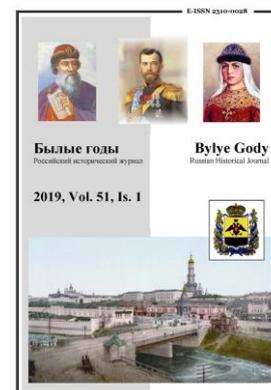


Copyright © 2019 by International Network Center for
Fundamental and Applied Research
Copyright © 2019 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.



Published in the USA
Co-published in the Slovak Republic
Bylye Gody
Has been issued since 2006.

E-ISSN: 2310-0028
Vol. 51. Is. 1. pp. 380-394. 2019
DOI: 10.13187/bg.2019.1.380
Journal homepage: <http://ejournal52.com>



Tactical and Technical Characteristics of Armored Cruisers of Russian and Japanese Fleets during the War of 1904–1905

Anvar M. Mamadaliev ^{a, b, *}, Andrey V. Venkov ^c, Natal'ya V. Miku ^d, Aude Médico ^e

^a International Network Center for Fundamental and Applied Research, Washington, USA

^b Volgograd State University, Volgograd, Russian Federation

^c Southern Scientific Center of Russian Academy of Sciences, Rostov-on-Don, Russian Federation

^d Penza State University of Architecture and Construction, Penza, Russian Federation

^e University of Geneva, Geneva, Switzerland

Abstract

The series of articles is devoted to the analysis of the ratio of opposing linear (armored) forces of the Russian 1st Pacific and Japanese squadrons during the Russian-Japanese war of 1904-1905 before the start of hostilities, coverage of the tactical and technical characteristics of armored ships and the strategy of their use by the naval leadership. Also, the article attempts to assess the chances of winning the 1st Pacific squadron, taking into account its combat capabilities on the eve of the war in terms of the general battle.

The materials for the preparation of the article were the pre-revolutionary, Soviet and modern historiography. Traditional for the Russian historiography the principles of historicism, scientific objectivity and consistency formed the methodological basis of the study. In the process of work the historical-comparative method was used, which allowed the authors to consider the military fleets of the warring parties through the prism of comparison of tactical and technical characteristics.

This article analyzes the advantages and disadvantages of the linear forces of the Russian and Japanese fleets based on their conceptual tactical and technical characteristics.

Keywords: Navy, "Far Eastern question", the Russian-Japanese war, the 1st Pacific squadron, the Russian Navy, Japanese Navy, Russian battleships, battleship, battleship, armored cruiser, fleet linear forces.

1. Введение

В предыдущей работе нами рассмотрена дипломатическая ситуация перед Русско-японской войной и порождаемые ею стратегии военных действий двух противоборствующих сторон (Mamadaliev et al., 2018).

Русское военно-морское руководство придерживалось стратегии торговой блокады островной Японии: а) ослабление торговли влечет медленное, но верное разрушение всей экономической системы; б) ослабление экономической системы противника, действуя по «принципу домино», в свою очередь разрушает все остальные сферы – военно-промышленный комплекс, социальную сферу, производство; в) деградация экономики влечет не только экономические, но и политические последствия: нуждающееся население протестует против войны, требуя от власти заключения мира, или же действующая власть меняется в результате революции; появляются все условия для внутривнутриполитического хаоса государства-противника, а сепаратистские группировки, рвущиеся к власти, готовы на большие уступки и весьма сговорчивы со страной-победителем. Исходя из данной стратегии, создавались и соответствующие корабли-«разрушители торговли», у которых, помимо перечисленного, есть еще одно важное преимущество: независимо от успешности действий на

* Corresponding author

E-mail addresses: anvarm@mail.ru (A.M. Mamadaliev)

других фронтах рейдеры способны методично и планомерно выполнять свою работу по разрушению экономики.



Рис. 1. Адмирал Степан Осипович Макаров

Япония нашла адекватный ответ на эту идею, придерживаясь классической стратегии баланса вооруженных сил островного государства, как это в течение многих веков делала Великобритания: а) при распределении ресурсов – приоритет военно-морскому флоту; б) превосходство на море над потенциальным противником; в) ставка на генеральное морское сражение, в ходе которого предполагается уничтожение/кардинальное ослабление главных/линейных сил флота противника; г) пользуясь превосходством на море, уничтожение морских баз рейдеров противника.



Рис. 2. Морской министр Гомбэй Ямомото

2. Материалы и методы

Материалами для подготовки статьи стала дореволюционная, советская и новейшая историография. Применены также опубликованные документы (Например, [Макаров, 1960](#)), материалы личного происхождения, такие, как мемуары, воспоминания и дневники. Среди мемуарных работ использовались труды С.Ю. Витте ([Витте, 1922](#)), а среди дневников – дневники боевых действий М.И. Лилъе ([Лилъе, 2002](#)).

Методологическую основу исследования составили традиционные для российской историографии принципы историзма, научной объективности и системности. В процессе работы использовался историко-сравнительный метод, который позволил авторам рассмотреть военные флоты противоборствующих сторон через призму сравнения тактико-технических характеристик.

