футов 6 дюймов. **парусность брига**

Площадь парусов составляет: грот и фор-марсели по 3260,62 квадратных футов каждый, грот и фок-брамсели по 1172,03 квадратных фута каждый, грот – 3397, фор – 2895, фор-стенги стаксель – 1377, кливер – 2360, фор-трисель – 1116,5, грот-трисель (или бизань) – 2180,7. Всего 22192,3 квадратных фута.

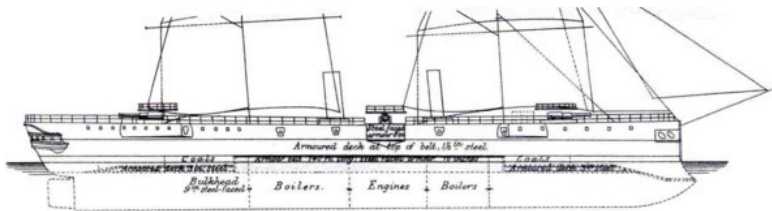
Стоимость постройки корабля, составила, по мнению двух разных авторов, от 6002941 руб. (С.В.Сулига, «Бро-

неносный крейсер «Адмирал Нахимов») до 6460063 руб. (В.В.Арбузов, «Броненосный крейсер «Адмирал Нахимов»). **8473 тонного**

Схема бронирования броненосного корабля «Адмирал Нахимов»

Непонятно, только, что к этому времени в Российской империи построены четыре броненосных крейсера: , , Именно Российская империя являлась законодательницей мод в броненосном крейсеростроении, а тут, зачем-то, начали копировать с англичан. **«Князь Пожарский», «Минин» «Герцог Эдинбургский» «Генерал Адмирал».**

«Составить чертежи (с подробными вычислениями) и спецификацию для для океанского броненосца по образцу английского броненосного крейсера *HMS Imperieuse*» .

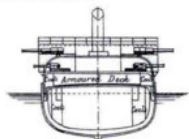


Section outside  
Armor belt.

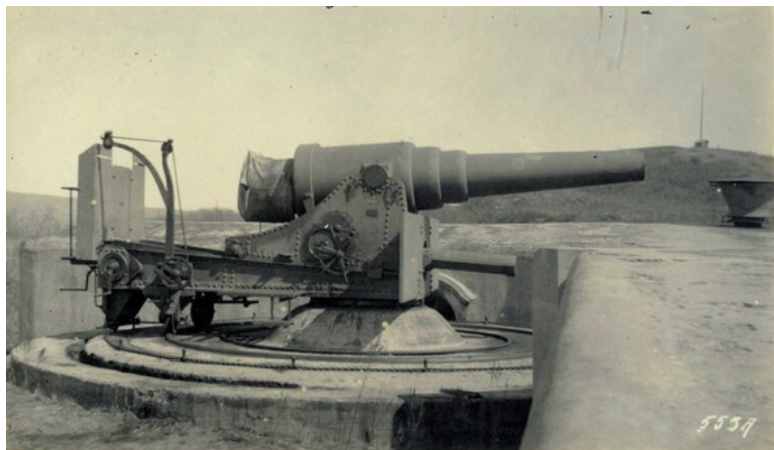
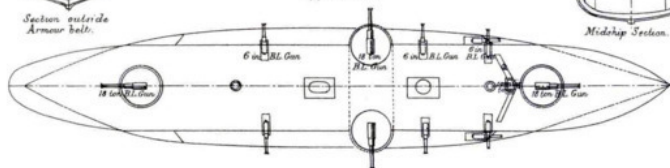
"Imperieuse"

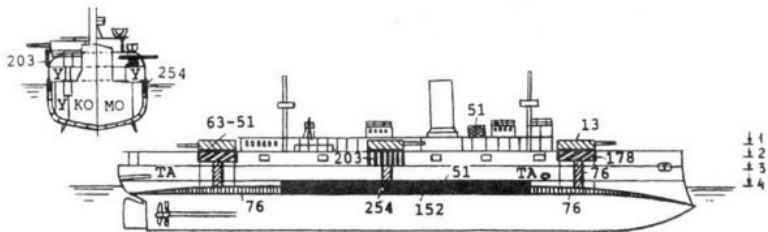
"Warspite"

Upper Deck.

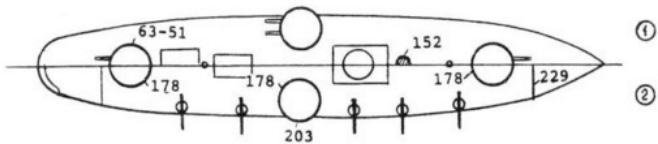


Midship Section.



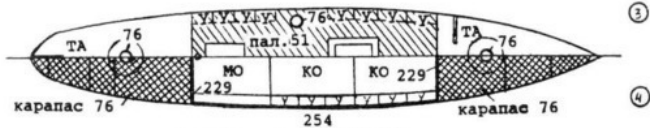


±1  
±2  
±3  
±4



①

②



③

④

"АДМИРАЛ НАХИМОВ"

# **I-альтернатива: броненосец «Адмирал Нахимов» заложен по образцу французского «Bayard»**

Что же это был за корабль? Франция располагала обширными колониальными владениями в Африке, Карибском Море и Дальнем Востоке, которые в случае войны с Великобританией (рассматривавшейся на тот момент как основной противник) стали бы подвержены атаке. Защита колоний, поддержание их связи с Францией и нападение на колониальные владения британцев было одной из основных задач французского флота.

В середине 1870-х Франция решила построить два новых небольших броненосца для службы на Дальнем Востоке. Эти корабли должны были, на основе проектных требований, превосходить британские броненосцы 2-го ранга класса «Audacious» и броненосные, однотипные крейсера и Предполагалось, что в случае войны с Британией они обеспечат эффективную защиту французских колоний от нападения и смогут наносить удары по британским военно-морским силам в регионе. **«Нельсон» «Шеннон».**

Ещё до введения в строй «Баярда» (Bayard) и «Тюренна» (Turenne) в 1882 году, принято было решение о дополнительной постройке двух броненосцев второго ранга, «Воба-

на» (Vauban) и «Дюгеклена» (Duguesclin), обладавших примерно такими же техническими характеристиками и оснащавшихся тем же вооружением, но имевших уже стальной набор корпуса. Они были введены в строй соответственно в 1885 и 1886 годах.

Броненосцы типа по конструкции представляли собой уменьшенную версию океанского броненосца. Они имели Такое решение было принято исходя в основном из требований ремонтпригодности: ремонт деревянной обшивки в колониях был проще, чем железной или стальной. «**Байард**» «**Amiral Duperré**». *композитный корпус с стальным набором и деревянной обшивкой.*

Полное водоизмещение этих броненосцев составляло 5915 тонн. Они были больше всех предшествующих французских «стационаров» и всего на 2000 тонн уступали современным им французским океанским броненосцам. Полная длина кораблей составляла 81 метр, ширина – 17,45 метров, и осадка – 7,67 метра.

Как и все французские корабли, броненосцы типа «Байард» имели характерный сильный завал бортов внутрь: ширина верхней палубы была много меньше ширины корпуса по ватерлинии. Такая конструкция корпуса существенно уменьшала верхний вес и позволяла высоко расположить артиллерию.

Основу вооружения кораблей серии «Байард» составляли четыре 240-миллиметровые 19-калиберные нарезные пушки

образца 1870 года. Эти орудия были размещены на верхней палубе в специальных установках, называемых барбетам.

240-мм орудие в барбетной установке броненосца «Вобан». Крестообразная амбразура позволяла точно наводить ствол орудия без необходимости вращать колпак.

Расположение барбетов на кораблях серии «Байард» повторяло расположение на других кораблях, например, на «Амираль Дюперре». Два барбета находились в носовой части по бортам, вынесенные за край верхней палубы на спонсонах. Одна установка располагалась в центре корпуса корабля, а ещё одна – на корме.

Такое расположение орудий обеспечивало мощный погонный и ретирадный огонь. Благодаря сильному завалу бортов, две носовые установки могли стрелять вдоль борта прямо по носу или прямо по корме без риска повреждения корпуса.

240-миллиметровые орудия весили 15,7 тонн. Начальная скорость их 144-килограммового снаряда составляла 495 м/с. У дула такой снаряд пробивал 356-мм железную броню и сохранял способность пробить броневые плиты разумной толщины до дистанции в 1000—1500 метров.

Расположение всех орудий в барбетах позволило увеличить угол вертикальной наводки и дальность стрельбы. Сверху орудия были прикрыты тонкими броневыми колпаками, которые опирались на край неподвижного броневое ограждения барбета и вращались вместе с орудиями. Колпаки слу-

жили для защиты расчёта от пуль и осколков и имели в передней части крестообразные амбразуры, облегчавшие точное наведение.

Вспомогательное вооружение кораблей серии «Байард» состояло из одной 164-миллиметровой нарезной погонной пушки, которая стояла на баке и стреляла через оружейный порт в форштевне. Также на главной палубе было установлено шесть 140-миллиметровых нарезных орудий, по три на борт. Эти пушки не были защищены бронёй и предназначались в основном для стрельбы фугасными снарядами по небронированным частям броненосцев противника и лёгким кораблям.

В качестве противоминного вооружения броненосцы были оснащены шестью 3-фунтовыми лёгкими орудиями и двенадцатью 1-фунтовыми револьверными орудиями Гочкисса. Эти орудия имели дальность стрельбы до 3200 метров и могли выдавать до 30 выстрелов в минуту. Их снаряд считался достаточно мощным, чтобы эффективно разрушать хрупкие корпуса деревянных или стальных миноносцев.

В качестве подводного вооружения корабли имели таран. Также на некоторых кораблях, например, на «Тюренне», были установлены два 356-миллиметровых надводных торпедных аппарата, которые стреляли под углом к диаметральной плоскости.

Броневая защита кораблей, относящихся к серии «Байард», значительно улучшилась по сравнению с предыдущи-

ми моделями. Это было вызвано значительным прогрессом в области артиллерии, который сделал прежние 120—150-миллиметровые броневые плиты уязвимыми для новых нарезных пушек.

Броненосцы серии «Байард» имели классический французский полный броневой пояс, изготовленный из ковального железа. Его максимальная толщина в центральной части корпуса составляла 250 миллиметров, а в оконечностях – 150 миллиметров. Пояс имел полную высоту 3 метра, из которых примерно 1,2 метра находились под водой, а 1,8 метра – выше ватерлинии. К нижней кромке пояс сужался до 150 миллиметров по всей длине.

Горизонтальная защита обеспечивалась 50-миллиметровой броневой палубой, которая проходила на уровне ватерлинии. Она была сложена из двух слоёв железных плит и предназначалась главным образом для защиты от гаубичных снарядов.

Барбетные установки представляли собой неподвижные кольца из 200-миллиметровой брони, стоящие на верхней палубе. Барбетты имели бронированное дно, но подающие трубы элеваторов, соединяющие установки с погребами, не были бронированы. Сверху барбетты прикрывали тонкие стальные колпаки, которые вращались вместе с орудием.

Корабли приводились в действие двумя вертикальными машинами компаунд, общей мощностью в 4400 лошадиных сил. Восемь цилиндрических котлов обеспечивали бронь-

носцы типа «Байард» достаточным количеством пара для достижения скорости в 14 узлов. На мерной миле они продемонстрировали скорость 14,5 узлов. Однако из-за службы в тёплых водах их корпуса были подвержены обрастанию, поэтому реальной максимальной скоростью считалось 14 узлов.

Запас угля позволял кораблям преодолеть расстояние в 6700 километров при экономичном 10-узловом ходе. Для экономии угля броненосцы несли полное парусное оснащение.

Броненосцы типа «Байард» были ярким примером французского кораблестроения. Они были сконструированы для колониальной службы на отдалённых станциях. Эти корабли были быстроходными, мощно вооружёнными и отлично защищёнными. Однако они имели деревянный набор корпуса, что было анахронизмом, объяснявшимся как соображениями экономии на второстепенном театре военных действий, так и прагматичными соображениями ремонтпригодности.

Главным недостатком этих кораблей была большая площадь незащищённого борта. В то время как для «океанских» броненосцев этот недостаток был менее актуален, то для «стационарных» броненосцев, вынужденных сражаться вдали от баз, сильное повреждение надводного борта могло привести к гибели на переходе. Кроме того, ничем не были защищены основания барбетов и трубы подачи боеприпасов – удачно попавший снаряд мог прервать подачу боеприпасов

на установку или даже обрушить её вниз.

Броненосец «Баярд» у Пескадорских островов. Худ. Эдуар Адам, 1885 г.

В то же время по мощности вооружения, защите пояса и скорости броненосцы класса «Байард» не уступали или превосходили основные британские «колониальные» броненосцы 2-го ранга типа «Audacious». Барбетные установки французских кораблей значительно облегчали маневр огнем в бою, а высокое расположение орудий позволяло эффективно вести бой при такой погоде, при которой низко расположенные казематированные орудия британцев уже захлестывались бы волнами.

В результате броненосцы типа «Байард» значительно укрепили многочисленный французский колониальный флот. В случае войны они вынуждали британцев либо оттягивать броненосцы из Атлантики и Средиземного моря для защиты колоний, либо рисковать ударом по колониям со стороны французов.

Так что, вполне могло быть, что российский крейсер мог быть похож на французский «Баярд». Но это никак бы не помогло, ему в Цусимском сражении, где он, в дневном бою, из-за постоянного выхода из строя головных кораблей, иногда оказывался даже четвертым в колонне, и на его долю пришлось почти три десятка попаданий снарядов калибром от 76 до 305 мм – в основном во время жаркой перестрелки с броненосными крейсерами вице-адмирала Х. Камиму-

ры около 18.30. **«Адмирал Нахимов»**

На «Адмирале Нахимове», разрушило надстройки, выбило из строя несколько орудий, убило 25 и ранило 51 человека. Но фатальных повреждений и подводных пробоин удалось избежать, и старый корабль оставался боеспособным, уверенно держа место в строю за броненосцем «Наварин».

Российский броненосный крейсер поразил японский крейсер «Ивате» тремя 8-дюймовыми снарядами, которые не причинили серьезных повреждений. От торпеды с миноносца полученную между 21.30 и 22.00 в носовую часть правого борта изменение проекта не выручило, но если бы на «Нахимове» стояли 24-см французские орудия, которые могли бы, в перспективе, заменены на – с массой снаряда 144-кг и начальной скоростью в 865 м/с, что дает 53,8 мегаджоуля, в то время, как у 8-дм орудия Обуховского завода данный показатель составляет лишь 19,3 мегаджоуля. Во французском снаряде было в разы больше взрывчатки и в таком случае, крейсер «Ивате» мог уйти на дно. Так как, включая близкие разрывы у борта, получил семнадцать попаданий, а именно: два 12-дюймовых, три 8-дюймовых, два 6-дюймовых, одно 4.7-дюйма, три 3-дюйма и четыре неустановленного калибра. Корабль не имел серьезных повреждений, за исключением затопления по нижней палубе, вызванных попаданиями пары 8-дюймовых снарядов в небронированный борт чуть выше ватерлинии. В случае реализации вышеизложенной альтернативы, 24-см французские снаряды

ударил бы мощнее и взорвались в утробе японского крейсера. Он тогда бы не имел возможности гоняться за броненосцем «Адмирал Ушаков». **240 mm/40 Model 1893 96 двух отсеков**





# Полуброненосные фрегаты «Дмитрий Донской» и «Владимир Мономах»

Идея создания российского океанского крейсера родилась благодаря вице-адмиралу Андрею Александровичу Попову, который командовал отрядом винтовых корветов и клиперов в экспедиции к берегам Северной Америки.

Попов имел опыт создания первых в мире броненосных крейсеров с металлическим корпусом типа и переделки в крейсер несостоявшегося броненосца. **«Генерал-Адмирал» «Минин»**

Он предложил два варианта проекта нового крейсера и попросил адмирала Авраамия Богдановича Асланбегова, начальника отряда крейсеров, оценить крейсерские качества «Минина».

Асланбегов собрал предложения и замечания девяти главных специалистов крейсера. Командир корабля капитан 1-го ранга Назимов, старший офицер капитан-лейтенант Юрьев, старший инженер-механик капитан Пестинский, старший артиллерийский офицер поручик Павловский, старший штурманский офицер поручик Кошелев, трюмный механик подпоручик Якобсон, минный прапорщик Черепанов, корабельный инженер прапорщик Александров и старший судовой врач коллежский асессор Држиевич предложили следующее:

1. Крейсер должен быть фрегатом, а не корветом, то есть иметь закрытую батарею.
2. Артиллерия должна быть большего калибра и в меньшем количестве.
3. Размеры будущего корабля необходимо увеличить. в длину с 87,8 до 91,5 м; в ширину с 14,9 до 17,1 метра.
4. Скорость следует довести до 16—17 узлов.
5. Мощность машины следует довести с 900 до 1000 номинальных лошадиных сил.
6. Запас угля следует повысить до 1200 тонн.
7. Следует отказаться от двойных марса-рей.
8. Следует уменьшить число торпедных аппаратов до четырёх.

Однако записка Асланбегова не получила должного внимания. Пользуясь своим высоким положением, адмирал Попов добился одобрения своих проектов генерал-адмиралом и 30 января 1880 года представил их на рассмотрение Морского технического комитета.

Первоначальный проект броненосца «Минин» полного аналога английского броненосца «Кэптен». Именно к нему были заказаны 11-дюймовые орудия у Круппа, которые первоначально планировались к установке на «Адмирале Нахимове»

Проекты предусматривали установку , действовавших на одну линию вала. Это позволяло при движении экономической скоростью с половинным числом котлов отклю-

чать одну машину и существенно экономить топливо. Расчётной мощности хватало для достижения скорости 15—16 узлов. Расчёты автономности показывали, что при запасе угля в 1050 тонн крейсер может идти 7—8 суток полным ходом и до 30 суток экономическим (9 узлов). Для увеличения автономности крейсер должен был сохранить парусную оснастку фрегата и подъёмные гребные винты. **вертикальных паровых машин двойного расширения мощностью по 3500 лошадиных сил**

Попов считал необходимым ограничиться неполным (не доходящим до носовой и кормовой оконечностей) броневым поясом, замкнутым в носу и корме броневыми траверсами. В отношении вооружения крейсера Попов предлагал поступить вопреки им же предложенному принципу «меньше, но более тяжёлых орудий».