3. Обсуждение и результаты

Анализ тактики использования броненосных крейсеров, а также тактико-технических характеристик рассматриваемых в работе судов в разное время выполнили Н. Кладо, В. Семенов, Р. Мельников, В. Крестьянинов, С. Молодцов, В. Черкасов, И. Кокцинский, П. Быков и др.

Проанализируем особенности технического воплощения идеи «уничтожения торговли» русского флота – «капитальные» бронированные корабли-рейдеры.

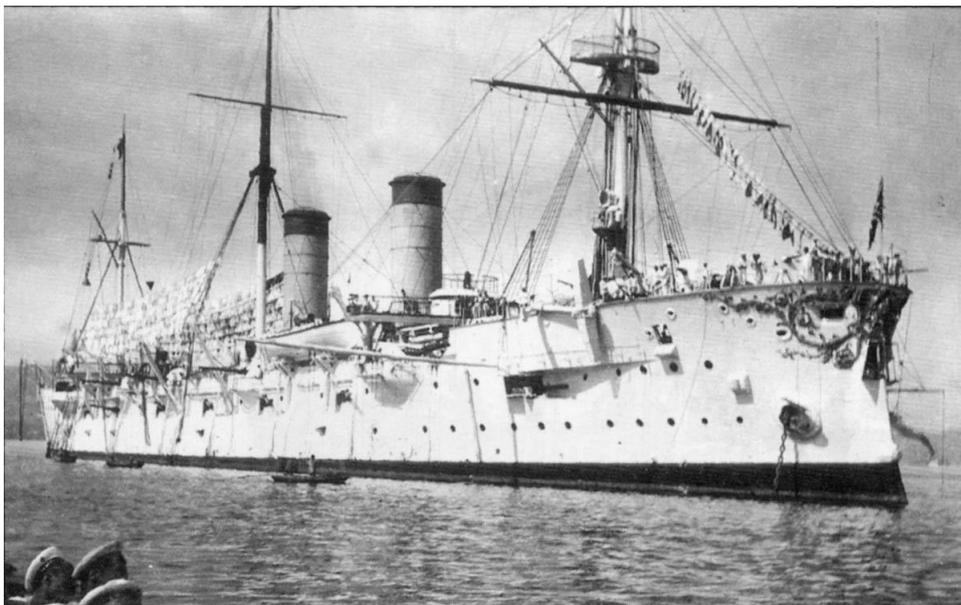


Рис. 3. Броненосный крейсер «Рюрик» (1892) – первое отечественное техническое воплощение полноценного бронированного рейдера

Эпохальным для русского флота и всецело отражающим концепцию «рейдерской войны» конца XIX века стал броненосный крейсер «Рюрик» (1892). Имея полное водоизмещение почти в 12 тысяч тонн (это больше, чем у заложенного в этом же году эскадренного броненосца «Полтава»!), корабль может считаться типичным «мускулистым» рейдером: исключительно мощная средняя артиллерия (шестнадцать 152-мм орудий и шесть – 120-мм) дополнялась четырьмя 8-дюймовками главного калибра, которые располагались хоть и не очень удачно (по два орудия с каждого борта), но своим целям – громить эскортные легкие крейсера – вполне отвечали. От более тяжелого противника (которого, к слову, у японцев еще даже не было!) крейсеру надлежало ретироваться; ход в 18,5 узла вкупе с прекрасной мореходностью в 90-е годы XIX века это вполне позволяли. В числе проектных требований было одно принципиальное: без дополнительной дозаправки углем крейсер должен был достигнуть Владивостока, выйдя из Кронштадта (Мельников, 1989). Даже такие особенности создания «капитальных» военных судов недвусмысленно говорят о том, что Россия к войне с Японией готовилась задолго до ее начала, в силу чего фигурирующая в некоторых монографиях и учебной литературе советская точка зрения о «спонтанности» идеи «маленькой победоносной войны» критики не выдерживает. Более того, Япония стала готовиться к этой войне позже, чем Россия: ее броненосный флот был создан позднее первого русского броненосного рейдера «Рюрик». Также не случайно, что сразу после постройки корабль был срочно отправлен на Дальний Восток.

Не останавливаясь на достигнутом, Морское министерство заложило еще два крейсера по концепции «Рюрика»: «Россия» (1895) и «Громобой» (1899) – каждый из которых был более совершенен, чем предыдущий; улучшения, в основном, сводились к увеличению площади бронирования, а также незначительному повышению скорости хода и дальности плавания.

В духе подобной «рейдерской» стратегии ведения войны были созданы также и бронепалубные (легкие) крейсера: «Варяг» (1899), «Аскольд» (1900), «Богатырь» (1901) и др.: имея водоизмещение в 5900-7500 тонн, они несли весьма мощное вооружение из двенадцати 152-мм орудий, имели хороший ход (22–24 уз.) и приличную дальность плавания (4900–6500 миль). Русские бронепалубные крейсера индивидуально были сильнее любого японского легкого крейсера, но имели немного шансов на успех в дуэльном противостоянии с броненосным крейсером.

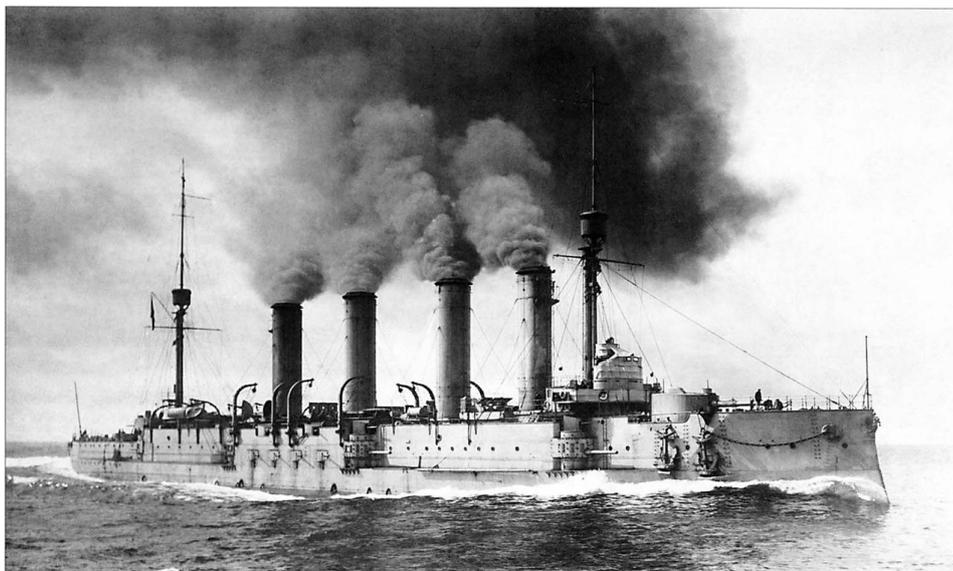


Рис. 4. Броненосный крейсер «Баян» (1900) не предназначался для рейдерских операций, но стал символом эффективности и универсальности Русско-японской войны

Броненосный крейсер «Баян» (1900) французской постройки, водоизмещением чуть более русских бронепалубных крейсеров 1-го ранга (в 7300 тонн), был создан в духе совершенно другой философии – как единичный бронированный разведчик при эскадре, поэтому никоим образом не вписывался в общую канву отечественного крейсеростроения; корабль прямо называли «экспериментальным», и он представлял из себя нечто среднее между отечественными и японскими броненосными крейсерами. Как рейдер он был несостоятелен, имея ничтожную автономность и дальность плавания (менее 2000 миль в реальной эксплуатации ([Мельников, 2005](#))); для сражения в линии он также совершенно не годился по причине очень слабого вооружения (две 8-дм и восемь 6-дм орудий) и дальноточности орудий главного калибра. Вместе с тем корабль имел весьма приличное бронирование, пусть из гарвеированной стали, но с толстым 200-миллиметровым бронепоясом, достойную площадь бронирования при хорошей скорости (21 уз.) и более чем приличной мореходности. Бронирование не сильно уступало японским, но значительно превосходило русские броненосные крейсера; широкий 60-мм верхний пояс и аналогичное бронирование казематов 6-дм орудий (в отличие от прочной 127-мм цементированной брони тех же частей на японских кораблях) было рассчитано лишь на фугасный снаряд, но с учетом отсутствия у японцев «нормальных» бронебойных снарядов, защита применительно к данному противнику оказалась выше всяческих похвал. Бой 27 января 1904 года, когда эскадры сходились вплоть до 19 кбт и в «Баян» попало около десятка 6-дм снарядов, наглядно продемонстрировал эффективность тонкой противифугасной брони, но прикрывающей значительные площади (эта идея позднее будет успешно внедрена на кораблях дредноут-класса и некоторых английских «додредноутах»). Вместе с тем противоречивость концепции вкралась и в неперемменные достоинства: низкорасположенные казематы 6-дм и 3-дм орудий в свежую погоду при хорошем ходе заливало водой и без помех могли стрелять разве что две башенные 8-дюймовки главного калибра; таким образом, бонус от мореходности остался только один – возможность поддерживать весьма высокую скорость, близкую к «заводским» показателям. Теоретически оценивая тактико-технические данные «Баяна» разговорным стилем, можно было бы упомянуть фразеологизм «ни рыба ни мясо», однако практика его боевого применения жестко опровергла подобный скептицизм: он стал одним из самых эффективных кораблей всей войны, действуя как на первой линии, так и выполняя крейсерские функции в прибрежных районах. Для ограниченного морского театра военных действий, каковым стало побережье Ляодунского полуострова, «Баян» в итоге стал образцом сбалансированности и универсальности.