Избрав более лёгкий проект, составленный по образцу «Минина», Морской технический комитет (журналом №22 от 15 февраля 1880 г.) и управляющий Морским министерством одобрили его для постройки. Главная особенность, которая отличала от , состояла в том, что он имел только один гребной винт вместо двух. **«Дмитрий Донской» «Владимира Мономаха»**

10 марта 1880 года на верфи Нового Адмиралтейства началось строительство полуброненосного фрегата. Подполковнику Н. А. Самойлову, назначенному строителем корабля, в помощь был дан штабс-капитан Потапов.

31 мая были начаты подготовительные работы и заказ материалов. Однако уже 6 марта Морской технический комитет потребовал использовать для изготовления броневых шельфов, обшивки под броню, машинных и котельных фундаментов, а не железо. **сталь**

10 сентября, после получения, началась стапельная сборка корпуса. Однако к сентябрю работа застопорилась из-за того, что заводы не справлялись с графиком поставки стали и железа. Пришлось заказывать стальной профиль в Англии. **первой партии стали с Невского завода**

В ноябре МТК предложил вооружить строящийся фрегат паровым катером с минным аппаратом для стрельбы самодвижущимися минами Уайтхеда, ориентируясь на английские крейсера проектов: водоизмещением в 4000 тонн, скоростью до 17 узлов и вооружением состоящим из десяти 6-дюймовых орудий, а также броневой палубой в 1,5-дюйма с экипажем в 278 моряков. **Phaeton, Leander и Arethusa,**

Британский крейсер второго класса HMS Leander, спущен на воду в 1882 г.

В декабре «заведующий минной частью на флоте» контр-адмирал Константин Павлович Пилкин передал указание генерал-адмирала установить в жилой палубе фрегата 3—4 неподвижных минных аппарата (впервые в истории российского флота). Проект был доработан с минными специалистами Кронштадтского порта.

С 18 декабря 1880 года строителем фрегата стал штабс-

капитан корпуса корабельных инженеров Николай Евлампиевич Кутейников.

В январе 1881 года новый управляющий Морским министерством контр-адмирал Алексей Алексеевич Пещуров предложил установить на фрегате облегчённые 9-дюймовые. Однако это изменение привело бы к перегрузке корабля, что уменьшило бы запас топлива или потребовало бы сокращения числа 152-мм пушек до восьми. Новая 203-мм/35-калиберная пушка, проходившая испытания на Обуховском заводе, имела такую же пробивную силу, поэтому предложение Пещурова было отвергнуто. **(229-мм орудия)**.<sup>6</sup>

28 марта 1881 года, полуброненосному фрегату было присвоено имя «Дмитрий Донской». В конце марта по инициативе главного инженер-механика флота генерал-лейтенанта Соколова было решено ликвидировать подъёмную конструкцию винта и сделать винт стационарным четырёхлопастным. Впоследствии это решение привело к тому, что

---

<sup>6</sup> Замок – цилиндро-призматический клин весом 573 кг. Вес орудия с замком В б/к входили легкие снаряды весом 126 – 127 кг и длиной 2,7 – 2,8 клб: обыкновенного чугуна, вес ВВ 5,6 – 6 кг черного пороха; закаленного чугуна и стальные, а также тяжелые стальные снаряды весом 188,4 кг. Первоначальный заряд для легких снарядов был 72 – 74 кг бурого охтинского пороха. Позже ввели заряд бездымного пороха с сохранением баллистики старого заряда. При заряде 72 кг бурого пороха снаряд в 126,1 кг имел  $V_0 = 653$  м/с, и дальность при угле  $+15,3^\circ$ , а тот же снаряд при заряде бурого пороха 74,2 кг или эквивалентном заряде бездымного пороха имел  $V_0 = 709$  м/с и дальность 10 980 м при угле  $+18^\circ$  или . Для тяжелых снарядов был принят заряд 69,6 кг бурого пороха с  $V_a = 569$  м/с или. **9-дм образца 1877 года. 22 097 кг 26,9 мегаджоуля 9445 м 31,7 мегаджоуля 30,5 мегаджоуля**

тормозящий эффект неподъёмного винта лишал фрегат возможности эффективно двигаться под парусом. 7 апреля решили изменить состав артиллерии фрегата – и . **два 203/30-мм орудия четырнадцать 152/28-мм** <sup>7</sup>

9 мая состоялась официальная церемония закладки крейсера . В присутствии генерал-адмирала Константина Николаевича серебряную закладную доску поместили на 43-й шпангоут у киля. «**Дмитрий Донской**»

Состоявшееся в августе прошлого года решение о замене предполагавшейся железной брони на сталежелезную заставило срочно изменить заказ стали (ведь Ижорский завод её еще выпускать не умел), конструкцию борта и систему крепления брони. «Облитые сталью» железные плиты, чтобы не нарушать монолитность стальной поверхности, крепили, по английскому образцу, не сквозными (как прежде) болтами, а шпильками, ввернутыми изнутри корпуса в железный слой плиты. В тех же целях отменили предполагавшуюся обшивку брони деревом и медью и крепление к броне вертикальных накладных железных полос для присоединения к ним вант.

---

<sup>7</sup> , имело вес с замком 4177 кг, а переделанного из обр. 1867 г. – 4341 кг. Первоначально в б/к входили снаряды с двумя медными поясками длиной 2,5 клб: закаленного чугуна весом и обыкновенного чугуна весом с ВВ 1,95 кг. К ним был принят заряд 17,2 кг ПП пл.1,75. У 37,26-кг снаряда  $V_0 = 535$  м/с, у 33,4-кг снаряда  $V_g = 555$  м/с и дальность 3860 м при угле  $+6^\circ$ . Позже были приняты 41,5-кг снаряды от 6»/35 пушек и к ним заряд 21,5 кг бурого пороха.  $l_0 = 542$  м/с и дальность 6405 м при угле  $+12^\circ =$  . **6-дм 28-калиберное орудие образца 1877 года 37,26 кг 33,4 кг 6,1 мегаджоуля**

предусмотрели (по опыту «Петра Великого», который в свою очередь являлся улучшенной копией английского Devastation) промежуточную, между плитой и медной обшивкой корпуса,, а для крепления вант пришлось изобретать «добавочные местные переборки позади броневое борта». **Для защиты брони от электрокоррозии в морской воде цинковую полосу**<sup>8</sup>

Но все эти неудобства с лихвой окупались увеличенной (на 20 – 30%) сопротивляемостью брони и возможностью применять. Именно такие плиты длиной 4,6 м и высотой 2,2 м (15 x 7 футов) с трапециевидным сечением толщиной внизу 5-дюймов и вверху 6-дюймов, предлагал . **плиты вдвое большей высоты! завод фирмы Каммель в Шеффилде**

Решение, принятое МТК в августе 1881 г., в конечном

---

<sup>8</sup> «Обладая огромной остойчивостью, „Петр Великий“ может совершенно безопасно носить паруса и идти в какую угодно часть света. Вероятно, это будет самое могущественное судно во всем свете». Как видно, русское адмиралтейство неотступно шло по пути предначертаний нашего адмиралтейства в Вайт-холе. Олжер говорит, что таким искусным составителем проекта «Петра Великого» был адмирал Попов; но мы думаем, что этот проект был составлен г. Ридом для адмирала Попова, как усовершенствование английского «Devastation». Между прочим, одно из усовершенствований в конструкции «Петра Великого» заключается в том, что боевые стены брустера его раздвинуты до бортов судна, тогда как на «Devastation» они отстоят от бортов на довольно значительное расстояние. Броня на «Петре Великом» (говорится в статье г. Олжера) будет во всех местах одинакова с броней на «Devastation», орудия же в башнях будут самые большие, какие только может производить завод Круппа (12-дюймовые стальные орудия «Петра Великого» изготавливаются на Обуховском заводе.

счете помогло ускорить и дисциплинировать работы, которые теперь ставились в зависимость от изготовления шаблонов плит для английского завода. Так, по оценке строителя (им стал с 18 декабря 1880 г. штабс-капитан корпуса корабельных инженеров Н.Е.Кутейников), с получением бимсов верхней и главной палуб в августе-сентябре 1881 г. он мог к маю 1882 г. выдать шаблоны почти на всю длину корпуса. Заказ плит для был разрешен генералом-адмиралом только в январе 1882 года, ведь Ижорский завод их только осваивал и готов был поставить по 542 рубля за тонну без выделки. **«Донского» «Мономаха»**

Обшивку брони деревом и медью отменили. Для защиты брони от коррозии между плитами и медной обшивкой корпуса установили цинковую полосу. Чтобы закрепить ванты, пришлось изобрести добавочные переборки позади броневое борта.

Броневые плиты длиной 4,6 метра и высотой 2,2 метра с трапециевидным сечением (127 миллиметров внизу и 152 миллиметра вверху) заказали английской фирме Каммель.

Очередной новый управляющий Морским министерством вице-адмирал Иван Алексеевич Шестаков, осматривая работы на , предложил превратить 6-дюймовую батарею в полностью закрытую, а оба 8-дюймовых орудия поднять на образовавшуюся верхнюю палубу. В марте 1882 года это изменение в проекте было санкционировано. **«Донском»**

«Донскому» неожиданно подошёл по размерам паровой рулевой привод системы Фарко, который заказали для «Генерал-Адмирала», но не поместившийся в его корпус. Однако штурвал, по традиции парусного флота, разместили на корме, тогда как машинный телеграф находился на переднем мостике. Никакие ходатайства об установке на переднем мостике второго штурвала не возымели действия – был установлен лишь второй телеграф на полуюте.

Чтобы создать винту условия работы в свободной воде, пришлось изобрести особый румпель «параллелограммно-го движения». Успешно решили сложнейшую технологическую задачу склепывания медного форштевня с концевым листом коробчатого горизонтального кия.

18 августа 1883 года крейсер «Дмитрий Донской» был спущен на воду. Достроечные работы в Кронштадте осложнялись бюрократическими пререканиями между двумя казёнными портами и затянулись на два года.

В мае 1885 года на корабле начались приёмки и испытания технических средств, артиллерии и минного оружия. Также готовились к визиту императора и к заграничному плаванию. В итоге до августа «Донской» смог выйти в море только три раза. Крейсер показал среднюю мощность машин 5972 лошадиные силы и среднюю скорость 16,16 узла.

Несмотря на то, что «Мономах» был спущен на воду позже «Донского», на Балтийском заводе бюрократические процедуры не были такими строгими, как на Адмиралтейской

верфи. Поэтому второй корабль серии был введён в эксплуатацию раньше первого.

В процессе строительства в проект постоянно вносились изменения. В результате два корабля перестали быть абсолютно идентичными. Основные различия заключались в типе и количестве артиллерии («Мономах» был оснащён четырьмя устаревшими 203-миллиметровыми орудиями), устройстве батарейной палубы (на «Мономахе» она была открытой, и только 203-миллиметровые орудия в спонсонах были прикрыты сверху, что делало его по меркам парусного флота очень большим корветом) и в силовой установке (на «Мономахе» она была двухвальная с двумя машинами, работающими каждая на свой винт, вместо двух машин, работающих совместно на один вал, как на «Донском»).

### Крейсер «Владимир Мономах»

1 июля 1883 года во время ходовых испытаний «Мономах» развил скорость 16,28 узла, превзойдя проектную скорость в 16 узлов и став первым броненосным кораблём отечественной постройки, который превысил контрактную скорость.

Крейсер «Дмитрий Донской», водоизмещением 5800 тонн, обошелся в 4,5 миллиона рублей, а крейсер «Владимир Мономах» при 5593 тоннах, обошелся в 4,4 миллиона рублей.

Всего, на три крейсера, министерство финансов выделит . Водоизмещение строящихся кораблей, для Российской-

го императорского флота, составляет . Много это или мало?  
**15 миллионов и 360 тысяч рублей 20 тысяч тонн тоннажа**

Например, Германская империя держала на Тихом океане, куда предстояло отправиться нашим крейсерам, Восточно-Азиатскую станцию. Приведу основные события из жизни Германской эскадры:

В этом году создан Крестьянский поземельный банк и произошла отмена подушной подати, а следовательно, уменьшение поступлений в бюджет.

3 мая – запрещение евреям селиться вне городов и местечек, т. е. в сельской местности, так как трудом на земле они не занимались, содержали трактиры, а народ пить не особо желал.

1 июня – учреждение Фабричной инспекции, начало фабричного законодательства. Ведение административной ссылки, в июле открылась в Петербурге первая телефонная станция.

27 августа были опубликованы «Временные правила о печати», ужесточившие, и без того строгие, цензурные ограничения.

Пока три броненосных фрегата строились, а броненосец проектировался, основной силой флота Российской империи являлись другие корабли, именно им, тридцатисемилетний Государь-император Александр III устроил смотр. Состоялись большие морские манёвры Балтийского флота под

брейд-вымпелом Государя-императора начавшихся 23 августа на Транзундском рейде. Приведу краткое их описание, для понимания, какие корабли Балтийского флота в 1882 году обороняли Санкт-Петербург и Прибалтику с Финляндией в те годы.

В первую эскадру, выполняющую роль нападающего неприятеля, скорее всего англичан или германцев, были включены броненосный фрегат (брейд-вымпел свиты Е. И. В. контр-адмирала Дмитрия Захаровича Головачёва), фрегат , корветы , двух-башенная броненосная лодка тендер, миноносец , миноноски , парусные яхты . Всего восемнадцать единиц. **«Князь Пожарский» «Светлана» «Аскольд», «Варяг», «Богатырь», «Боярин», «Гилляк» «Русалка», «Кадет» «Взрыв» «Ракета», «Самопал», «Пескарь», «Иволга», «Индюк» «Королева Виктория», «Никса», «Забава»**

Бой 24-го августа

Во второй эскадре, имитировавшими действия защищающего российского флота, были включены, пароход (брейд-вымпел свиты Е. И. В. контр-адмирала В. П. Шмидта) так как на нем было удобнее расположиться офицерам, канонерские лодки , миноноски , речной пароход и . Всего четырнадцать кораблей. Следовательно, уже предполагалось, что отряду моделирующему действия Российского императорского флота, придется сражаться в меньшинстве. **«Ильмень» «Вихрь», «Ерш», «Град», «Щит», «Хват» «Жа-**

## **воронок», «Филин», «Сирена», «Касатка», «Галка», «Дельфин» баржа с партией минёров**

По сценарию манёвров первая эскадра должна была с корветов провести артиллерийскую подготовку и высадить десант на остров Тейкар-Сари, который должен был закрепиться на острове. Организовать базу снабжения эскадры между островами Менц и Уран-Сари. Устроить оборону этих островов поставив корветы у северного и южного проходов. Остальные корабли должны были начать бомбардировку Выборга, миноносцы и миноноски атаковать корабли первой эскадры, а парусные яхты выполнять роль транспортов и кораблей связи. **«Аскольд» и «Варяг» «Боярин» и «Гиляк»**

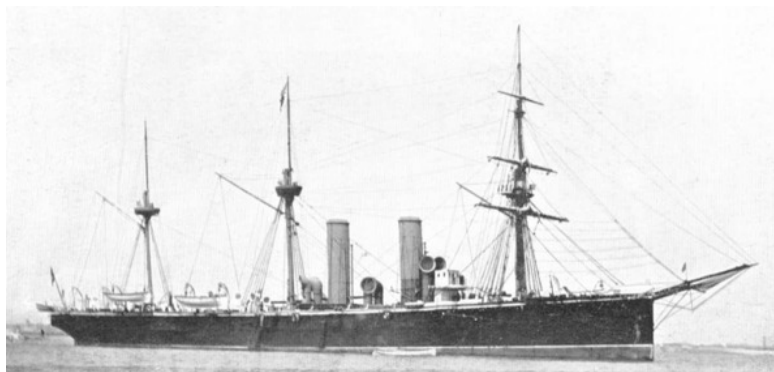
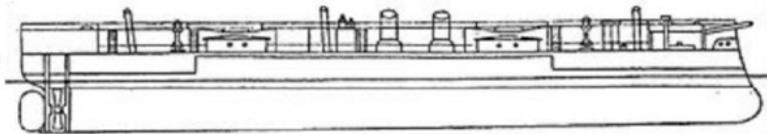
Вторая эскадра должна разделится на две части, первая часть должна была северный и южный проходы, а вторая часть, разделившись на три группы – лодки миноноски занять северный проход, а лодки миноноски – занять южный проход, третья группа – лодки оставлены в резерве. Вырисовывается тактика действий, когда миноноски атакуют под прикрытием мониторов. **загородить минами «Щит», «Касатка», «Дельфин», «Галка» «Хват», «Вихрь», «Сирена», «Жаворонок», «Филин» «Град» и «Ерш»**

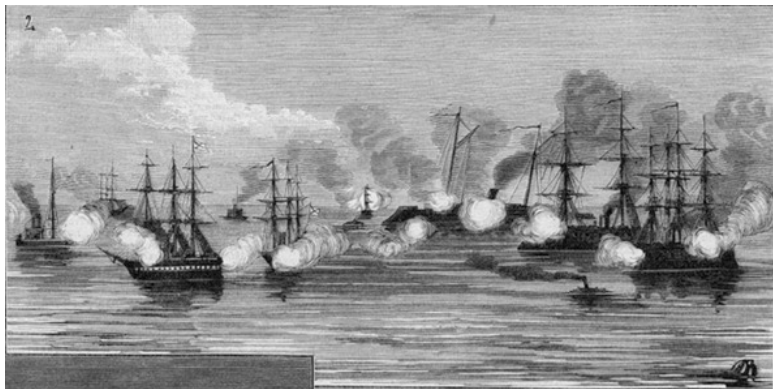
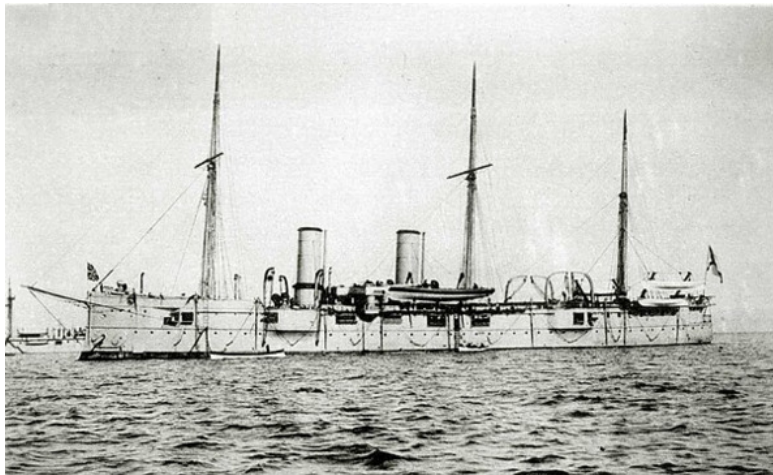
Все действия всех эскадр лично осматривал Их Величество Александр III, при необходимости сходя на берег или переходя на корабли. Манёвры, артиллерийские стрельбы, а также постановка и подрыв мин продолжались и ночью.