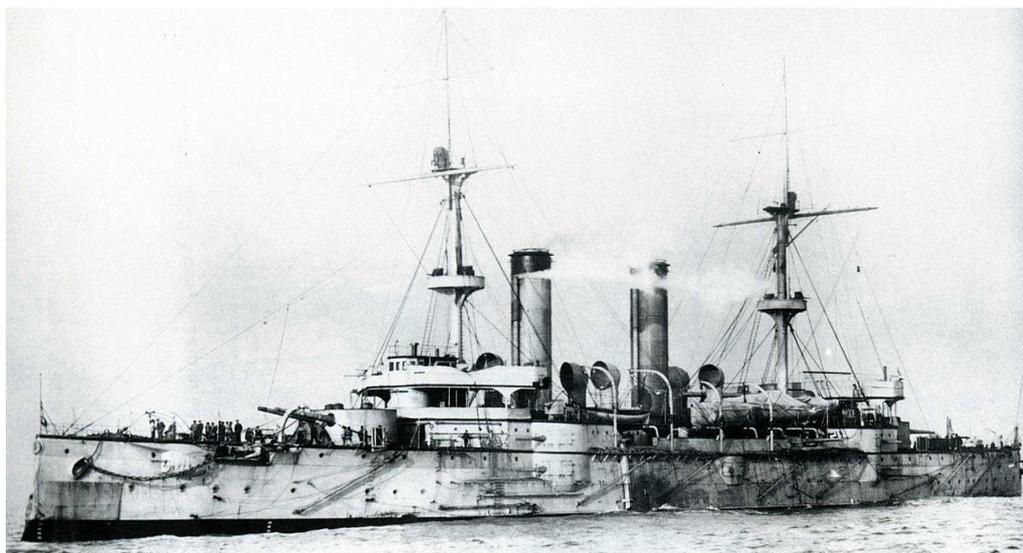


Рис. 5. Броненосный крейсер «Асама» (1898) – японское олицетворение доктрины «мускулистого флота»; один из претендентов на звание «первого линейного крейсера» сочетал в себе прекрасную защиту и вооружение в ущерб чисто крейсерских качествам

Ответный удар Японии на появление русских бронированных крейсеров-рейдеров оказался сокрушающим: Страна восходящего солнца заказала в Британии серию броненосных крейсеров: четыре корабля типа «Асама» (1898) (помимо головного корабля, однотипный «Токива» (1898) и несколько отличающиеся, с улучшенной «крупповской» броней, «Идзумо» (1899) и «Ивате» (1900)), а также два близкие по конструкции, но построенные соответственно во Франции и Германии «Адзума» (1899) и «Якумо» (1899) (для сравнения особенностей кораблестроения ведущих держав). Как бы странно это ни звучало, но крейсера не предназначались для крейсерских операций! Эти корабли с присущей ему «сбалансированностью» в инженерных творениях создавал ни много ни мало будущий главный кораблестроитель Королевского флота Британии, сэр Филип Уотс, автор революционного «Дредноута». Действуя в полном соответствии с техзаданием, Уотс создал шедевр, который своей универсальностью может вполне соперничать с отечественным «Баяном», причем не только на практике, но и в теории. Не случайно «Асамы» стали «долгожителями» на флоте, прослужив без малого 50 лет и будучи списанными только в 1945 году, пережив обе Мировые войны! Нельзя не согласиться с тем, что Гомбэй Ямато, которого считают «отцом японского флота», сделал правильный выбор: и в части стратегии будущей войны, и в части концепции броненосных сил флота.

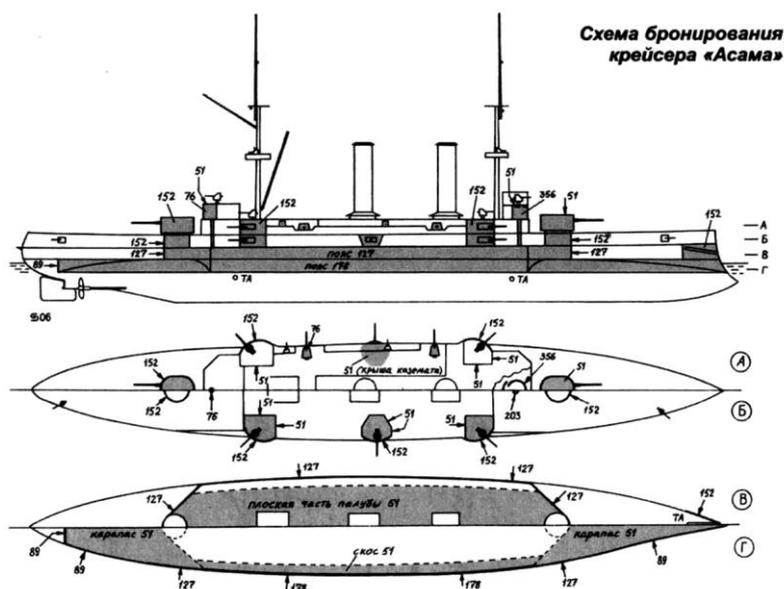


Рис. 6. Бронирование крейсеров типа «Асама» было, пожалуй, лучшим в мире в своем классе ко времени Русско-японской войны

Водоизмещением в 9800–10500 тонн, с протяженным и относительно широким для крейсера бронепоясом максимальной толщиной в 178 мм в средней части корабля, новые корабли создавались прежде всего для эскадренного боя, в то время как их крейсерские качества (скорость, мореходность и дальность плавания) ушли на второй план. Можно сказать, что это были уменьшенные (но совсем не «карманные») броненосцы – с облегченной до 203-мм (8 дм) артиллерией главного калибра и несколько утонченным (с 229 до 178 мм) поясом. По площади бронирования они мало уступали «настоящим» броненосцам (а некоторых даже превосходили), уменьшение толщины также являлось некритичным (особенно для последних четырех кораблей с броней из новомодной стали, закаленной по способу Крупфа, которая давала прибавку в 15 % к устойчивости снарядам по сравнению с броней, закаленной по способу Гарвея, будучи при этом еще и дешевле в производстве; 178 мм крупновской брони соответствовали 203 мм гарвеированной). Напомним, что британские броненосцы типа «Дункан» (1901) были заложены значительно позже и тоже имели 178-мм бронепояс. Русские броненосцы типа «Бородино» имели пояс в 194 мм и по своей концепции являлись «самыми что ни на есть эскадренными» линкорами, предназначенными для жесткой и бескомпромиссной баталии на «пистолетных» дистанциях. Защита «Асам» на бумаге сочеталась с неплохой скоростью, однако полученные в идеальных условиях «паспортные» характеристики в 20–21,5 узла в реальной эксплуатации даже в спокойную погоду беззастенчиво снижались до 18–19 узлов. Низкий борт этих кораблей негативно влиял на мореходность, в результате чего в свежую погоду скорость падала ниже 17 узлов, а стрельба из трех (для «Адзумы» и «Якумо» – двух) 6-дм орудий нижней палубы была практически невозможна. Прекрасная защита кораблей типа «Асама» (как и близкой по параметрам бронирования «Адзумы») всецело подтвердилась в бою в Корейском проливе 1 августа 1904 года против указанных русских броненосных рейдеров. Подавляющее превосходство по площади бронирования и башенная артиллерия главного калибра вместо казематной на русских крейсерах привели к тому, что бой прошел «в одни ворота»: «Рюрик» был потоплен, а «Громобой» и «Россия» избежали участи своего сестершипа в основном из-за того, что на японских кораблях закончился боезапас. Справедливости ради отметим, что высокобортные мореходные русские корабли, хоть и с более низкой на бумаге скоростью, без особого труда отрывались от неприятеля, но вынуждены были возвращаться на помощь к подбитому тихоходному «Рюрику»... С учетом универсальности кораблей типа «Асама», японцы (и пожалуй, по праву!) считают их первыми линейными крейсерами в истории флота; и теоретически, и практически они вполне достойно выглядели и в линии, и в преследовании слабого противника.



Рис. 7. Броненосный крейсер «Ниссин» (1903) – «карманный линкор» японского флота, образец эффективности использования веса корабля в угоду первичным, но в ущерб вторичным боевым качествам

Перед самой войной и совершенно неожиданно, Япония оказалась обладателем еще одной пары «крейсеров», которые сложно с определенной долей уверенности отнести к какому-либо классу. Речь идет об однотипных броненосных крейсерах «Ниссин» (1903) и «Касуга» (1902). Серия из 10 таких кораблей была спроектирована другим незаурядным корабелом – Бенедетто Брином.

Построенные в Италии первоначально для себя, суда типа «Джузеппе Гарибальди» (головной корабль) должны были быть одновременно дешевыми (т.е. иметь минимальное водоизмещение), хорошо бронированными и сильно вооруженными. Как ни странно, но это «скромное» желание Брин сумел осуществить, хотя и с известными ограничениями. Сам факт того, что в эпоху стремительного развития военного судостроения, когда корабли устаревали, «задержавшись» на стапеле каких-то 3–4 года, а «Гарибальди» строились непрерывно в течение 10 лет (с 1895 г. по 1904 г.) просто завораживает! Не случайно эта серия стала абсолютным рекордсменом среди непарусных кораблей по срокам нахождения в строю – до 1954 года (более 50 лет службы!). Из-за цены будущие японские крейсера приглянулись небогатому аргентинскому флоту, из-за чего и получили название «аргентинских». Однако Аргентина в итоге с радостью уступила эти крейсера Японии, посчитав наживу лучшей добродетелью, нежели безопасность собственного государства.