Утром появилась эскадра контр-адмирала Пилкина, прибывшая из Кронштадта, в помощь обороняющимся в составе: броненосный фрегат (брейд-вымпел), плавучие батареи, монитор, клипера и, колёсный пароход **24 августа «Адмирал Лазарев» «Не тронь меня», «Первенец» «Лава» «Изумруд» «Жемчуг» «Днепр».**

Именно в этот день была разыграна основная сцена боя. В исходе 5-го часа обороняющиеся начали одерживать победу и Их Величества вернулся императорскую яхту. **«Держава»**

25 августа в 10 утра начался Высочайший смотр флота, который окончился к вечеру. Вот так вот, героически повоевали. Ведь всего четыре года назад отгремела победоносная Русско-турецкая война 1877—1878 годов и здесь на Балтике никому показывать слабость не желали.





«19 августа 1883 эскадра собралась на рейде Усонг в ответ на антиевропейские беспорядки, возникшие в этом районе на почве конфликтов Китая с Францией из-за Тонкина и Аннама, которые привели к китайско-

французской войне. 26 августа 1883 командующего сменил контр-адмирал барон Макс фон дер Гольц. Stosch (2840 тонн, 12 узлов, десять 15-см орудий, цена 3 миллиона марок) в июне 1883 отправился в Гонконг на капитальный ремонт, который длился пять месяцев; после завершения работ 4 ноября он обменялся экипажами со своим однотипным кораблем Stein, который был специально отправлен в Китай с новым экипажем. Затем Stosch начал еще один круиз по региону. 4 марта 1884 года на смену Гольцу прибыл капитан-цур-зее Карл Генрих Теодор Пашен, а через неделю Leipzig (4900 тонн, 15,8 узла, двадцать 17-см орудий, 4 миллиона марок) начал обратный путь, будучи замененным однотипным Prinz Adalbert (до сентября 1884), прибывшим в середине мая. Тогда же станцию покинула канонерская лодка Wolf, которую сменила Nautilus (до августа 1887)».

# Броненосный корабль «ИМПЕРАТОР АЛЕКСАНДР II»

После утверждения двадцатилетней программы все технические решения стали относиться к компетенции Морского технического комитета. Первым вопросом, который нужно было решить, был выбор подходящих прототипов броненосцев из состава иностранных флотов.

По мнению управляющего Морским министерством Ивана Алексеевича Шестакова, лучшими кораблями для Балтийского моря были германские броненосцы типа и датский . МТК должен был рассмотреть оба этих корабля.<sup>9 10</sup>  
«Захсен» «Гельголанд »

18 октября 1882 года председатель Комитета генерал-майор Октавий Оттович Пельциг созвал заседание, на котором присутствовали высшие чины Морского ведомства и опыт-

---

<sup>9</sup> , генерал-адъютант, адмирал, управляющий морским министерством. Родился 1-го апреля 1820 года в сельце Смилове, Красненского уезда Смоленской губернии и происходил из небогатого, но старинного дворянского рода. Отец его, капитан-лейтенант, Алексей Антонович, тяжело раненый в 1813 году под Данцигом, оставив морскую службу, поселился в своем родовом имении. **Шестаков Иван Алексеевич**

<sup>10</sup> Башенный броненосец «Гельголанд», спущенный на воду в 1878 г. в Копенгагене. Он был спроектирован специально для Балтики. Водоизмещение 5347 тонн и артиллерийское вооружение из одного 305-мм орудия, в носовой барбетной установке, и четырех 260-мм в углах прямоугольного бронированного каземата. Толщина брони борта достигала 305 мм, а барбета – 254 мм.

ные кораблестроители. Заседание было посвящено выбору типа броненосного судна для европейских морей, похожего на броненосцы. «Захсен» «Гельголанд»

План и чертеж профиля кораблей класса *Саксен*

К основным недостаткам «Гельголанда» в МТК отнесли малую высоту казематных орудий. Они возвышались над водой всего на 2,4 м. Кроме того, в Комитете считали, что защита его борта 305-мм броней слаба. Но все же «собрание признало полезным придерживаться этого типа судов, разработав по ним новый чертеж броненосца, который более удовлетворял нашим требованиям», – говорилось в решении комитета.

Собравшиеся были Корабли, выбранные Шестаковым, получили общее одобрение, но на вопрос о том, какой из них лучше, ответа не было. Но строить то что-то надо было, так как в период с 1870 по 1880 гг. флот Германской империи пополнился 19 броненосцами общим водоизмещением 78 280 т и суммарным весом залпа 15 480 кг. Восемь дней назад, 10 октября 1882 года. в Берлине был утвержден антироссийский проект. **элитой отечественного судостроения.**

Фельдмаршал граф фон Мольтке и его генералы – фон Штош, фон Камске, фон Блументаль, фон Шелендорф, граф Бранденбург 2-й, а также генерал-лейтенанты фон Каприви и фон Вальдерзе – проигнорировали «пожелания» своего канцлера Отто Бисмарка и не стали вступать в войну с Рос-

сией. В тот день они утвердили . **«оперативный план против Востока»**

Особое внимание уделялось действиям германского флота. Перед войной было бы срочно сформировано три эскадры: береговая, главная и резервная. В состав береговой эскадры вошли новые броненосцы (флагман), , , корвет а также 7 канонерских лодок и 14 миноносцев. Главной задачей эскадры было находиться у своих берегов и патрулировать порты Киль, Данциг, Пиллау, Свинемюнде и Висмар. **«Баерн» «Захсен» «Вюртемберг» «Баден» «Ганза»,**

Мудрые российские офицеры долго решали и придумали, что за образец были приняты британские броненосцы типа От них первому балтийскому броненосцу программы досталась схема расположения артиллерии, мощный таран, полный броневой пояс и достаточно высокий борт, а также похожие размеры. Отмечу, что водоизмещение «Виктории», той самой, погибшей в 1893 году от таранного удара другого английского броненосца, составляло 11200 тонн, а у российского броненосца 9600 тонн. **«Виктория».**

Конструкция броненосцев типа «Виктория» была похожа на конструкцию броненосцев типа «Конкерор», но с некоторыми отличиями. Корабли типа «Виктория» были почти в два раза больше по водоизмещению – их полное водоизмещение превышало 11 тысяч тонн.

Они унаследовали архитектуру предыдущих британских броненосных таранов: низкий надводный борт, одна двухо-

рудийная башня главного калибра в передней части, массивная надстройка на корме с батареей вспомогательной артиллерии.

Как и на предыдущих кораблях, две трубы находились бок о бок в средней части корпуса. На корме возвышалась единственная боевая мачта с закрытым марсом.

Схема броненосца типа «Виктория», ставшего прообразом для «Императора Александра II»

Основное вооружение броненосцев типа «Виктория» было направлено вперёд и предназначалось для таранной атаки. Оно состояло из двух огромных 412-миллиметровых 30-калиберных нарезных орудий весом по 110 тонн каждое. На момент создания это были самые мощные орудия такого типа в британском флоте и в мире. Они стреляли 816-килограммовым снарядом со скоростью 636 метров в секунду. На расстоянии до 1000 метров такой снаряд мог пробить вертикально поставленную плиту из кованого железа толщиной 820 миллиметров. Скорострельность орудий была очень низкой – от 3 до 5 минут при оптимальных условиях.

Основные характеристики нового корабля:

- 1) двухтрубный броненосец с двумя боевыми мачтами и одной барбетной носовой установкой главного калибра;
- 2) корпус броненосца был разделён десятью поперечными и одной продольной водонепроницаемыми переборками;
- 3) в центральной части было дополнительно двойное дно;
- 4) таран корабля выступал на два метра;

5) всего было три палубы – верхняя, батарейная и жилая.

На этом заседании также сообщили информацию об артиллерийском вооружении нового броненосца:

1) Вес 305-мм «дальнобойного» орудия со станком составлял 89 тонн, вес снаряда – 475 кг, а вес заряда – 130 кг.

2) Вес 229-мм орудия со станком равнялся 18,8 тонн (вес снаряда – 146 кг, вес заряда – 58 кг).

Эти два орудия проектировались в МТК и предполагалось, что ими будут вооружены большинство строящихся кораблей.

В МТК сочли, что основные тактико-технические данные нового броненосца должны быть следующие: Водоизмещение 7500 т окажется достаточным. При этом осадка ни при каких условиях не должна превышать 6 метров. Определяемую скорость 14 узлов следовало достичь двумя машинами «смешанной системы», работавшими каждая на свой винт. Угля требовалось иметь на 5 суток полного хода. От рангоута с парусами отказались. Взамен решили установить одну – две сигнальных мачты. Таран являлся обязательным.

Было определено вооружение нового броненосца. Оно должно было быть таким же, как на «Гельголанде», и состоять из одного 305-мм орудия в носовой батарейной установке (высота ствола над ватерлинией не менее 4,26 м) и четырёх 229-мм орудий по углам прямоугольного каземата (высота ствола 3—3,3 м от ватерлинии).

Сталежелезная броня должна была закрывать не менее

двух третей длины ватерлинии и иметь толщину в центральной её части 356 мм. Каземат защищался 254-мм, а барбет 305-мм бронированными щитами. Палуба над казематом должна была быть из 38,1-мм стальных листов, а вне его – из 76-мм плит.

Эти исходные данные должны были лечь в основу проекта нового броненосца. После ознакомления с решением МТК, И. А. Шестаков на журнале заседания (журнал МТК №157 от 25 октября 1882 г.) написал свою резолюцию:

Через четыре дня эти данные передали инженерам-кораблестроителям Морского ведомства. Помимо корабельных инженеров, бывших на заседании 25 октября, в разработку эскизных чертежей включились также капитаны А. П. Торопов и Грехнев, штабс-капитан Алексеев и поручики Токаревский, Экенберг, Ливицкий и А. П. Титов.

Как это часто практиковалось в то время, через несколько дней в исходные данные МТК были внесены существенные изменения. Единственное 305-мм орудие следовало установить в открытом барбете на снижающемся станке. Это решение было принято под влиянием донесения командира крейсера, который наблюдал в июне 1882 года обстрел Александрии английским флотом. Там действия броненосца – единственного имевшего орудия на снижающихся станках – имели наибольший успех. «Забияка» «Тамерер»

Артиллерию меньшего калибра проектантам разрешили располагать по своему усмотрению. На вес корпуса отводи-

лось не более 38% от водоизмещения, а в минное вооружение включили 2 торпедных аппарата. Кроме того, инженерам следовало учитывать то, что Кронштадтские доки имели ширину не более 21,3 метра, а это означало, что ширина проектируемого броненосца не должна превышать 20,4 метра.

Чуть позже, с получением сведений из заграницы от бывшего там поручика Н. А. Субботина, МТК всё же решил удлинить броневой пояс от штевня до штевня, скорость увеличить до 15 узлов и, что кажется сейчас необъяснимым, снабдить броненосец рангоутом с небольшой парусностью.

Всё новые и новые изменения не позволяли уложиться в водоизмещение 7500 тонн. На очередном заседании, которое состоялось 24 августа 1883 года, были определены технические требования, на основе которых разработали новый проект, заметно отличавшийся от первоначального.

Водоизмещение броненосца составило уже 8634 тонны. Вооружение усилили до двух 305-миллиметровых «дальнобойных» орудий, которые разместили в носовом грушевидном барбете на снижающихся станках. Кроме того, четыре 229-миллиметровых и восемь 152-миллиметровых орудий установили на батарейной палубе, а не в каземате, как это было ранее. Орудия не были прикрыты бронёй.

Две машины мощностью по 4000 лошадиных сил, подобные тем, что были установлены в Англии на, по расчётам могли обеспечить скорость 15 узлов. Запаса угля в 870 тонн

хватило бы на за которые корабль проходил 1620 миль.  
«**Петре Великом**» *4,5 суток полного хода,*

В целом машинно-котельная установка, установленная в Глазго на «Петр Великий» в 1881 году компанией Randolph and Elder не вызывала нареканий и послужила прототипом для таковой на «Императоре Александре II», так как он проектировался после года, как две машины по 4150 л. с. Хотя, водоизмещение первого российского броненосца составляло 10406 тонн и он показал скорость 14,36 узла, а у второго броненосца с 12-дюймовой артиллерией водоизмещение фактическое было 9594 тонны и скорость которую он выжал на испытаниях оказалась 15,27 узла.

Кроме того, по мнению МТК, на корабле необходимо было иметь ещё и запасные ямы на 500 тонн угля. Это вызвало бы перегрузку на 0,3 метра. Однако в МТК сочли, что проектная высота верхней кромки брони над ватерлинией в 1 метр уменьшится до 0,7 метра, что не имело для боевой устойчивости существенного значения. Эти 500 тонн угля предназначались для исключительных случаев – океанских переходов, а не для боя.

Броненосцу предписано было иметь две железные мачты и парусное вооружение брига общей площадью 2265 квадратных метров.

В МТК считали очевидным, что броненосец, предназначенный для Балтийского моря, будет совершать океанские плавания, и его присутствие далеко от Балтики окажется

необходимым. Поэтому в проекте, помимо запасных угольных ям и парусной оснастки, предусматривалось наличие деревянной и медной обшивок в подводной части корпуса, которые были необходимы только кораблям, несущим крейсерскую службу.

На заседании проходившем 24 августа Н. А. Субботин, получивший к тому времени звание подполковника, представил Комитету спецификацию корпуса. В общей весовой нагрузке на корпус отводилось 2935 тонн, или 34% от водоизмещения. Вес брони составлял 2474 тонны (28,6%), машин – 1247 тонн (14,4%), артиллерии – 650 тонн (7,5%), угля – 872 тонны (9,8%), запасов и минного вооружения – 300 тонн (3,4%), провизии с водой – 84 тонны (0,97%) и команду с багажом – 72 тонны (0,89%).

Полное водоизмещение в 8634 тонны говорило о том, что для Балтики предстоит строить довольно крупный корабль. Ни одна из стран, выходящих на балтийские берега, не имела броненосца такого размера и мощи.

Схема броненосца «Император Николай I», однотипного с «Александром II»

3 сентября 1883 года спецификацию корпуса – это подробнейшее руководство строителям с указанием всех размеров железных связей, узлов и креплений металлической конструкции, составляющей корпус – утвердили в МТК.

В итоге мы имеем на конец 1882 года, что Российский императорский флот, из тех кораблей, что участвовали че-

рез двадцать два года в Русско-японской войне, строящиеся у которых не соблюдалась весовая дисциплина, и проектирующиеся скаждый из которых, повторял английский проект кораблей. **«Владимир Мономах» и «Дмитрий Донской», «Адмирал Нахимов» «Императором Александром II»,**

Что-бы идти дальше, давайте рассмотрим несколько альтернатив, возможного развития событий, тем более, что И. А. Шестаков 29 сентября 1882 года обратился в Государственный Совет с ходатайством об ассигновании на 1883 год с целью ускорения судостроения 5 580 241 руб.

В его представлении указывалось, что эти средства предназначены для строительства на «Галерном островке» и Балтийском заводе (), одного крейсера на Невском заводе и двух крейсеров в малом эллинге Нового Адмиралтейства и на Балтийском или Невском заводах. **двух океанских броненосцев типа «Имперьюз», по 8400 т, фрегатско-го ранга типа «Дмитрий Донской» корветского ранга типа «Миаулис»** *что подтверждает мою альтернативу о большем числе возможных построенных «Адмиралов Нахимовых»* <sup>11</sup>

Кроме того, предполагалось заказать заводу В. Крейтона в Або две канонерские лодки. Для Черноморского флота намечалось построить два броненосца по измененному черте-

---

<sup>11</sup> В реальности, вместо парного корабля «Адмирал Нахимов», Шестаков еще в декабре 1882 года приказал спроектировать для Балтики броненосец, более легкий по сравнению с черноморскими, но с достаточно толстой броней и вооружением из 12-дюймовых орудий.

жу в Николаевском адмиралтействе и на Севастопольской  
верфи РОПиТ «Петра Великого»

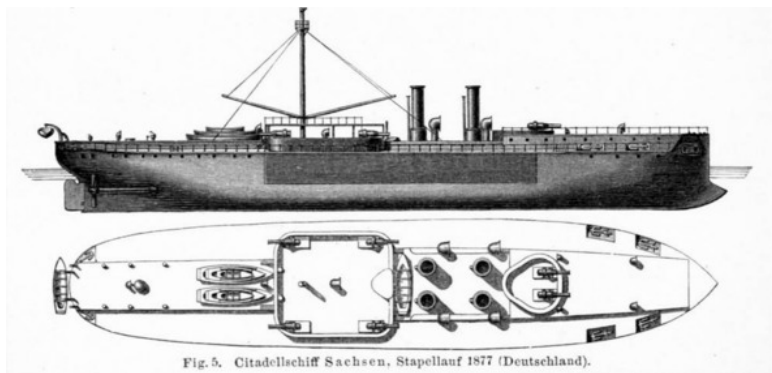
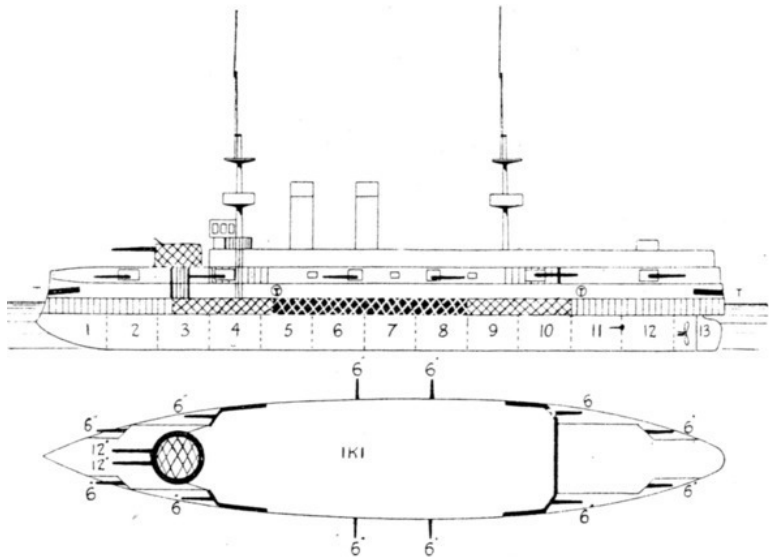


Fig. 5. Citadellschiff Sachsen, Stapellauf 1877 (Deutschland).





«Буду ожидать чертежа, удовлетворяющего заданию.  
Но уголь рассчитать на 6 суток».

# **I-альтернатива: Отсутствие ПЕРЕГРУЗКИ на крейсерах «Дмитрий Донской» и «Владимир Мономах»**

Начало истории берется еще в 1882 году, когда крейсера ещё строились и получили значительную строительную перегрузку в 600 тонн. Но что, было бы если бы ее не было. Управляющий МТК озаботился данной проблемой и перед установкой на корабль каждая деталь или элемент конструкции тщательно взвешивались, а негодные отправлялись обратно к поставщику! Фантастика для тех лет, скажете Вы, но вот вдруг наши предки решили так сделать. Ведь 600 тонн, от 5600 тонн водоизмещения чрезвычайно много. Почти 11 процентов! Так ходил он по морям, черпая носом воду, двенадцать лет. За это время «Владимир Мономах» два раза до Японии сходил и крейсерствовал в морях омывающих её.

В конце 1895 года корабль был отправлен для перевооружения в Кронштадт. Крейсер оказался перед необходимостью кардинальной переделки. Командовавший крейсером с 1894 г. Зиновий Павлович Рожественский и начальник эскадры Евгений Иванович Алексеев почти в один голос и независимо друг от друга, один в Кронштадте, дру-

гой в Иокогаме со всей остротой ставили перед управляющим Морским министерством вопрос о необходимости кардинальной разгрузки крейсера – не менее, чем на **«Владимир Мономах» 650 тонн.**<sup>12 13</sup>

При нынешнем же его состоянии начальник эскадры считал морские качества , а сам корабль годным: **«ниже посредственных»**

Безмерно перегруженный крейсер крайне болезненно реагировал на встречные волну и ветер, которые уже при силе 5 баллов заставляли его сильнейшим образом зарываться носом, принимать на палубу потоки воды, резко терять скорость и, во избежание напрасной траты угля, уменьшать число оборотов машин. Все это сопровождалось сильными ударами и сотрясениями, большой бортовой качкой, при 12° которой батарея уже не могла действовать. Следовало принять все меры для того, чтобы при установке новой артиллерии хотя бы два орудия главной батареи могли бы действовать в относительно свежую погоду, обстреливая весь горизонт.

Это могли быть 152-мм патронные орудия – одно в носу,

---

<sup>12</sup> Начальник штаба эскадры броненосных кораблей Балтийского флота вице-адмирал Григорий Иванович Бутаков отзывался о лейтенанте Рожественском следующим образом: «Ужасно нервный человек, а brave и очень хороший моряк».

<sup>13</sup> Историки по разному трактуют появление на свет , но едины в одном, что он – императора на 90%. О матери – дворянке Серафиме Ивановне NN известно, что в 1840-е гг она являлась фрейлиной при императорском дворе. **Евгения Ивановича Алексева внебрачный сын Александра II Алексева**

другое в корме; все же восемь бортовых 152-мм пушек следовало заменить на 120-мм.

Вместо трех мачт (их и Е. И. Алексеев, ввиду полной негодности парусов, считал чрезмерно тяжелыми) следовало установить:

3. П. Рожественский добавлял, что нужно установить боковую рубку, не предусмотренную в проекте, , который заполнить целлюлозой. *«снять броню, а по поясу оной сделать двойной борт»*

В итоге огромной деятельности, развернутой комиссией под председательством контр-адмирала В. П. Мессера и выполнившего ряд проектных проработок МТК, остановились на ограниченном варианте с более слабым, чем на носовым огнем, что бы облегчить оконечность, и, конечно, не трогая брони. <sup>14</sup> **«Донском», без щитов для орудий**

Это решение МТК (журнал №94 от 30 июля 1896 г.), признававшее, что все облегчение составит лишь 128,9 тонн, при этом корабль от имеющегося переуглубления в 27 сантиметров всплывет только на 11 сантиметров, одобрил генерал-адмирал, приказавший подготовить крейсер к плаванию к августу будущего года.

На корабле сняли все старые орудия. Вместо предполагавшихся по проекту перевооружения пушками, пришлось по-

---

<sup>14</sup> Хорошо известен лишь отзыв о нем: «Лучший и честнейший наш , свое время первый поднявший вопрос о неустойчивости нашего флота и всю жизнь с этим неустойчивым борющийся». **адмирал в**

ставить только 5 и 6 таких орудий, доведя число 47-мм пушек до 18 (вместо 10), а 37-мм оставить 4 (вместо 12); кроме того, остались и 63-мм пушки Барановского, используемые при десантах на берег. Приказание великого князя было выполнено и , вышел в плавание на Дальний Восток в ноябре 1897 года имея пять 6-дюймовых орудий и шесть 4,7-дюймовых орудий Кане. **восемь 152-мм и восемь 120-мм «Владимир Мономах»**

Теперь давайте представим, что перегрузки крейсера не образовалось при строительстве, и его вооружили положенным количеством 6-дм и 4,7-дм орудиями Кане, а точнее было установлено, место благо на корабле длиной 90 метров имелось.

Перенесемся в май 1905 года, с вооруженным по проекту «Дмитрием Донским» и «Владимиром Мономахом». В бою при Цусиме отряд транспортов поступил в соответствии с единственной выданной ему на случай боя директивой:

, и перешел на правую сторону колонны. Конвоировавшие их и проследовали тем же курсом. Примерно через сорок минут после начала сражения транспорты и охранявшие их корабли, еще были атакованы отрядом из десяти японских бронепалубных крейсеров. **Гениальный приказ для боевых кораблей – держаться «Донской» «Мономах» «Олег» и «Аврора»,**

Для отражения их атаки контр-адмирал и младший флаг-

ман 2-й эскадры флота Тихого океана Оскар Адольфович Энквист, находившийся на , принял решение выстроить колонну из своих четырех крейсеров, для чего дал сигнал вступить в кильватер . «Олеге» «Мономаху» и «Донскому» «Авроре»

По словам капитана второго ранга Блохина:

Почти в самом начале боя на вышла из строя рулевая машина, в связи с чем править пришлось на ручном штурвале, расположенном на заднем мостике корабля. Управление же машиной продолжало осуществляться с переднего мостика.

«Донском»

Данное обстоятельство дополнительно усложняло условия маневрирования, и так затрудненные близостью к ним транспортных судов, которые, не считаясь с риском столкновения, в стремлении уйти из-под огня противника неоднократно нестройной кучей прорезали линию защищающих их крейсеров.

Из-за этого постоянно приходилось переключать руль, стопорить машину или даже давать задний ход. По мнению капитана второго ранга Блохина, в связи с этими постоянными циркуляциями и переменами ходов: «Донскому»

Очевидно, поэтому в ходе продолжавшегося почти четыре часа боя ни один японский крейсер не был потоплен или хотя бы выведен из строя.

Впрочем, и сам также не получил критических повреждений, что тоже является несомненным плюсом. При

оснащении крейсера на 60% большим 6-дюймовых орудий и на 30% 4,7-дюймовых, безусловно, урон японцам будет нанесен большой, но до потопления хотя бы одного из десяти японских крейсеров речи не идет. **«Дмитрий Донской»**

Около на «Донском» окончательно перестали различать силуэт идущей впереди «Авроры». Для обсуждения плана дальнейших действий командир крейсера, капитан первого ранга Н.И.Лебедев, собрал на мостике совет. Все единогласно высказались за то, чтобы идти во Владивосток. Большинство голосов было решено, что двигаться к выходу из Корейского пролива следует вдоль берегов Японии, что и было сделано. **десяти часов вечера**

На следующий день артиллерия крейсера затопила свой же миноносец артиллерийским огнем, еще немного попрактиковавшись. Вот как это происходило: **«Буйный»**

В 16:30 наблюдателем были замечены дымы кораблей, двигавшихся несколько правее курса «Донского». Попытка скрыться от неприятеля, приняв левее не удалась. Вражеские корабли были опознаны и являлись: и, сопровождаемые дивизионом миноносцев – начали преследование российского крейсера. Получасом позже левее курса «Донского» показались еще два японских судна – и, также сопровождаемые миноносцами. **«Нанива», «Такачихо», «Акаси» «Цусима» «Отова» «Ниитака»**

В 18:30 японские крейсера, шедшие с левой стороны, сократили расстояние до «Донского» до 50 кабельтовых и от-

крыли по нему огонь. Через пятнадцать минут к ним присоединились четыре корабля, шедшие правее. Российский крейсер ответил им с небольшим промедлением. На российском крейсере подняли стеньговые флаги и открыли огонь по приближающимся кораблям японцев. В начальной фазе боя «Донской» старался маневрировать (с неисправной рулевой машиной), сбивая пристрелку противнику. Когда же дистанция сократилась, пошел практически прямо, для того, чтобы улучшить **качество своей стрельбы**

В это время участились попадания и в сам «Донской». Снаряды японцев, вероятнее всего, не способны были нанести критические повреждения, защищенной бронепоясом, но они вызвали пожары в различных помещениях крейсера, производили серьезные разрушения надстроек, пробивали дымовые трубы, уменьшая тем самым скорость хода, а главное выводили из строя людей. Значительные сложности доставили командованию «Донского» члены экипажа броненосца «Ослябя», спасенные «Буйным», едва не устроившие на корабле настоящую панику, так как уже пережили гибель своего корабля. **машинам корабля или пробить его борт в районе ватерлинии (спасибо броне изготовленной в Англии)**

Примерно после начала боя японцам удалось попасть в передний мостик крейсера, в результате чего погибли, младший штурманский офицер Н.М.Гирс и несколько нижних чинов. Также был смертельно ранен коман-

дир Н.И.Лебедев. Командование крейсером принял старший офицер К.П.Блохин. Броненосный крейсер продолжал вести огонь по кораблям противника с обоих бортов и довольно успешно. Некоторые члены команды даже полагали, что им удалось, но, к сожалению, они выдали желаемое за действительное: **через час старший артиллерийский офицер П.Н.Дурново «Дмитрий Донской» потопить один из японских крейсеров**

Из недавно опубликованных источников стало ясно: В 17:07 (около 17:00) в корму «Нанивы» в районе ватерлинии попал 6-дм снаряд, и в 17:40 корабль был вынужден на полчаса уменьшить ход и временно выйти из боя для заделки пробоины. В 20:05 «Нанива» опять получила попадание 6-дм снарядом с «Дмитрия Донского» с разрывом в заднем торпедном отделении. Торпеды не взорвались, но через повреждения ниже ватерлинии, поступило много воды и с креном 7 градусов корабль вновь вышел из боя. Японцы могли себе позволить поврежденные корабли отводить в сторону, для устранения повреждений, хоть и стреляли русские комендоры российского крейсера достойно.

В девятом часу вечера, когда уже стемнело, крейсер приблизился к острову Дажелет настолько, что стал неразличим на его фоне, и это сделало невозможным продолжение его обстрела. Желая во что бы то ни стало уничтожить упрямый российский корабль, японцы направили против него миноносцы, которым удалось пустить три или четыре торпеды,

но ни одна из них не попала в цель. Крейсер «Донской» же в ходе отражения минных атак был удачлив и, если верить, показаниям наших моряков, а также автору книги («Флот, который должен был погибнуть»), Ричарду Хоу, даже потопил один или . Таким образом, можно сказать, что если бы на корабле и были установлены положенные восемь 6-дюймовых и восемь 4,7-дюймовых орудий, то он бы смог утопить , а один или два миноносца он забрал на дно с собой и существующим составом вооружения. Российские моряки проявили себя в этом бою настоящими героями. **«The fleet that had to die» два вражеских миноносца «Наниву» с «Отовой» отсутствовал перегруз** <sup>15</sup>

Дмитрий Донской (броненосный крейсер)

Судьба крейсера «Владимир Мономах» в Цусимском сражении тоже зависела от усиления артиллерийского вооружения. В 13 часов 45 минут 14 мая 1905 года броненосный крейсер под командованием капитана 1-го ранга В. А. Попова, охранявший колонну транспортов, энергично обстрелял , нанеся тому ощутимые повреждения, сам же благополучно избежал повреждений. В случае усиления вооружения, мог бы и потопить. **«Владимир Мономах» японский крейсер «Идзуми»**

---

<sup>15</sup> В бою с крейсером «Светлана» в крейсер попало два русских 6-дм снаряда, погиб один офицер и четыре матроса, 23 человека получили ранения. Около 16.00 японец атаковал крейсер Здесь получил одно попадание 6-дм снаряда в корму, в результате чего, два матроса были ранены. **«Отова» «Дмитрий Донской».** **«Отова»**

С началом сражения главных сил вступил концевым мателотом в колонну крейсеров под флагом контр-адмирала О. А. Энквиста. Во время дневного боя крейсер получил лишь пять попаданий (1 убитый, 16 раненых, разбито одно 120-мм орудие). **«Мономах»**

Около 16:00 тяжелый снаряд, взорвавшийся возле носового 152-мм элеватора, вызвал сильный пожар, который не привел к взрыву боезапаса лишь благодаря умелым действиям трюмного старшины. Ночью крейсер успешно отбил три атаки миноносцев, но в 21:00 был торпедирован в носовую часть правого борта, в район угольной ямы №2. Попытки подвести пластырь Макарова ни к чему не привели. Слабые от старости переборки корабля не выдерживали напора воды и ломались. Были залиты оба котельных и правое машинное отделение – аварийные помпы отключились из-за прекращения подачи электричества. В. А. Попов направил крейсер к корейскому берегу, чтобы выброситься на камни, но дошел лишь до о. Цусима, где был настигнут контрминоносцем и вспомогательным крейсером. Крен корабля уже достиг 18 градусов и вести ответный огонь могли лишь 75-мм орудия при предельном угле снижения. Японцы, видя безнадежное положение судна, сами перестали стрелять. Были открыты кингстоны и крейсер быстро затонул. Это произошло в 10 часов 20 минут 15 мая 1905 года в точке с координатами 34°32» с.ш., 129°40» в. д. Экипаж был принят на борт японскими вспомогательными крейсерами (бывший российский

транспорт «Манчжурия», захвачен японцами в Порт-Артуре). Всем вышеперечисленным можно сказать, что: «Не будь два крейсера перегружены, то на них можно было установить на пять орудий больше и они унесли бы с собой на дно три крейсера противника». Вот така я цена строительной перегрузки корабля при постройке. **«Сирануи» «Садо-Мару» «Садо-Мару» и «Мансю-Мару»**

«лишь для надобностей береговой обороны, а не океанского крейсерства».

«две с семафорами и вышками для наблюдательных постов».

«держаться на стороне наших броненосцев, противоположной неприятелю»

удалось скоро вступить в кильватер... же исполнить этот сигнал некоторое время не мог, благодаря путавшимся и мешавшим маневрированию транспортам...». **«... только „Мономаху“ „Донской“**

«стрельба наша вообще плохая, делалась от этого прямо никуда негодной»

«По „Буйному“ было сделано девять выстрелов из шестидюймового орудия, с расстояния от 2 до 3 кабельтовых. Один снаряд не попал, остальные восемь, хотя и попали, но большинство из них не рвалось, так что прошло минут 20—30 с момента

начала стрельбы, прежде чем миноносец затонул...».

«Крейсер, получивший серьезный крен из-за пробоины в подводной части, действительно вышел из боя, но тонуть не собирался». „**Нанива**“



# 1883 год

Немного о государственном флаге. Черно-желто-белый флаг был официальным символом в течение почти четверти века, в память о усмирении польского мятежа. Но 28 апреля 1883 года, вышло Высочайшее повеление . Согласно этому указу, для украшения зданий разрешалось использовать только . **накануне коронации Александра III, «О флагах для украшения зданий в торжественных случаях» бело-сине-красные флаги**

27 мая состоялась коронация императора Александра III. Период его правления был довольно противоречивым. С одной стороны, он сопровождался бурным социально-экономическим развитием, а с другой – политическим регрессом. Реагируя на угрозы для российской государственности, царь вынужден был принимать сложные и весьма неоднозначные решения. Военные стратеги должны мыслить так, чтобы предвосхищать , – поэтому и усилился контроль над ситуацией в отдаленных регионах. Кроме того, в результате реформ Александра II, на национальных окраинах выросли свои политические элиты, появилась своя собственная национальная политика. **1883 года России события**

Строящиеся корабли в 1883 году были представлены лишь фрегатами и . Причем, первый, построенный в Боль-

шом деревянном эллинге Балтийского завода, экстренно введен в строй летом и уже в августе, не закончив приёмных испытаний, крейсер под командованием капитана 1-го ранга П. А. Полянского конвоировал в Копенгаген яхту «Держава» с императорской семьёй на борту. Вернувшись, вошёл в состав Балтийского флота. **«Владимир Мономах»**  
**«Дмитрий Донской»**

На его стапеле был заложен на Балтийском заводе броненосец с планируемым вооружением из четырех 11-дюймовых орудий и десяти 6-дюймовых. 27 апреля 1883 г. (так тогда назывался Балтийский завод), что в переводе на современный язык означает директор, заключил контракт с Санкт-Петербургской , который представляли его командир контр-адмирал барон и его старший помощник капитан 1 ранга , на «построение железного корпуса с окончательной отделкой и полным вооружением». **«Адмирал Нахимов»** **«уполномоченный от Правления Балтийского Железо-Судостроительного и механического Общества»** Михаил Ильич Казин **«конторой над портом»** Вильгельм Морицович Гейкинг Владимир Васильевич Житков

Фактически Балтийскому заводу предстояло построить весь корабль, от набора корпуса и его спуска на воду до установки всего оборудования, башен, котлов и артиллерии, и полностью подготовить к испытаниям.

Там же и указывалось, что к постройке следует присту-

пить «немедленно» и подготовить корпус к спуску в сентябре 1885 г. Полное же изготовление фрегата (так говорилось в договоре) к сдаче его в «казну» заводу следовало произвести через три года, в июле 1886.

Фрегат был спущен на воду, на него устанавливались машины и котлы, а на его стапеле Большого деревянного эллинга Нового Адмиралтейства был заложен броненосец за 8,2 миллиона рублей и водоизмещением в 9244 длинных тонны или 9391 обычных тонны. «**Дмитрий Донской**» «**Император Александр II**»<sup>16</sup>

Подполковнику Н. А. Субботину, только что прибывшему из стажировки по судостроительным предприятиям Англии, было поручено строительство корабля. Металл для корпуса был заказан на трёх заводах: Путиловском, Александровском и Ижорском, который только осваивал производство брони, а железной произвел всего 92 тонны. «**компаунд**»

Главные машины, котлы, трубопроводы водоотливной системы изготавливались на Балтийском заводе. Обуховский завод отвечал за артиллерию, а Ижорский – за броню, заклёпки, иллюминаторы и многие другие элементы. Металлический завод занимался торпедными аппаратами, каркасом барбетной установки главного калибра, а также кингстопами, дельными вещами, деревянным рангоутом, парусами

---

<sup>16</sup> , также называемая весовой (W/T), имперская , или водоизмещающая , равна: 2240 фунтов или 1016 килограммов или 1,016 метрической . **Длинная тонна тонной тонна тонна тонны**

и шлюпками.