Проект получился незаурядным без каких-либо натяжек: по соотношению «вооружение/защита» на тонну водоизмещения является еще более эффективным, чем тип «Асама». Водоизмещением около 7700 тонн и длиной менее 110 метров маленький «кораблик» нес четыре 203-мм орудия главного калибра (вместо спаренных 8-дюймовок могли ставить одно 10-дюймовое, как, например, на «Касуге») и четырнадцать 152-мм орудий. Еще более удивляет бронирование. Пояс из крупновской стали (первые три корабля серии – гарвеевская) был шириной/высотой в 3 метра – показатель, достойный броненосца (для сравнения: главный пояс броненосца «Пересвет» был высотой в 2,35 м...), причем простирался он по всей длине ватерлинии. В средней части его толщина была 152 мм (как и на английских броненосцах типа «Канопус»), утончаясь в оконечностях «всего» до 76 мм (для сравнения: один из наиболее сильных броненосцев своего времени типа «Формидейбл» имел в носу бронирование в 51 мм, т.е. на 1 дюйм меньше, а в корме бронепояса и вовсе не имел! Те же 51 мм имел в носу и русский «Ретвизан»). Таким образом, ватерлиния была защищена очень качественно вплоть до 9-дм снарядов практически на всех боевых дистанциях. 6-дм пояс, безусловно, не защищал корабль от 12-дм снарядов на больши́нстве дистанций, но справедливо ли требовать такого от корабля в 6700–7700 тонн, когда «Канопус» в 14300 тонн имел бронирование хуже маленького «крейсера» (ну и вновь упомянем про «голую» корму «Формидейблов»). Сложно сказать, болела ли голова по этому поводу у главного конструктора самого богатого в мире флота сэра Вильяма Уайта, который, собственно, и претворил на практике предмет британской гордости – two power standard, но у итальянцев Брина и Э. Масдеа (детальная разработка проекта) определенно есть повод для гордости. Но одним поясом дело не ограничивалось. Выше него шла мощнейшая 6-дюймовая цитадель, доходившая до верхней палубы и надежно защищавшая десять 6-дм орудий – в лучших традициях броненосцев Эдварда Рида. Таким образом, по площади бронирования крейсера типа «Гарибальди» были на голову выше любого из других крейсеров своего времени.

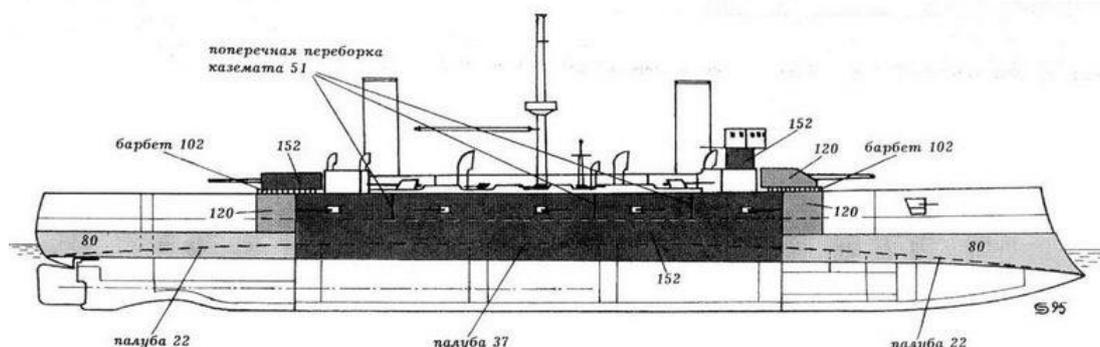


Рис. 8. Схема бронирования «Касуги» наглядно демонстрирует непревзойденную для крейсера площадь защиты корабля

Вместе с тем недостатки корабля стали неизбежным продолжением его достоинств. Уделив главное внимание первостепенным боевым качествам (вооружение/защита/скорость), второстепенные качества (мореходность/ автономность/удобство ведения огня и пр.) остались не у дел. 20-узловая «паспортная» скорость «касуг» никогда не была достигнута японцами даже в идеальных условиях. Реальная скорость была не более 18 узлов, которая катастрофически падала при повышении волнения моря. Не случайно, командуя японским флотом Хейхатиро Того никогда не включал эти корабли в состав своих тяжелых крейсерских сил, находившихся под командованием Х. Камимур. Даже сложности весьма немореходных «Асам» не шли ни в какое сравнение с теми проблемами, которые испытывали в штормовом море корабли Брина: стрелять из казематных 6-дм орудий было априори невозможно, четыре щитовых орудия на верхней палубе также страдали от брызг, поднятая форштевнем вода заливала переднюю башню и не давала возможности полноценно вести огонь, даже при умеренном волнении крейсер «зарывался» носом в воду, не только теряя

скорость, но и создавая дополнительные сложности артиллеристам. Включение же «аргентинцев» в состав 1-го броненосного отряда – наиболее защищенных эскадренных броненосцев японского флота – было со стороны Того, конечно же, мерой вынужденной: в линейном бою с «настоящими» линкорами, такими, как «Цесаревич» или «Ретвизан», русские бронебойные 305-мм снаряды (хоть и облегченные, но в отличие от японских – «полноценные»!) без труда прошивали бы пояс «касут» на средних дистанциях, что вкупе с удачно сработавшим замедлителем могли привести к взрыву снаряда где-нибудь в котельном отделении или орудийном погребе... Эти теоретические измышления всецело подтвердились практикой: в Цусимском сражении, когда в определенный момент головным стал «Ниссин», а вторым мателотом – «Касуга», оба корабля (особенно головной, под флагом адмирала, что автоматически сделало его приманкой для русских комендоров) получили относительно серьезные повреждения и на некоторое время вынуждены были выйти из кильватерного строя. И это в то время, когда броненосцы не понесли какого-либо значимого урона, кроме разрывов собственных снарядов в орудиях.