Кронштадтский Пароходный завод поставлял штевни и рулевую раму. Путиловский завод отвечал за электрооборудование и рулевую раму. Фирма занималась электрооборудованием. Ряд заказов был размещён и на других отечественных предприятиях. **«Сименс и Гальске»**

Заграничные поставки были ограничены: помимо тика, использовавшегося для подкладки под броню, в Англии заказали паровой привод для рулевой машины, шпиль, брашпиль и два якоря системы Мартина. Однако после их доставки в Россию было решено заменить их классическими адмиралтейскими якорями собственного производства.

На Черном море были заложены три броненосца типа «Екатерина II» но их описание не относится к теме данной книги. Орудия новых систем типа 8-дюймовое/35-калибров и 6-дюймовое/35-калибров лишь проходили испытания.

По всеподданнейшему Министра Внутренних Дел докладу, Государь Император, в 28-й день Апреля 1883 года, Высочайше повелеть соизволил: чтобы в тех торжественных случаях, когда признаётся возможным дозволить украшение зданий флагами, был употребляем исключительно русский флаг, состоящий из трёх полос: верхней – белого, средней – синего и нижней – красного цветов...

«Означенное судно Балтийское общество обязывается выстроить самым тщательным образом

из самых лучших материалов, лучшего железа и стали, со стальной палубной броней и со всеми принадлежностями», – говорилось в подписанном договоре.

# Проектирование новых кораблей

В этом году начали сперва проектироваться, а затем, и строиться корветы так как занимались постройкой лишь два завода Балтийский и Новое Адмиралтейство. **«Рында»** и **«Витязь»**,

Работа над проектом крейсера второго ранга (корвета) шла очень активно. Уже 21 января 1883 года Кораблестроительное отделение МТК представило главному инженер-механику флота продольный разрез и план корвета. На этих чертежах нужно было отметить расположение паровой машины мощностью 3000 лошадиных сил, а также рассчитать её вес, суточный расход топлива и центр тяжести вместе с котлами.

HMS Calliope (1884) в Портсмуте. Водоизмещение 2770 тонн, машина 4000 л. с. Скорость 14,7 узла при форсировании, вооружение четыре 6-дм и двенадцать 4,7-дюйма, броневая палуба в 1,5-дюйма, стоимость 82000 фунтов корпуса и 38000 фунтов оборудование

4 февраля 1883 года Кораблестроительное отделение МТК связалось с Артиллерийским отделением и сообщило:

Уже 22 февраля в Кораблестроительное отделение МТК пришли чертежи от главного инженер-механика флота генерала А. И. Соколова. На них были отмечены две паровые машины системы Модзлея мощностью по 1500 лошадиных

сил, которые должны были действовать на один гребной вал. К чертежам прилагались все необходимые расчёты. Также было отмечено, что разрабатывается проект установки одной паровой машины мощностью 3000 лошадиных сил, которая займёт меньше места и будет легче.

31 марта 1883 года директор Франко-Русских заводов, основанных в прошлом году – француз Дю Бюи, желающий заработать на постройке кораблей, предложил управляющему Морским министерством проект контракта. То есть надо понимать, что инициатива исходила в данном случае от обычного директора завода. Появилась возможность рассудить следующим образом: <sup>17</sup>

1) Генерал-адмирал и управляющий морским министерством и не думали строить два корвета?

2) Генерал-адмирал и управляющий морским министерством не интересовались положением дел на обществе Франко-Русских заводов?

---

<sup>17</sup> Общество Франко-Русских заводов, ранее известное как завод К. Берда, было создано при участии Шестакова. Его жена-француженка Мария Ивановна, была в родстве с главным уполномоченным Общества инженером Дю Бюи. Общество получило в безвозмездное арендное пользование всю территорию, оборудование и сооружения «Галерного островка». В августе 1883 года здесь началась постройка стальных корветов «Витязь» и «Рында». Однако Общество осознало недостатки горизонтальных паровых машин, предусмотренных на этих кораблях. Поэтому, когда Общество получило заказ на постройку броненосца, оно предложило использовать вертикальные машины не двойного (как на «Александр II»), а тройного расширения. Хотя и не без колебаний, но это предложение было одобрено Морским техническим комитетом.

3) Что было бы если француз Дю Бюи предложил построить не два крейсера по 3508 тонн и 2,6 миллиона рублей каждый, а один в 7000 тонн и стоимостью в 5,2 миллиона рублей?

От догадок, перейдем к цифрам. Стоимость каждого корабля была оценена в 1 770 000 руб. (1 275 000 – корпус, 495 000 руб. – машина с котлами). На заседании Адмиралтейств-совета 1883 года было решено разрешить Обществу заводов постройку на Галерном острове двух стальных рангоутных крейсеров корветского ранга в 2950 тонн.

### **27 апреля Франко-Русских**

Наблюдающим за постройкой обоих крейсеров был назначен, по просьбе генерал-адъютанта А. А. Попова, корабельный инженер капитан А. Е. Леонтьев, подготовивший три года назад, броненосец к заграничному плаванию, а в 1881 году наблюдал за постановкой на броненосец новой машины и котлов в Англии. **«Петр Великий»**

Работа над первым из кораблей (он впоследствии получил название ) начались 16 августа 1883 года, над вторым – 13 октября 1883 года. 26 ноября 1883 года Александр III: **«Витязь»**

Работами над кораблями от завода руководил инженер П. А. Титов, по справедливому замечанию Р. М. Мельникова, . Согласно спецификации, главные размерения кораблей были следующие: Длина между перпендикулярами – 265 футов, ширина с обшивкою 45 футов, углубление в полном гру-

зу: форштевнем – 14 футов, ахтерштевнем – 18 футов, среднее – 16 футов. Водоизмещение – 2950 тонн. Все части крейсера делались из стали, за исключением киля, форштевня, старнпоста, которые должны были быть из железа. Первоначально, стальные корветы не несли брони, а следовательно, серьезно снижалась их боевая устойчивость. *«замечательный русский умелец, инженер-самородок»*

Уже в ходе постройки Шестаков потребовал дополнительно перекрыть машинное и котельное отделения стальной палубой толщиной **1—2 дюйма**.

10 декабря 1883 года на эту работу был заключен Для компенсации увеличения массы корпуса пришлось уменьшить запасы угля и расчетную дальность плавания. Корабль превращался из чисто рейсера в тот, кто мог принять бой. Переделки проекта продолжались, несколько раз переделывалось расположение внутренних помещений, количество и калибр орудий. Чтобы уменьшить перегрузку, вместо деревянных мачт впервые в российском флоте на корветах были установлены стальные, но такелаж на них пришлось покупать в Англии. **дополнительный контракт.**

согласилось установить броню на крейсерах за сверхконтрактную плату в 122 000 рублей за каждый крейсер. Дополнительный контракт на установку броневой палубы на корабли был подписан 10 декабря 1883 года. Так станут первыми в истории отечественного военно-морского флота бронепалубными крейсерами. Установка броневой палубы су-

щественно усилила . **Общество Франко-Русских заводов «Витязь» и «Рында» защищенность кораблей в бою**

Озаботились и созданием канонерских лодок для Сибирской флотилии. 11 января 1883 года вступивший в должность И. А. Шестаков озвучил новую резолюцию:

После очередной переработки проекта, 2 апреля 1883 года в МТК был представлен обновлённый проект канонерской лодки: длина по грузовой ватерлинии – 187 футов 6 дюймов; ширина без обшивки – 35 футов; водоизмещение – 948 тонн; углубление на ровный киль – 9 футов 6 дюймов; глубина интрюма 14 футов; паровая машина – 1 000 сил, движителями являлись два винта с лопастями Бевина и паруса площадью 3 489,85 кв. фута. На что там дали резолюцию:

Этими резолюциями, проектирование было завершено и был дан старт строительству.

5 сентября 1883 года в Стокгольме был заключён договор на строительство канонерской лодки. Стоимость проекта составила 715 000 шведских крон, из них 480 000 – стоимость корпуса, а 235 000 – стоимость машин и котлов. По однотипной канонерской лодке «Бобр» приводятся другие цифры:

Мореходная канонерская лодка «Бобр», вооружена одним 9-дюймовым и одним 6-дюймовым орудием, а также шестью 4,2-дюймовыми сухопутными и четырьмя 37-мм орудиями Гочкиса

Представители шведской компании обязались сдать лодку

к 1 августа 1884 года. Наблюдение за строительством было поручено подпоручику В. К. Бергу. Приказом от 2 декабря 1883 года лодке было присвоено имя «Сивуч».

Закладка киля состоялась на верфях механического завода «Бергзунд» в Стокгольме 15 апреля 1884 года. В ходе строительства по инициативе завода-изготовителя в проект были внесены небольшие изменения. Однако от некоторых изменений пришлось отказаться, несмотря на то, что они могли улучшить характеристики лодки. Это было связано с увеличением сроков строительства.

Дело в том, что все улучшения, разработанные на заводе, необходимо было сначала отправить в Морской технический комитет (МТК), согласовать, а затем отправить обратно на завод. Это занимало много времени.



«В нашем отделении разрабатывают чертежи крейсера корветского ранга. Мы считаем возможным вооружить его десятью 6-дюймовыми дальнобойными пушками, которые будут расположены по бортам на верхней палубе, как на корвете „Каллиопе“. Прилагаем чертёж этого крейсера и просим указать на нём расположение артиллерии. Также просим сообщить нам вес и размеры снарядов и зарядов для

предложенных вами орудий».

«Высочайше повелел соизволить строящиеся на Галерном островке, по контракту, Обществом Франко-Русских заводов, два корвета зачислить в списки судов флота и поименовать: «Витязь» и «Рында».

«Составить чертежи лодок со скоростью 9 узлов, одним 9-дюймовым орудием и 4 или 6-ю малыми, углубление 8 или 8,5 фут». Позже он добавил, что для Восточного океана нужны корабли большего водоизмещения и большей мощности. Чертеж паровой машины со всеми расчётами решено было заказать в Финляндии на заводе «Крейтон и Ко»

«...по рассмотрении в Соединенном собрании Кораблестроительного и Артиллерийского отделений и Главного инженер-механика флота чертежей канонерской лодки для Восточного океана, Соединенное собрание нашло их соответствующими заданной программе, и потому чертежи эти и спецификацию лодки одобрило...». На это И. А. Шестаков лично наложил следующую резолюцию: «Согласен, но винтов Бевина иметь ни к чему, так как лодка под одними парусами ходить не может».

«Стоимость постройки канонерки составляла 580 125 рублей, из них 420 375 рублей – корпус, 159 750 рублей – паровая машина с котлами. Срок

сдачи – не позднее 31 мая 1885 года».

## Варианты постройки кораблей на конец 1883 года

Генерал-адмирал Алексей Александрович мог сидеть в своём кабинете в конце года и рассуждать, что сейчас в постройке два броненосных фрегата по 4,4 миллиона рублей, два корвета по 2,6 миллиона рублей и первый броненосец по судостроительной программе за 6,46 миллиона рублей, а также, только еще заложен второй броненосец по программе 1881 года, но не проекта «Адмирал Нахимов», похожий на «Имперьюз», а – копия с английского броненосца «Виктория». **«Адмирал Нахимов» «Император Александр II»**

Нет ничего страшного, что все наши новые проекты кораблей слизаны с английских. Моряки с туманного Альбиона отличные мореплаватели и проекты кораблей у них достойные. Почему бы с достойных образцов не взять пример? Даже корветы и те, строим, похожи на HMS Calliope, как две капли воды. Но мы и раньше так делали. Достаточно вспомнить, что корабль адмирала Нельсона HMS Victory (Chatham, 1765) стал прототипом для одного английского корабля: HMS Royal Sovereign (Plymouth, 1786), а также целых девяти для флота Российской империи: «Чесма» (бывший Иоанн Креститель, СПб., 1783), «Трёх Иерархов» (СПб., 1783), «Ростислав» (Кронштадт, 1784), «Сара-

тов» (Кронштадт, 1785), «Двенадцать Апостолов» (СПб., 1788), «Святой Равноапостольный Князь Владимир» (СПб., 1788), «Святой Николай Чудотворец» (Кронштадт, 1789), «Евсевий» (СПб., 1790), ещё один без названия, заложенный в Санкт-Петербурге в 1790 году, не был достроен, причём, при строительстве последних пяти использовались непосредственно построенные чертежи прототипа. Вот и подумай, какая страна сильнее на море, Российская империя или Великобритания. Это сейчас у нас экономические проблемы, а тогда, видимо, их было гораздо меньше. Страна была богаче, вот и кораблей строили больше в разы, чем в Лондоне.

От пространных размышлений сорокатрехлетнего генерал-адмирала Российского императорского флота Алексея Александровича, сына Александра II, который русским себя вообще не считал, отвлекла мысль о том, что он сейчас распорядился строить и что флот получит через пять или десять лет:

«Правильно ли я всё делаю? – задумался средних лет мужчина, – не движет ли мной тщеславие, когда я заказываю корабли? Ведь хочется погарцевать в европейских морях на броненосце, и выйти на балкон лучшей гостиницы в Ницце и глядя на будущего «Императора Александра II», названного в честь отца, сказать:

Но обратной стороной данного решения станет слабый колониальный броненосец, названный в честь «Адмирала На-

химова» и два бронепалубных крейсера, с урезанными запасами угла. Можно ли на 20 миллионов рублей, в которые обойдутся «Александр», «Нахимов» и «Рында» с «Витязем» построить целую мощную и бронированную эскадру? Получим отряд, способный дать скорость 16 узлов, защищенный броней, как на «Нахимове», производства Ижорского завода или завода Каммель в Шеффилде, ведущий огонь из девяти на борт 11-дюймовых орудий и пятнадцати 6-дюймовых. По опыту сражения при Фучжоу, произошедшем в этом году между французами и флотом империи Цин, или бомбардировке Александрии англичанами, произошедшей в году предыдущем, надо строить мощные эскадры, а не разнотипные корабли».

Молодой мужчина, весьма упитанной внешности, сидя за своим рабочим столом записал свои мысли:

1) На двадцать миллионов рублей я могу построить восемь корветов типа «Рында» и «Витязь» с броневой палубой, которые в случае необходимости парализуют всю морскую торговлю потенциального противника и расправятся, как с германскими так и с английскими рейдерами на отдаленных морских театрах.

2) Можно построить еще четыре крейсера типа «Мономах» и «Донского», тогда, можно достойно заменить четыре броненосных крейсера построенных в 80-е годы этого века. Но проект броненосного крейсера Константина Николаевича сыроват, корабли строятся с большой перегрузкой, хоть

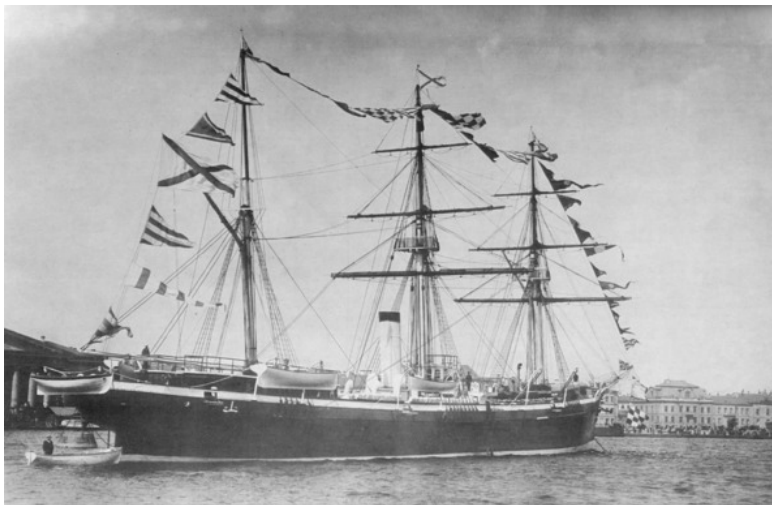
и быстро.

3) Не построить ли мне три? – осенила его мысль в голове, – Тогда, поставив их вместе получим грозную эскадру с девятью 11-дм орудиями, стреляющими на один борт, причем, как в кильватерной колонне, так и в строе фронта, который со счетов сбрасывать нельзя. На бронепалубный крейсер денег не остается, но можно купить еще один пароход и вооружить его, по типу крейсера «Азия». **«Адмирала Нахимова»**

Крейсер II-го ранга (до середины мая 1878 года – американский пароход «2500 тонн, 12,7 узла, три 6-дм/28-кал и пять 4,2-дм орудия. Экипаж 11 офицеров и 207 матросов. *Азия Колумбус*».

«С одной стороны почетно, подойти к Темзе на броненосце не уступающем английской „Виктории“, та-же форма тарана, одна башня с мощными орудиями и роскошные апартаменты в корме, в которых не стыдно будет принять любую делегацию, хоть из парламентариев, хоть из купцов и промышленников, да кого угодно. Если с „Мономахом“ и „Донским“ уже ничего не сделать, они, так сказать достались от его дяди великого князя Константина Николаевича, сына самого Николая I, то все новые проекты благоразумно взяты в лучших Английских конструкторских бюро, в которых одновременно трудятся до сотни чертежников, создавая настоящие проработанные шедевры».

«Это мой флагманский броненосец господа, полюбуйтесь».



## **\$-альтернатива: Три «Адмирала Нахимова»**

Начало подобная альтернатива может иметь в 1883 году, когда генерал-адмирал, не понятно с какого события, решил в Большом эллинге Нового Адмиралтейства заложить корабль типа «Адмирал Нахимов» и не закладывать более мощный и дорогой «Император Александр II», хоть и называли его в честь покойного императора, а также обществу Франко-Русских заводов поручить не два корвета строить, а полноценный крейсер по типу «Адмирала Нахимова» с названием «Витязь». Ну а американцу Чарльзу Крампу телеграфировали еще один пароход купить и модернизировать под нужды флота с названием «Рында».

Не могу сказать точно кто, то ли молодой император Александр III, то ли генерал-адмирал Алексей Александрович, возможно вместе, после распития горячительных напитков или вообще кто-то другой, решили прекратить это безобразие, а на 20 миллионов государственных средств построить просто три броненосных корабля по типу . **«Адмирала Нахимова»**

Броненосные крейсера типа «Адмирал Нахимов», сам родоначальник серии «Император Александр II» и «Витязь» по 8400 тонн, вооружены по первоначальному проекту четырьмя 11-дм орудиями и десятью 6-дм

Резон, как всегда то-же нашелся, чтобы генерал-адмирал доказал брату-императору свою правоту, а Шестакова так просто в известность поставил:

«Проект мощный и отличный. Англичане подобные тоже строят типа „Имперьюз“. Вооружение броненосца калибром 11-дм, может решить судьбу любого вражеского корабля одним метким попаданием. На Черном море мы три броненосца разом строим, тем более ты же император Александр III, вот мы на каждом из морей по три корабля и заложили».

Императору возразить ничего не нашлось: «На том и порешили. Заказ на корветы отменили, перезаложили, используя заказанный металл для другого корпуса, ну а броненосец только начали разбивать на плазе, так что даже переделывать особо ничего не пришлось. Новые броненосцы стали нести такие-же имена».

Строилась серия броненосцев долго. До 1885 года изготавливался корпус. Затем, было принято решение о замене артиллерии. В январе 1885 года, в ходе стапельных работ, было решено использовать в качестве главного калибра на станках Вавассера. Перевооружение обеспечило повышение веса бортового залпа и скорострельность артиллерии главного калибра, возможность уменьшить диаметр барбетов на 62 см, что давало надежду на улучшение мореходных качеств корабля. В 1886 году были изготовлены шесть паровых машин, причем четыре на Балтийском заводе, а две пришлось закупать в Англии. Броня на два корабля изготавлива-

лась на Ижорском заводе, а на один корабль пришлось целиком закупить в Англии. **203-мм орудия образца 1884 года**

Отсутствие броненосных кораблей в Дальневосточных водах в 1885 году заставило Великобританию в Афганском кризисе, а также потерять лицо при визите эскадры империи Цин во Владивосток в 1886 году. **пойти на уступки**

Против мощных и Срединного государства флот Российской империи мог противопоставить лишь . Сибирская флотилия была представлена во Владивостоке , канонерскими лодками , а также невооружённым пароходом «Амур». Кроме того, в порту находились пароходы Добровольного флота . **двух броненосцев четырех крейсеров клиперы «Джигит» и «Вестник» клипером «Абрек» «Сивуч» и «Нерпа» «Ярославль» и «Владивосток»**<sup>18</sup>

К возможному нарушению морских коммуникаций подданные Манчжурской монархии отнеслись равнодушно, что заставило власти Российской империи уступить земли не только вокруг Савеловки, но и Китайские представители смогли реализовать свои основные требования, в том числе о выходе территории империи Цин к Японскому морю.

Вот такую цену пришлось заплатить Российской империи за изменение в судостроительной программе 1881 года,.

---

<sup>18</sup> (Zhōngguó, палл. Чжунго, «центральное», «», «империя») – страна Восточной Азии. относится к наиболее древним цивилизациям, которая вобрала в себя большое число и культур. имеет долгую и практически непрерывную историю, а также одну из древнейших и сложнейших систем письма. **Кита́й государство срединное государство срединная Китай государств Китай**

## в данной альтернативе

Но, в сентябре, октябре и ноябре 1888 года, все три корабля смогли вступить в строй. Уже в следующем 1889 году направились в плавание. Про Российский императорский флот сказали:

Прошли годы, и в Цусимском сражении головной «Адмирал Нахимов» действовал, как все и происходило в нашей реальности:

Сам он нанес повреждения неприятелю, тоже, как описывают документы:

Зато, два других, корабля, оказавшихся вместе с защищавшими транспорты крейсерами, оказались на своём месте в своё время. Когда слева появились главные силы противника, российские крейсера и транспорты, по сигналу Рожественского, увеличили ход и перешли на правую сторону колонны броненосцев.

Впереди транспортов стали и, в хвосте – разведочный отряд, слева – с , справа – с. **«Олег» «Аврора» «Донской» «Витязем» «Мономах» «Императором Александром II»**

Началось сражение главных сил. С востока приблизился кабельтовых на сорок японский легкий крейсер и открыл стрельбу по транспортам. Но под действием русского огня он скоро удалился. Через полчаса с увидели, что с юга направляются к транспортам, догоняя их, третий и четвертый боевые отряды противника. **«Идзуми» «Олега»**

В состав этих отрядов входили бронепалубные крейсера: (под флагом вице-адмирала Дева), и ; затем – (под флагом вице-адмирала Уриу), и . **«Кассаги» «Читосе», «Отава» «Нийтака» «Нанива» «Такачихо», «Акаси» «Цусима»**

Японцы открыли огонь по нашим концевым транспортам и крейсерам. Бронепалубный крейсер повернул в сторону японцев. За ним пошли. С противником сражались на контркурсах, на расстоянии, не превышавшем **«Олег» «Аврора», «Донской» и «Мономах» тридцати кабельтовых.**

Здесь японские суда стреляли . Однако российские крейсера и транспорты сразу же начали нервничать и терять строй. Вскоре противник повернул и продолжал бой на параллельных курсах. **не так метко, как главные их силы**

К месту сражения подошел пятый боевой отряд: (под флагом вице-адмирала Катаоки), , а немного позже – шестой отряд: (под флагом контр-адмирала Того-младшего), . Неприятельские силы удвоились. С этого момента российские корабли стали нести жестокое поражение. Транспорты кучей шарахались во все стороны. **«Ицукусима» «Чин-Иен», «Мацусима» и «Хасидате» «Сума» «Чиода», «Акицусима» и «Идзуми»**

Общее время нахождения в бою «Императора Александра II» и «Витязя» составило с , когда на юге показались обошедшие российскую эскадру с запада 3-й (вице-адмирал Дева: , «Отова», «Нийтака») и 4-й (вице-адмирал Уриу: «Нани-

ва», «Такачихо», «Акаси», «Цусима» японские крейсера пошли на сближение, открыв огонь, до, когда колонна российских броненосцев оказалась между японскими и российскими крейсерами, что дало последним некоторую передышку. В бой возобновился с новой силой, до, когда на море опустилась ночь. **14.30 «Касаги», «Читосэ» оба с 8» орудиями 16:30 17:30 19.00**

Следовательно, крейсера вели огонь около 3,5 часа или 210 минут. Крейсера «Император Александр II» и «Витязь», построенные по типу могли выпустить до семидесяти снарядов на орудие, при скорострельности один выстрел в три минуты из 8-дюймового/35-калиберного орудия. Пусть это теория, практически возьмем пять десятков выстрелов на орудие. Но у каждого крейсера в любую из сторон действуют шесть орудий калибром 8-дюймов. Таким образом, крейсера могли выпустить общее количество до шестисот снарядов главного калибра. При точности попаданий той поры 2—4% в корабли противника могли попасть от 12 до 24 снарядов калибром 8-дюймов двух типов: весом 87,8 кг, выстреливаемые с начальной скоростью в 663 м/с = 19,3 мегаджоуля или весом 133 кг, выстреливаемые с начальной скоростью в 583 м/с = 22,6 мегаджоуля. У японцев снаряды калибром 8-дюймов имели следующие характеристики (привожу для сравнения): вес 113,4 кг и начальная скорость 760 м/с, что давало кинетическую энергию в мегаджоуля, или в 1,5 раза выше, чем у наших снарядов 8-дюйм-

мового калибра. Что такое попадание 8-дюймового снаряда в крейсер? Приведу пример попадания подобного снаряда в «Аврору»: **«Адмирала Нахимова» 32,75**

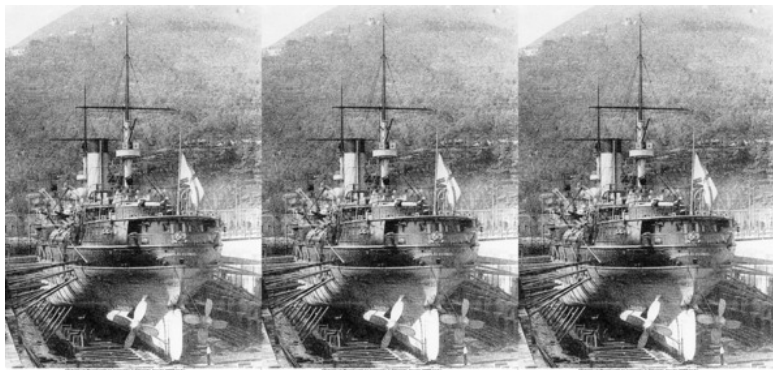
Так, следует заметить, что крейсер была в два раза крупнее японских бронепалубных крейсеров и практически равно водоизмещению крейсера «Варяг», в который попало два 8-дюймовых (203-мм) снаряда: один снаряд поразил его между носовым мостиком и трубой, а второй угодил в кормовую часть «Варяга» вызвавшее затопление и крен. **«Аврора»**

В данной альтернативе добавляет уверенности российским морякам не только огневое превосходство над крейсерами противника, но и броня толщиной в 10-дюймов, которую противник пробить не в состоянии.

Так как это альтернатива, то давайте возьмем пару кораблей противника для каждого нашего крейсера и предположим, что среднее количество попаданий будет равняться 3% и таким образом, 4—5 в каждый корабль неприятеля, что было для небольших японских крейсеров с плотной компоновкой смерти подобно. Так как они выходили из боя с пробоинами и вышедшим из строя рулевым управлением, даже от 6-дюймовых снарядов, а один 12-дм снаряд угодивший в крейсер «Касаги» в Цусимском сражении перебил ему киль/хребет, и тот еле дошел до родного порта, в сопровождении другого крейсера.

«Касаги» в Кобе в 1898 году

Отсюда мы видим, что если бы руководство флота в 1883 году приняло решение не строить пять разных кораблей, а три одинаковых, по типу «Адмирала Нахимова» и далее все шло своим чередом, то был бы тот результат, который описан здесь.





*. «Долго запрягают, но быстро ездят»*

«Замыкавший 2-й броненосный отряд „Адмирал Нахимов“ шел восьмым в длинной кильватерной колонне главных сил. Как и все российские корабли, крейсер вступал в бой перегруженным: на борту имелся полный запас угля, провизии, смазочных материалов и около тысячи тонн воды в междудонном пространстве. Когда флагманский „Князь Суворов“ открыл огонь по разворачивающимся для охвата головы российской колонны японским кораблям, „Нахимов“ находился в 62 кабельтовых от ближайшего противника, и его снаряды еще не могли достигать до цели. Но как только позволила дистанция, орудия крейсера включились в общую канонаду, после каждого

залпа окутывая его густыми клубами дыма. В начале боя „Нахимов“ не привлекал внимания японских кораблей, которые сосредоточили огонь на головных броненосцах».

«Адмирал Нахимов» в дневном бою из-за постоянного выхода из строя головных кораблей иногда оказывался даже четвертым в российской колонне, и на его долю пришлось почти 30 попаданий снарядов калибром от 76 до 305 мм – в основном во время жаркой перестрелки с броненосными крейсерами вице-адмирала Х. Камимуры около 18.30. На нем разрушило надстройки, выбило из строя несколько орудий, убило 25 и ранило 51 человека. Но фатальных повреждений и подводных пробоин удалось избежать, и старый корабль оставался боеспособным, уверенно держа место в строю за броненосцем «Наварин». О результатах его ответного огня по противнику известно мало. Капитан Пэкингхем, представитель английского Адмиралтейства, находившийся во время Цусимского сражения на японском броненосце «Асахи», после боя, скрупулезно собрав сведения о повреждениях японских кораблей, насчитал только три пробоины от 203-мм снарядов, попавших в броненосный крейсер «Ивате», которые можно отнести на счет «Нахимова».

«За этот период боя „Аврора“ получила ещё несколько попаданий, главным образом, в носовую часть. Осколки 203-миллиметрового снаряда перебили

якорь-цепь, свернули клюз и сделали две пробоины, через которые вода затопила отделение носового торпедного аппарата. Для выравнивания крена, возникшего из-за множественных попаданий в подводную часть, были затоплены угольные ямы левого борта. Ещё один 203-миллиметровый снаряд, разорвавшийся под полубаком, пронизал крейсер насквозь, пробив десять лёгких переборок и сделав в правом борту большую пробоину».

# 1884 год

В 1884 году сын Александра III, Николай Александрович (Николай II) достиг совершеннолетия – ему исполнилось 16 лет. Для всех предыдущих российских императоров это было важным событием, они переходили во взрослую жизнь, начинали играть более значимую роль в придворных делах и получали больше автономии. Так было и с Александром III, и с его отцом Александром II. Однако в случае Николая II этого не произошло.

Отец Николая не придавал большого значения церемонии, не уделил достаточно времени сыну, чтобы его успокоить. А ведь Николай очень переживал перед этим событием и даже писал в своём дневнике, что с радостью отложил бы церемонию лет до двадцати.

После церемонии Александр сообщил сыну, что в целях экономии он не будет получать денежное содержание в размере 300 тысяч рублей в год и продолжит жить за счёт родителей. Это было не только ударом по самолюбию Николая, но и нарушением правил императорской семьи, причём довольно демонстративным. Обычно с 16 лет российские императоры имели свой небольшой двор, со своими ближними и друзьями, а также с собственными деньгами. Но Николай, датско-германского происхождения, был лишён всего этого и наверняка слыша пересуды у себя за спиной. **продолжил**

## **жить с родителями,**

В постройке на Балтике, в разной степени готовности, находились (Черноморский флот трогать пока не будем, чтобы не придавать повествованию громоздкость):

1) Большой деревянный эллинг строил броненосный корабль Для своего времени весьма передовой проект. В этом году ведутся работы по сооружению корпуса. **Балтийского завода «Адмирал Нахимов».**

2) Корвет (Галерный островок – Общество Франко-Русских заводов) Спущен на воду При спуске «Витязя» на воду произошла авария – корабль пробороздил кормой по грунту, и руль вывернул петли ахтерштевня. Под руководством Титова был сделан новый ахтерштевень усиленной конструкции и отремонтирован руль, поднятый со дна Невы. Корабль, впервые в отечественной истории кораблестроения, был отремонтирован без ввода в док, с помощью деревянного кессона, придуманного и созданного корабелом, в последствии, не раз пригодившийся. **«Витязь» 23 октября 1884 года.**

3) Корвет (Галерный островок – Общество Франко-Русских заводов) – еще в постройке и находится на стапеле, . Он будет спущен лишь 18 июля следующего года. **«Рында» идет набор корпуса**

4) Новое Адмиралтейство достраивает на плаву – броненосный фрегат , он был спущен 18 августа прошлого года. **«Дмитрий Донской»**

5) Броненосный корабль (Заложен на стапеле Деревян-

ного эллинга Нового адмиралтейства, после «Дмитрия Донского» 17 ноября 1883 года) в этом году из металла различного сортамента. На стапеле установили киль и флортимберсы – нижние части шпангоутов. Началось крепление обшивки второго дна и установка бимсов платформ и нижней броневой палубы. Сложный скелет будущей громады корпуса, почти не имея обшивки, как будто вырастал из земли. **«Император Александр II» идет набор корпуса**

Морское ведомство решило использовать для подкладки под броню и некоторых других работ дорогой тик. На этом настаивал и сам строитель броненосца подполковник Н. А. Субботин. Он писал в ведомости на получение тика:

Первую партию тика (131 брус) доставил 20 июня 1884 года в Кронштадт из Англии пароход «Вятка». К концу сентября 1884 года с Путиловского завода начала поступать сталь для наружной подводной обшивки. В мастерских листы резали по специальным лекалам, пробивали в них отверстия для заклёпок, выгибали, и к концу года непосредственно у киля протянулось по два пояса с каждого борта.

Следует отметить, что заказчиком при строительстве являлось Морское ведомство, которое заключало договоры с фабриками и заводами на изготовление машин, котлов, брони, артиллерии, рангоута, дельных вещей и другого оборудования и снабжения, которое затем собиралось воедино в корпусе и составляло новый боевой корабль.

Балтийский, Обуховский и Ижорский заводы были основными поставщиками для первого броненосца. Первому поручалось изготовление главных машин, котлов и трубопроводов водоотливной системы, второму – производство всех артиллерийских орудий со станками, третьему – прокат всей брони. Помимо этого, Ижорскому заводу предстояло изготовить и массу других деталей, таких как заклёпки, якорные клюзы, кнехты, крамболы, иллюминаторы, паровые машины для подъёма якорей, шлюпбалки и 450 листов «красной» меди для подводной обшивки.

Санкт-Петербургский Металлический завод начал изготовление паровых машин, насосов и инжекторов для водоотливной системы, 5 бортовых и 5 катерных торпедных аппаратов, а также каркаса барбетной установки. Чуть позже Кронштадтскому Пароходному заводу заказали кингстоны, дельные вещи, а также он, будучи монополистом и имея огромный опыт, приступил к изготовлению деревянных частей рангоута (рей, стеньг, гафелей и выстрелов), шитью парусов и сборке всех катеров и шлюпок. Штевни с рулевой рамой изготовит Путиловский завод. Обществу Франко-Русских заводов закажут 11 специальных дверей, а фирме «Сименс и Гальске» – электрические приборы, осветительные лампочки системы Яблочкова, динамо-машины и рулевые индикаторы – указатели положения пера руля.

«Броненосцы строятся на долговечную службу, и строитель, помня это, обязан все части корпуса,

до мелочей, делать из материалов наилучшего качества и наилучшим образом удовлетворяющих сохранению прочности в течение долгих лет службы стального броненосца. Зная, что меньший ремонт делает гораздо больше сбережений для казны, чем временная экономия от удешевления материала».

# Плавание кораблей РИФ

29 сентября 1884 года броненосный фрегат – первый броненосный корабль флота, вышел в Балтийское море, а потом в Средиземное, следуя на Дальний Восток. По дороге из Порт-Саида в Суэц крейсер находился под наблюдением новейшего английского броненосца, однако в Суэцком канале сумел оторваться от преследования и благополучно прибыл в Нагасаки, где на нём поднял флаг командующий Тихоокеанской эскадрой контр-адмирал А. Е. Кроун. **«Владимир Мономах» «Агамемнон»**

Затем эскадра сосредоточилась во Владивостоке – готовились к войне с Англией, хотя был на Тихом океане. **«Мономах» единственным российским броненосным кораблём**

Англичане, видимо, решили разобраться с российским фрегатом «Владимир Мономах» и броненосец «Агамемнон» стал имитировать неисправность руля и направил свой таран, прямо на «Мономах», явно намереваясь вспороть его борт в подводной части.