Нельзя не сказать о том, что два этих крейсера вполне могли бы попасть в русский флот. Продаже их в Японию способствовала настоящая детективная история со стороны русской дипломатии, конечная цель которой – снизить цену кораблей. В итоге неуклюжая попытка «торговли» привела к покупке их Страной восходящего солнца и вместо «двух кораблей у нас» стало «два корабля у них»; почитай, как четыре корабля на стороне противника.

Как бы то ни было, «Ниссин» с «Касугой» с еще более полным правом можно назвать первыми линейными крейсерами, ибо они совершенно на равных сражались с главными силами (1-м броненосным отрядом Х. Того) японского флота и не только смогли выстоять, но еще и нанесли урон нашему флоту: впоследствии на русских кораблях после боя в Желтом море с достаточно высокой долей достоверности были зафиксированы повреждения от 8-дм и 10-дм снарядов (эти орудия были только на данных крейсерах).

Россия, в свою очередь, строительством трех броненосных крейсеров-рейдеров отнюдь не ограничилась. Появилась достаточно интересная идея создать в качестве рейдера броненосец! Хотя это, бесспорно, было «недешевым удовольствием», однако теоретические преимущества от реализации идеи перекрывали все другие аргументы. Повторимся, что идея «торговой блокады» была крайне популярна у самого высшего морского руководства и наиболее авторитетных русских флотоводцев: «...во Франции появилась так называемая молодая школа, проповедовавшая постройку крейсеров размером около 6000 т. Идеи молодой школы заключались в том, что активная боевая служба должна производиться эскадрами этих крейсеров, броненосцы же водоизмещением около 1500 т должны назначаться лишь для прибрежной обороны. Молодая школа считала, что на крейсерах нет надобности иметь орудий большого калибра, что достаточны 6" орудия, но необходим большой ход. У броненосцев полагалось иметь два крупных орудия и четыре 6". При броненосцах береговой обороны молодая школа считает полезным иметь разведчиков в 2500 т. В сущности молодая школа мирится с броненосцами береговой обороны только потому, что такие уже существуют, но истинные идеи молодой школы – передать прибрежную оборону легким, мелкосидящим судам с сильною артиллерией» (Макаров, 1943: 12). Далее С.О. Макаров продолжает: «В Бискайской бухте оба судна были захвачены штормом, и Resolution, находясь в критическом положении вследствие огромной качки и большого количества воды в машине и кочегарных отделениях, должен был возвратиться. В это же время Gleaner продолжал свой путь и прибыл в Гибралтар. Если бы в момент шторма оба вышеназванных корабля были враждебные, то в исходе их столкновения сомневаться было бы невозможно. Resolution, делавший размахи в 45°, был бы совершенно беспомощен против Gleaner, который, разумеется, не счел бы чересчур негуманным выпустить в эту безобразную качающуюся массу свою мину. Шторм есть лучшее условие для минных атак, и надо, чтобы миноносцы имели полную возможность пользоваться такими условиями» (Макаров, 1943: 13). Как видим, не только в России «болели» теорией морской блокады: французские кораблестроители и даже британцы более чем серьезно относились к таким проектам. Франция же и вовсе реализовывала концепцию на практике: ярким примером является постройка броненосного крейсера «Жанна д'Арк» (1899). Корабль имел 11300 тонн водоизмещения, хорошее бронирование (особенно по его площади, учитывая рейдерскую «сущность» корабля), слабое для столь крупного корабля вооружение, очень мощную машинную установку в 33 тысячи л.с., которая позволяла разгоняться огромному (145 м) высокобортному мореходному кораблю до 22 узлов, и огромную дальность плавания в 13500 миль экономическим ходом! Из-за дороговизны «Жанны» последующая серия кораблей типа «Монкальм» (9100–9500 тонн) была значительно скромнее, но отражала совершенно такую же концепцию. Разумеется, англичане не остались в стороне и также понастроили целую тучу броненосных крейсеров «на любой вкус»: 6 кораблей типа «Кресси», 4 типа «Дрейк», 10 типа «Кент», 6 типа «Девоншир», 2 типа «Дьюк оф Эдинбург» и все это – 28 броненосных кораблей от 9800 до 14500 тонн – в 1898–1904 годах! Причем все они – типичные «истребители торговли»; благо в Британии недостатка в средствах, выделяемых на ВМС, в отличие от флотов Франции, Германии, США и России, не было.

Исходя из того, что большое количество «классических» бронированных рейдеров не построить, а также весьма дальновидно прогнозируя появление в Японии «эскадренных» броненосных крейсеров, русское военно-морское руководство наносит «превентивный» удар, закладывая в 1895 году серию из трех кораблей типа «Пересвет» (1898) (помимо головного, «Победа» (1898) и «Ослябя» (1900)). Именно поэтому в данной статье эти корабли отнесены к разряду броненосных крейсеров, так как, по нашему мнению, по совокупности тактико-технических элементов и концепции они были намного ближе к рейдерам, нежели к предназначенным для морских батальонов эскадренным броненосцам.