Однако на борту «Мономаха» находился командующий эскадрой Александр Егорович Кроун. Он не собирался спускать англичанам их выходку. По его приказу на «Агамемнон» были направлены все орудия российского крейсера, и поднят сигнал:

Как ни странно, после этого руль «Агамемнона» чудесным образом сразу же починился, и управляемость корабля восстановилась. На следующий день российские и английские моряки встретились, чтобы обсудить инцидент, возможно и выпили. В результате англичане покинули нейтральный Нагасаки, отдав российскому крейсеру положенные почести.

Вишенкой на торте можно считать то, что Александр Егорович Кроун, российский морской офицер, был внуком адмирала Романа Васильевича Кроуна. Роман Кроун не сразу стал Романом Васильевичем. При рождении его назвали Робертом, потому что он родился в Шотландии. Но молодой лейтенант решил попробовать продвинуться в своей военной карьере не в британском флоте, а в России, где он проявил себя толковым и храбрым солдатом взяв на абордаж сперва фрегат «Венус», а затем и корабль «Ретвизан».

«В случае, если вы не отвернёте, открываю огонь».

## **war-альтернатива:** **Возможный бой «Владимира Мономаха» и «Агамемнона»**

По сценарию данной альтернативы англичанин не остановился, в отличие от реальной жизни. Дистанция была всего три кабельтова и большинство снарядов в цели попадали, как на учениях.

Вооружен был английский корабль помимо тарана еще чудовищными 12,5-дюймовыми нарезными дульнозарядными орудиями, делавшими один выстрел в 6 – 8 минут, усредним, и будем считать, что в 7. Снаряд подобного орудия – монстра весил для 1885 года чрезвычайно много, а именно 367 кг. Он покидал дуло орудия со скоростью в 480 м/с, что наделяло его энергией в 42,2 мегаджоуля! Средний калибр английского броненосца был представлен парой 6-дм орудий открыто расположенных на носу и корме. Два аппарата для пуска самодвижущихся мин располагались по бортам.

Итак, английский корабль идет (якобы не управляем носом на «Владимира Мономаха»). Оружие у российского крейсера тоже не слишком выдающееся. 8-дм орудия установили старые, еще в молодости бывшие гладкоствольными, но нарезанные по . Характеристики были весьма скромны. Снаряда закаленного чугуна со свинцовой оболочкой весом

84,8 кг начальная скорость была 404 м/с, что давало всего 7 мегаджоулей дульной энергии или в шесть раз меньше чем у англичанина. Причем, на каждый борт могло стрелять лишь два орудия, со скоростью выстрел в 3 минуты! Но были еще и по шесть на борт 6-дм/28-калиберных орудия, по два 9-фунтовых и по пять скорострельных пятиствольных пушек Гочкиса. **«Прусской системе»**

В случае приближения англичанина, с трех кабельтовых, при его скорости три узла, это займет 6 минут. За это время он бы безусловно выстрелил из своих монстрообразных орудий один раз, вероятно не попал. Но, если и попал, то одним – двумя снарядами с возникновением пожара на борту у российского крейсера. Итого выпущено четыре снаряда, 6-дм орудие на носу английского корабля сумеет выпустить снарядов шесть и раза четыре попадет, так как дистанция практически в упор.

Спуск на воду HMS Agamemnon на верфи Чатема. Иллюстрация для The Illustrated London News от 27 сентября 1879 года.

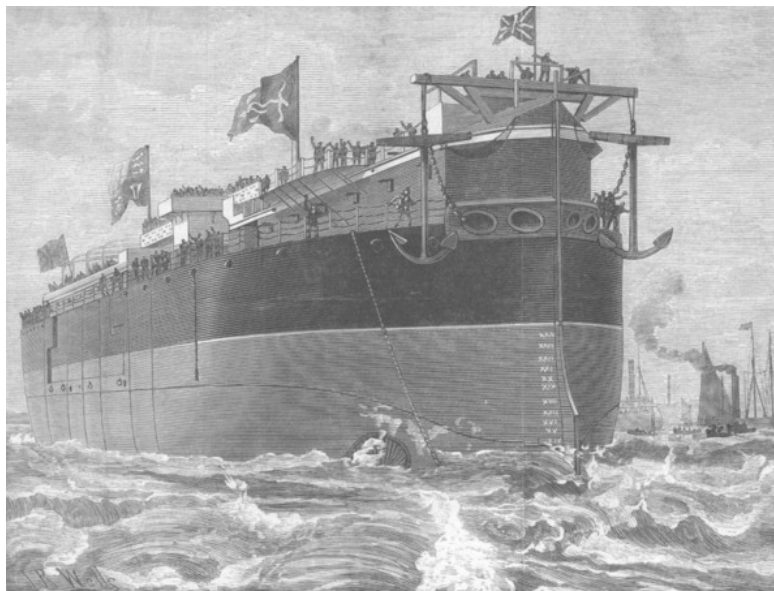
Англичанина встретят четыре 8-дм снаряда, тридцать шесть 6-дм, дюжина 9-фунтовых и тысяча 37-мм 465 граммовых снарядов. Пусть попадет половина, но нос «Агамемнона» превратится дуршлаг. К тому же есть еще самодвижущаяся мина, которая будет выпущена и попадет.

Особенностью английского броненосца, как знал шотландец Александр Егорович Кроун, стало то, что в оконч-

ностях, вертикальной защиты не было; чтобы лимитировать ущерб от попаданий, оконечности были на уровне ватерлинии разделены на множество небольших водонепроницаемых отсеков. Горизонтальная защита кораблей состояла из единственной плоской броневой палубы толщиной в 76 миллиметров, тянущейся на всю длину корабля. Палуба защищала от попаданий снарядов по навесной траектории.

Однако, как уже было указано выше, в системе защиты кораблей был важный недостаток. Их небольшая цитадель не обладала достаточным запасом плавучести, чтобы удерживать корабль на плаву при затоплении оконечностей. Если бы оконечности корабля были разбиты неприятельским огнём, и затоплены поверх броневой палубы, то броненосцы типа «Аякс» , пусть даже их броня не была бы пробита ни разу. **неминуемо бы затонули**

Изучив всесторонне ситуацию и характеристики как техники, так и вооружения, можно с большой долей вероятности утверждать, что если бы ситуация между фрегатом «Владимир Мономах» и английским броненосцем «Агамемнон» дошла до вооруженного столкновения, то **победителем бы оказался корабль Российского императорского флота!**



# Политическая ситуация

Состоялась Международная меридианная конференция прошла в октябре 1884 года в Вашингтоне. Целью этой конференции было обсуждение и, если возможно, , подходящего для применения как общий ноль долготы и стандарт времяисчисления по всему миру. Как следует из заголовка сборника материалов конференции, её целью была фиксация первичного (нулевого) меридиана и всемирных (универсальных) суток. **выбор меридиана**

Данное событие не могло произойти без соблагovolения молодого императора Александра III. Ведь фактически состоялся переезд меридиана из Пулково в Гринвич. Как тут не заняться конспирологией и не подумать, а не один ли это монарх перенес меридиан из одной своей лаборатории в другую?

# Проектирование новых кораблей

Выданное Шестаковым 3 марта 1884 года задание предписывало второй балтийский броненосец (будущий а на самом деле третий, так как первым был «Адмирал Нахимов», вторым «Александр II») проектировать . Опять проявлена забота об экономии казенных средств, не заботясь о том, что и как построят. **«Император Николай I», «меньших размеров противу строящегося»**

Новый броненосец предлагалось строить по образцу приглянувшегося министру бразильского (построенного в 1883 году в Англии) броненосца , но вооруженного не 229-мм артиллерией (по два орудия в двух башнях), а двумя 305-мм дальнобойными пушками также в двух отдельных башнях. Броненосец был бы похож на будущий , но с носовой и кормовой орудийными установками. Что в реальном бою с него действовали два 12-дм/30-калиберных орудия, нанесших повреждения японским «» броненосным крейсерам «» и «Идзумо», что построй Российской империя корабль водоизмещением в 7500—8000 тонн с двумя орудиями главного калибра, результат, я предполагаю, был бы аналогичен. **«Риачуэло» «Гангут» броненосцу Фудзи и Асама**

Начался новый, совершенно не связанный с проектированием , период творческих исканий изнемогавших от инициатив министра инженеров Морского технического комите-

та (МТК). Более габаритные отечественные башни, под 12-дюймовые орудия, и паровые машины по образцу установленных на крейсере (7000 л. с.). потребовали увеличения водоизмещения с 5700 тонн «Риачуэло», до 7374 тонн корабля нового проекта. **«Александра II» «Владимир Мономах»**

5 ноября 1884 года последовало указание проработать новый вариант – вместо двух машин по 3500 л/с, аналогичных установленным на крейсере, применить машины по 4100 л/с (вместе с котлами), которые министр намеревался снять с парохода разжалованное из императорских яхт неудачное детище Андрея Александровича Попова так как русский изобретатель не учел того обстоятельства, что волны будут биться о днище корабля. **«Владимир Мономах» «Опыт», «Ливадия»,**

Но снятие с двух бортовых машин грозило ухудшить управляемость бывшей царской яхты, а теперь десантного парохода, который командование Черноморского флота надеялось использовать в качестве вместительного военного транспорта. **«Опыта»**

В Петербурге, или в Париже, где любил жить генерал-адмирал Алексей Александрович, а судостроитель Гуляев был при нем адъютантом, появилась новая идея – снять только среднюю машину с «Опыта», заказав вторую по ее образцу. Нелепость этого уникального заказа (со снятием эскизов с совершенно незнакомых механизмов) министра, видимо,

ничуть не занимала.

## Императорская яхта . *Ливадия*

Машины в эти годы снимали не только с яхты, но и с миноносок, которых было построено около сотни на Балтике в период войны 1878 года. И хотя в проекте миноносца «Котлин» остались лишь две машины (со сданных на лом миноносок и ) и один котел, его по наряду, выданному в конце 1884 г., начал осуществлять Балтийский завод. По мнению управляющего заводом М. И. Кази: <sup>19</sup> «Дрозд» «Канарейка»

Странно, однако, что справедливо порицая Морское министерство за неоправданную растрату государственных средств, М. И. Кази сам не отказался от таких . Воспитанный прошлой эпохой инженерный конформизм оказался удобен и для бывшего лейтенанта флота. Вывод – шло сплошное кроение казенных средств. **«правил игры»**

В процессе проектирования в чертежи вносились изменения, и размер корабля (пока только на бумаге) увеличивался. В итоге новый броненосец стал равен, а местами даже превзошёл «Императора Александра II». В апреле 1885 года был утверждён проект корабля с внесёнными изменениями.

Изначально предполагалось, что строительство корабля будет вестись на Балтийском заводе, но тот был занят по-

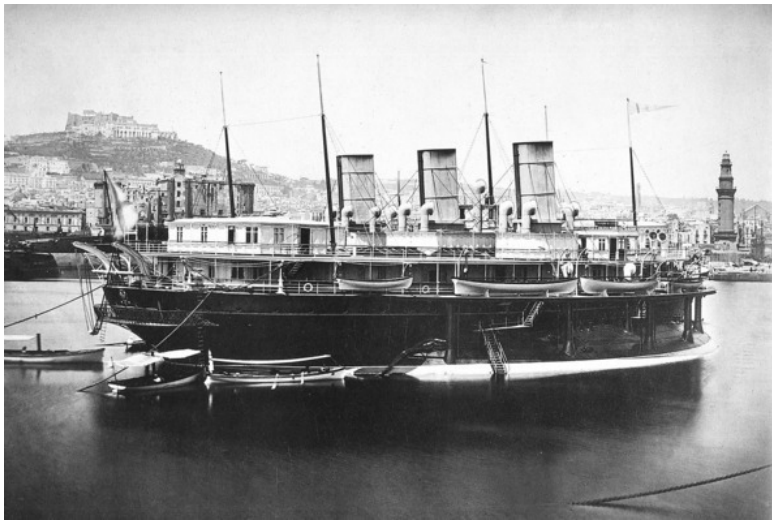
---

<sup>19</sup> Миноносец «Котлин» был заложен в декабре 1884 года на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге и спущен на воду в 1885 году. Вступил в строй в октябре 1885 года.

стройкой «Императора Александра II». Не упускать же выгодный заказ и контракт был подписан 20 декабря 1885 года с «Обществом Франко-Русских заводов». При подписании контракта завод оговорил право продления срока сдачи корабля в случае отступления Морского министерства от утверждённого проекта. Когда завод заключал контракт на строительство броненосца «по типу „Императора Александра II“», он планировал использовать рабочие чертежи последнего. Однако в итоге почти всю проектную документацию пришлось разрабатывать заново, как будто у строящегося корабля не было предшественника. Особенно огорчало то, что в большинстве случаев изменения в проекте не были принципиально новыми и важными.

По контракту предполагалось, что корабль с установленными «подводными» частями механизмов будет готов к спуску на воду весной 1888 года и полностью готов к сдаче не позже июля 1889 года. Контрактная стоимость корпуса составляла 2 853 756 рублей.

В 1884 году по указанию управляющего Морским министерством адмирала И. А. Шестакова началось проектирование крейсерской яхты с соответствующим артиллерийским вооружением, которая в мирное время была бы способна «вполне отвечать всем требованиям службы современной императорской яхты».



«главная цель постройки этой миноноски заключается в том, чтобы путем опыта определить, в какой степени возможно воспользоваться хотя бы частью капитала, затраченного в 1877—1878 годы на постройку ста миноносок, почти непригодных для боевых целей в настоящее время».

# 1885 год

Новый год ознаменовался достройкой для генерал-адмирала своего дворца на участке был приобретенным Дворцовым ведомством в 1882 году, для великого князя Алексея Александровича, который в то время занимал пост главного начальника флота и морского ведомства.

Уже в 1883 году архитектор М. Е. Месмахер приступил к проектированию нового дворца. Чтобы ускорить строительство, было решено . На флоте было все в том-же духе. Орудия, рулевую машину, шлюпки от одного корабля пытались установить на другой. Паровые машины снимались и переставлялись. Каждый новый корабль был не похож на другой. **использовать сохранившиеся на участке три здания**

Алексеевский дворец в Санкт-Петербурге.

По желанию великого князя, был выбран стиль, который слегка напоминал французские шато.

В мире произошел Афганский кризис – конфликт между Российской и Британской империями, который произошёл из-за сфер влияния в Центральной Азии. Кризис стал кульминацией «Большой игры», которая длилась с середины XIX века и была связана с противостоянием этих держав в регионе.

В марте 1885 года российские войска вошли в Пендж-

де, территорию, населённую преимущественно туркменами, и столкнулись с афганскими войсками. Британское правительство потребовало, чтобы Россия отдала Афганистану Пенджаб и некоторые туркменские территории при предстоящем разграничении. Россия отказалась, мотивируя это тем, что туркменские земли никогда не принадлежали Афганистану.

Вмешательство британцев в Российско-афганские отношения привело к напряжённости в регионе. Отношения между Британской империей и Россией, которые и так были холодными, окончательно испортились. Британские офицеры возглавили афганскую армию и оказали сопротивление российским войскам. На левом берегу реки Кушки между российскими и афганскими подразделениями, во главе которых были британцы. **произошёл бой**

Афганские войска вскоре отступили, что нанесло удар по престижу британцев в Афганистане. Афганский эмир не хотел развязывать войну против России. Александр III, прозванный Миротворцем, также не желал развязать войну против Афганистана, тем самым предотвращая возможную англо-российскую войну. Обе страны на случайное пограничное столкновение. *списали этот инцидент*

В начале XIX века европейские страны вступили в борьбу за колонии. Обстановка на дальневосточном театре была сложной. То англичане угрожают, то империя Цин или китаяцы.

Во время афганского кризиса 1885 года начальнику эскадры контр-адмиралу А. Е. Керну пришлось преподавать урок международной вежливости английской эскадре, которая слишком настойчиво преследовала его корабли.

Корабли России, Британии и США стали чаще заходить в Нагасаки, требуя от японского правительства отказаться от политики изоляции. Японцы были благопривно настроены к российским морякам. Им разрешалось ремонтировать корабли в Йокогаме и зимовать в Нагасаки.

Многие российские моряки, побывавшие тогда в Японии, имели мусумэ – так называли временных жён. Однако стоит отметить, что такие отношения были доступны только высшему офицерскому составу. Простые матросы, если возникала необходимость, посещали юдзё – район красных фонарей. Многие офицеры были «женаты» на японках. любили в свободную минуту, собравшись в кают-компании, обсудить . Особенно иностранок в портовых городах. «Опекун» великого князя, лейтенант Эбелинг хвастался любовными победами в Рио-де-Жанейро и Сингапуре. **Моряки женщин**

В этом городе моряки находили себе временных жён. Российских моряков и Нагасаки многое связывало. Точнее с пригородом Инасу. Это место местные жители прозвали «деревней», так как большинство из российских моряков были русские, но встречались и представители других национальностей. Здесь останавливались на отдых и ремонт.

В 1870-х тут жили около 600 человек с фрегата «Аскольд». Он потерпел крушение. **русской моряки**

Прибыв во Владивосток, «Владимир Мономах» вошёл в состав эскадры контр-адмирала Александра Андреевича Корнилова и участвовал в учениях вместе с корветом, которым в те годы командовал Степан Осипович Макаров. 7 марта 1886 года корабли вернулись на Дальний Восток, и продолжил свою службу. Что любопытно, на этом корабле Иван Александрович Шестаков покинул Владивосток. Его путь лежал в Нагасаки, где он и попрощался с Александром Андреевичем Корниловым. Шестаков поручил командующему эскадрой выбрать места для складов угля и поставщиков (то есть фирм, которые будут поставлять уголь). Он считал, что самыми надёжными поставщиками будут . **«Витязь» «Владимир Мономах» американцы**

Затем управляющий отправился на пароходе в Иокогаму, а оттуда – в Токио. 6 августа он встретился с министрами, через три дня был принят императором Мэйдзи. 12 августа, после возвращения, он осмотрел – один из новейших крейсеров японского флота. Адмирал был впечатлён этим кораблём. На следующий день он попрощался с Японией. Фрегат, построенный за 4,4 миллиона рублей, с 9 апреля 1885 года крейсер под командованием старшего офицера капитана 2-го ранга Якова Аполлоновича Гильтебрандта курсировал между Владивостоком и Японией. Осенью, после мирного разрешения конфликта с Англией, российская эскадра

по обыкновению ушла на юг, где провела зимние месяцы. 20 декабря крейсер «Владимир Мономах» покинул Владивосток и направился в Санкт-Петербург. **«Москва» «Наниву» «Владимир Мономах»**



## Плавательный ценз

На флоте, в это время актуальной стала другая проблема. В списках личного состава флота значились Они были сотрудниками других ведомств или плавали на коммерческих судах, но получали чины как военные моряки. **офицеры, которые не служили во флоте.**

Например, в 1880 году из 146 штатных адмиралов только 47 служили во флоте. А в 1884 году из 140 адмиралов всего . В списках личного состава также были офицеры, которые не выходили в море в течение 20 лет или командовали незначительными судами в штаб-офицерских чинах. **34 командовали боевыми кораблями**

Чтобы изменить ситуацию, по инициативе управляюще-го Морским ведомством Ивана Алексеевича Шестакова была создана комиссия под председательством вице-адмирала Павла Александровича Перелешина. Целью комиссии была разработка проекта новой организации личного состава флота.

Результатом деятельности комиссии стало . Новая система прохождения службы была основана на принципах штатной дисциплины, строгого разделения строевой корабельной службы от береговой и инженерно-технической. **«Положение о морском цензе»**

Теперь производство флотского офицера или инжене-

ра-механика в следующий чин было возможно только при наличии выполненного морского ценза – определенного количества дней плавания. Производство происходило только при назначении на соответствующую должность.

Переход к новой системе прохождения службы ознаменовал целый период в истории российского флота — **«эпоху морского ценза»**

# Корабли в достройке

На броненосце (стоимостью 6,46 миллиона рублей)еще строившимся, в Большом деревянном эллинге Балтийско-го завода, январе 1885 года во время стапельных работ было решено использовать в качестве главного калибра новые орудия разработанные Обуховским заводом, а именно 203-мм/35-калиберные орудия образца 1884 года на станках Вавассера. **«Адмирал Нахимов», в**

Первоначально, когда проект только создавался, на будущий броненосец планировали установить 11-дюймовые орудия. Броненосный корабль «Адмирал Нахимов», таким образом был бы весьма похож на испанский броненосец «Пелайо» (9700 тонн, два 12,5-дм и два 11-дм орудия, расположенных ромбом). 11-дюймовые орудия не были экзотикой в Российском императорском флоте. Еще 1879 году Морской технический комитет решил изготавливать на Обуховском заводе 11-дюймовые пушки обр. 1877 г. по чертежу 11-дм пушек Сухопутного ведомства. Первые две такие пушки, после испытаний 60-кг зарядами черного пороха, установили на малые канонерские лодки, на станки системы Попова. На канонерских лодках «Буря», «Туча», «Бурун» и «Гроза» были станки на переднем штыре, а на канонерских лодках «Вихрь», «Дождь», «Снег» и «Град» – на центральном штыре. Прислуга 11-дм орудия составляла восемь-

надцать человек. На 1889 год на службе состояло одиннадцать 11-дм орудий (из них два на кораблях Черноморского флота) обр. 1867 г. и десять обр. 1877 года, установленные на: башенных фрегатах «Адмирал Лазарев» (3), «Адмирал Грейг» (3), «Адмирал Чичагов» (2) и канонерских лодках «Буря», «Град», по одному орудию.<sup>20</sup>

Так как, на изначальном проекте английского фрегата «Имперьюз» были установлены 234-мм орудия, а перегрузки кораблей отечественной постройки никто не отменял, то уже в 1882 году решили ставить 9-дюймовые орудия Обуховского завода.

Что это за орудие? Так то оно представляло собой вполне современное на 1885 год орудие, которое только планировали установить на новейшие броненосцы по четыре «Император Александр II» и «Император Николай I». Вес орудия с замком 22 097 кг составлял на 6691 кг меньшую величину, нежели у 11-дм орудия. В боекомплект входили весом 126 – 127 кг и длиной 2,7 – 2,8 клб: обыкновенного чугуна, вес ВВ 5,6 – 6 кг черного пороха или 4,5% от веса снаряда; закаленного чугуна и стальные, а также тяжелые стальные снаряды весом 188,4 кг. Заряд взрывчатого вещества в 6-кг эквивалентен его содержанию в облегченных 12-дм снарядах 1892 года выпуска, что делало 9-дм снаряды отличным

---

<sup>20</sup> Вес орудия с замком 28 698 килограмм, вес чугунных снарядов 255 кг, длина 2,9 калибра, при заряде бурого пороха  $V_0$  – 454 м/с, дальность 3477 м при угле +6° и 8967 м при +27,7°. Мощность Мегаджоуля **26,2**

выбором, для вооружения, как броненосца, так и крейсера.  
**легкие 9-дм снаряды**

Первоначальный заряд для легких снарядов был 72 – 74 кг бурого охтинского пороха. Позже ввели заряд бездымного пороха с сохранением баллистики старого заряда. При заряде 72 кг бурого пороха снаряд в 126,1 кг имел  $V_0 = 653$  м/с и дальность 9445 м при угле  $+15,3^\circ$ , энергию в Мегаджоуля. Тот же снаряд при заряде бурого пороха 74,2 кг или эквивалентном заряде бездымного пороха имел  $V_0 = 709$  м/с и дальность 10 980 м при угле  $+18^\circ$ , что дает мегаджоуля. Для тяжелых снарядов был принят заряд 69,6 кг бурого пороха с  $V_a = 569$  м/с, что эквивалентно 30,5 мегаджоулей. Но и взрывчатки, если взять вес тяжелого снаряда 188,4-кг и вычислить 4,5% в нем должно содержаться около 8,5-кг черного пороха, гарантированно взрывающегося, что весьма не плохо. **26,8 31,7**

8-дм/35 пушка с корабля «Адмирал Нахимов» в японском музее

Перевооружение на 8-дм/35 калиберные орудия, весом 13710 кг каждое, позволило повысить вес бортового залпа и скорострельность артиллерии главного калибра, уменьшить диаметр барбетов на целых 62 сантиметра, что давало надежду на улучшение мореходных качеств корабля. Кроме того, барбетные установки получили тонкое круговое бронирование.

Снаряды 8-дм/35 пушек условно разделены на легкие ве-

сом 80 – 90 кг и тяжелые весом около 133 кг. Осколочные снаряды изготавливались из обычного чугуна. Легкие снаряжались 3,86 – 4,14 кг черного пороха, а тяжелые – примерно 6,5 кг. На бронебойные снаряды шла сталь, тяжелый стальной снаряд содержал 2,66 кг черного пороха или 2% от веса. Легкие снаряды имели  $V_0 = 663$  м/с (мощность 18,7 Мегаджоуля) и дальность 5307 м при  $+6^\circ$  и 9150 м при  $+15^\circ$ . Тяжелые снаряды весом 133 кг имели  $V_0 = 583$  м/с (22,6 мегаджоуля).

Но был и другой путь. Он мог состоять из установки на крейсер 9-дюймовых/35-калиберных орудий, описанных выше, а затем, перевооружением его на новое 9-дюймовое/45-калиберное орудие, которое могло иметь следующие характеристики: массу ствола с замком около 19 тонн; массу заряда около 46,5 кг; массу снаряда (легкого, с артиллерийским коэффициентом, аналогичным применявшемуся в снарядах орудия 229x35) около 127 кг; начальную скорость снаряда заявленной массы при указанном заряде около 850 м/с (45,8 мегаджоуля); дальность стрельбы около 92 кабельтовых или 17000 метров, при угле возвышения 30 градусов.

В случае выбора 9-дюймового калибра, три попадания в произошедшие в Цусимском сражении, привели бы к более фатальным последствиям, для японца, нежели в нашей реальности. **«Идзумо»**,

Корветы и (по 2,6 миллиона рублей каждый), в этом году спустили на воду на Галерном островке, «Общества Фран-

ко-Русских заводов», а броненосный фрегат (4,5 миллиона рублей) в мае 1885 года находился в Кронштадте, на корабле начались приёмка и испытания технических средств, артиллерии и минного оружия. Также команда готовилась к визиту императора и к заграничному плаванию. Однако до августа смог выйти в море всего три раза. За это время крейсер показал среднюю мощность своих машин – 5972 лошадиные силы – и среднюю скорость – 16,16 узлов. Осенью 1885 года корабль отправили в Средиземное море, где в течение двух лет он возглавлял особый отряд Средиземного моря. **«Рында» «Витязь» «Дмитрий Донской» «Дмитрий Донской»**

Броненосец (8,2 миллиона рублей) к весне 1885 года имел корпус готовый для установки палубной брони. Ижорский завод завершил прокатку всех листов брони в апреле. На Путиловском заводе полным ходом шло изготовление штевней – носовой и кормовой оконечностей судна – и рулевой рамы. **«Император Александр II»**

Стальной форштевень, состоящий из трёх частей (согласно терминологии того времени, это были три штуки), общим весом 18 тонн, уже отлили и установили в цеху в собранном виде. Ахтерштевень весом 6,5 тонны и рулевая рама весом 6,3 тонны находились в процессе отливки. Планировалось, что они будут готовы к лету 1885 года.

За границей было сделано мало заказов. В Англии заказали только паровой рулевой привод, шпили, брашпиль и, что

сейчас кажется странным, два якоря системы Мартина. Эти якоря могли быть изготовлены и в России.

15 июня 1885 года был издан приказ по Морскому ведомству за номером 158, подписанный генерал-адмиралом Алексеем Александровичем. В приказе сообщалось, что:

Весной 1885 года, вследствие и выяснившейся непосильности программы 1881 года для финансов России, что четыре года назад предугадать было решительно невозможно, произошел пересмотр ее в сторону сокращения и удлинения срока реализации. **быстрого роста германского флота**

Адмирал Николай Михайлович Чихачёв, занимавший должность начальника Главного морского штаба, предложил ускорить строительство минного флота, включающего миноносцы, эскадренные миноносцы и минные крейсера, за счёт некоторого сокращения числа запланированных к постройке броненосцев.

Весной 1885 года на межведомственном совещании было принято решение изменить судостроительную программу 1881 года. Число броненосцев было уменьшено на восемь единиц: шесть – за счёт Балтийского флота, было шестнадцать и два – за счёт Черноморского, было восемь. Количество миноносцев сократилось до 65. Одновременно было решено повысить качество миноносцев и ускорить сроки их постройки. Таким образом, судостроительная программа 1881 года претерпела значительные изменения в сторону количественного уменьшения, так, что пришлось потом при-

нимать дополнительные.

«Из отчета Кораблестроительного отделения Морского Технического комитета за 1882 г. На основании приказанья Управляющего Морским министерством составлены в Кораблестроительном отделении Комитета по образцу „Imperieuse“ чертежи (с подробными вычислениями) и спецификация для океанского броненосца, но с некоторыми отступлениями от чертежа названного английского судна по следующим соображениям: По указанию Артиллерийского отделения – диаметр башен для помещения 9-дюймовых дальнобойных орудий увеличен на 5 фут против башен „Imperieuse“, что вызвало увеличение веса самих башен на 105 тонн...»

«Государь Император 10 июня приказал строящийся в Новом Адмиралтействе броненосец назвать „Император Александр II“ и зачислить его в списки судов флота».



## Фрегат «Память Азова»

31 октября на Балтийском заводе торжественно был первый в России броненосный крейсер с барбетной артиллерией « » (обошедшийся флоту в 6,46 миллиона рублей), освобожденная стапель и его надо было срочно занять. Управляющий заводом Михаил Ильич Кази развил бурную деятельность и 12 октября 1885 года Балтийский завод по заданию кораблестроительного отделения МТК представил проект «океанского крейсера», по проекту «Владимира Мономаха» (обошедшийся флоту в ), который завод построил ранее, водоизмещением 6000 тонн. **1885 года спущен на воду Адмирал Нахимов 4,4 млн рублей**

Схема бронирования фрегата «Память Азова»

Данная практика завода постройка, чего бы то ни было побыстрее, пагубно отразилась на всем Российском императорском флоте. Про перегрузку «Владимира Мономаха» на шестьсот тонн, я приводил данные выше, а по , можно было сказать, что он не был достаточно эффективен ни против эскадренных броненосцев, ни против крейсеров. Первых он не мог победить в артиллерийском бою, а вторых не мог догнать. Орудия главного калибра были барбетными, а не башенными, что делало расчеты уязвимыми для ответного огня противника, а на пути вражеских снарядов не было защиты (только от осколков). Орудия могли работать только

по шесть на борт, что было недостаточно в бою против эскадренных броненосцев. Уйти от такого корабля, как «Трафальгар», при схожих скоростях могло и не получиться. Против крейсеров уже не хватало скорости, а для действий против торговли – автономности. Парусность брига оказалась лишней нагрузкой для такого громадного корабля водоизмещением 8 500 тонн. На нем даже не было рефрижератора и куры овцами содержались в живом виде в клетках, подобно парусным кораблям недавнего, от 1885 года, прошлого. В итоге корабль использовали, чтобы пугать «макак» – китайцев того времени. Вся его служба состояла из бесконечных походов подальше от родных берегов: Америка, Франция, два похода на Дальний Восток, где крейсер участвовал в подавлении Боксёрского восстания. **«Адмирал Нахимов»**

Вернемся к проектированию нового крейсера Балтийского завода. Согласно предварительной спецификации, составленной кораблестроительным инженером завода Н. Е. Титовым, длина корабля, между перпендикулярами, составляла 106,26 метра, по грузовой ватерлинии – 115,12 метра, ширина с обшивкой – 15,24 метра, ахтерштевень – 7,62 метра. Корабль должен был иметь «смешанную» сталежелезную лёгкую бортовую броню и броневую палубу из двух слоёв стальных листов.

Нижний слой брони простирался во всю длину и ширину корпуса и имел толщину в один дюйм, а верхний слой тоже в один дюйм, над машинами и котлами в средней части, два

дюйма в горизонтальной части и до двух дюймов на гласисах к бортам. К носу и корме толщина верхнего слоя уменьшалась. Броневые листы не доходили до штевней на 12,19 метра.

Настил деревянных палуб (64 миллиметра полубака и нижней палубы – 76 миллиметров верхней палубы) крепился к каждому стальному бимсу двумя цинковыми болтами. Подводная часть корпуса защищалась от обрастания медными листами толщиной 0,183 дюйма. Для совместимости защиты со штевнями и рулевой рамой они выполнялись из бронзы.

9 декабря 1885 года в кораблестроительном отделении уточнили весовые характеристики артиллерийского вооружения: две 8-дюймовые/35-калиберные пушки с замками, станками, платформами и погонами весили 45831 килограммов (2798 пудов); четырнадцать 6-дюймовых/35-калиберных – 158270 килограммов (9660 пудов); 2500 пудов отводили на боеприпасы 8-дюймовых пушек (по 125 снарядов, зарядов и зарядных ящиков); 8846 пудов для 6-дюймовых пушек. Общий вес выходил 23 805 пудов или 391 тонна.

По требованию МТК броневой длиной 86,58 метра с применением траверзов и защитой оконечностей «подводной палубной бронёй». Это позволяло вместо предусмотренных спецификацией 733 тонн отнести на броню 714 тонн, тем самым выгадать жалких 19 тонн, которые можно было взять путем более строгого соблюдения весовой дисциплины при

строительстве. **пояс был ограничен**

Броненосный крейсер «. *Память Азова*»

На журнале кораблестроительного отделения об утверждении проекта И. А. Шестаков написал резолюцию:

Артиллерию, принятую как на крейсере (два 8-дюймовых/30-калиберных и четырнадцать 6-дюймовых/28-калиберных пушек), с согласия управляющего затем изменили, приняв длину канала ствола орудий 35 калибров. «**Дмитрий Донской**»

25 января 1886 года дюжину чертежей и спецификацию крейсера передали в Главное управление кораблестроения и снабжения (ГУКиС), а 31 января исполняющий дела главного инспектора кораблестроения генерал-майор Пельциг для наблюдения за постройкой избрал корабельного инженера капитана Александра Евтихиевича Леонтьева. Одновременно ему поручалось и наблюдение за окончанием постройки корвета . 5 февраля последовало новое развёрнутое указание И. А. Шестакова: «**Рында**»

Сообщая в МТК об этом распоряжении, начальник ГУКиС вице-адмирал Н. К. Андреев добавлял, что:

В связи с этим начальник ГУКиС предлагал МТК «сообразить» – не требует ли это новое решение каких-либо изменений во внутреннем расположении корабля. Чтобы укрепить позиции генерал-адмирала, который не был достаточно вовлечён в дела флота, или избежать возможных возражений со стороны завода, Михаила Ильич Кази сообщили, что:

В такой патриархальной системе проектирования, которая мало отличалась от начала парового периода, где распорядительное учреждение ГУКиС явно доминировало над научно-техническим учреждением МТК, все решения определялись произволом высших инстанций. От автора проекта – завода-строителя – требовались особые способности к инициативе и импровизации. Сущность проекта, который создавался по ходу постройки, обычно мало напоминала первоначальный замысел и полностью проявлялась только после завершения корабля. Именно так создавались все корабли, спроектированные адмиралом И. А. Шестаковым. Пользуясь предоставленной ему генерал-адмиралом свободой действий, он не стеснялся несколько раз перекраивать проект уже строящегося корабля. Беззащитность проекта перед произволом высоких начальствующих инстанций, желающих его усовершенствовать, предопределяла неудержимый рост водоизмещения корабля.

Перегрузку объясняли увеличением длины броневых поясов, который планировался изначально, но был отменен и орудий по сравнению с первоначальным проектом. Также добавили ранее не предусмотренные пушки Готchkисса и Барановского. Вес минного вооружения увеличился с 18 тонн до 45,8 тонн, из-за установки трёх подвижных аппаратов – двух носовых и одного кормового. Кроме того, установили в духе времени, электрическое освещение. Ведь не со свечами же ходить?

Из-за перегрузки в 213 тонн осадка увеличилась на 6 футов и 2 дюйма. Удручённые этим обстоятельством члены МТК предложили вполне разумное, по их мнению, решение проблемы – вместо двух 203-мм орудий установить 152-мм. Они мотивировали это тем, что французы для России решили заменить два носовых 8-дюймовых орудия на 6-дюймовые. **в своём новом проекте крейсера**

Однако, в 1886 году вице-адмирал Н. М. Чихачёв (1830—1917), временно управляющий Морским министерством, заступился за проект. Он также придерживался принципа, что «корабли строятся для пушек» и счёл неубедительным уменьшение осадки всего лишь на полтора дюйма, если это приведёт к потере главного преимущества корабля – двух 203-мм орудий. Их отсутствие значительно уменьшало боевые возможности корабля, лишая его возможности эффективно подавлять противника. В конце своей резолюции адмирал написал:

# Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.