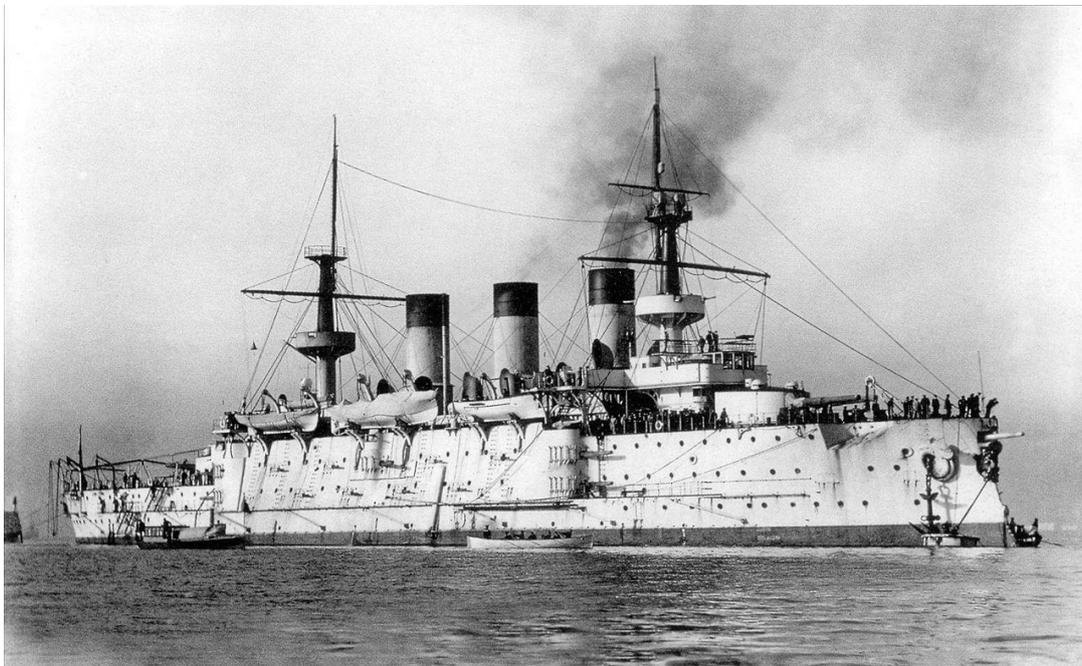


Рис. 9. «Броненосец-крейсер» «Пересвет» (1898) – русское оружие против перспективных японских броненосных крейсеров типа «Асама»: мореходный, но слабо бронированный и вооруженный, он больше предназначался для уничтожения тяжелых крейсеров противника и наиболее рискованных рейдерских операций вблизи военно-морских баз противника, нежели «плотного» эскадренного боя

Несмотря на то, что большинство исследователей считает саму идею «пересветов» глубоко ошибочной, нам представляется, что в истории их создания четко просматривается значительная доля прозорливости российского военного руководства.

Спроектированные как «броненосцы-крейсера» (такая формулировка прямо указывается в рабочей документации!) эти корабли являлись своего рода «истребителями истребителей торговли», т.е. предназначались для уничтожения броненосных крейсеров противника. При необходимости, они могли и встать в линии вместе с эскадренными броненосцами (что, собственно, и произошло в сражениях и в Желтом море, и при Цусиме). По-нашему мнению, именно «мегакрейсера» типа «Пересвет» следует считать первыми в мире линейными крейсерами, даже несмотря на некоторый недостаток в скорости. «Пересветы» с их высоким бортом, хорошими обводами и прекрасной мореходностью «честно» выдавали проектные 18,5 узла не только на мерной миле. Напомним, что те же «асама» в реальной эксплуатации не давали больше 18–19 узлов. То есть при встрече с русским кораблем-«антирейдером» японские крейсера вряд ли смогли бы удрать. Вместе с тем «пересветы» изначально создавались для войны с Великобританией, которая не замедлила ответить шестью броненосцами типа «Канопус» (1897–1899) – быстроходные (до 18,5 уз.) корабли с более сильной 12-дм артиллерией, но уступающие по мореходности и бронезащите жизненно важных частей судна. Многие авторитетные исследователи, такие, как Р. Мельников, В. Кофман, склонны считать русские корабли более сильными, нежели их британские визави; тот факт, что позднее британцы заложили еще шесть быстроходных броненосцев типа «Дункан» (1901), развивавших до 19 узлов хода и лучше бронированных, видимо, подтверждает преимущество «пересветов» над «канопусами».

Что же представлял из себя тип «Пересвет»? С проектным водоизмещением в 12700 тонн, хорошей скоростью свыше 18 узлов (которую, благодаря прекрасной мореходности, вполне можно было поддерживать даже в относительно свежую погоду) корабль вооружался четырьмя облегченными до 254-мм (10-дм) орудиями главного калибра в башнях и одиннадцатью 152-мм (6-дм) скорострельными пушками. Говоря об артиллерии, нельзя не упомянуть о прекрасной проектной дальнбойности, благодаря значительному возвышению орудий. На практике же такие

расстояния давались только последнему кораблю в серии – «Победе»; у двух же первых кораблей дефектные облегченные станки орудий привели к тому, что после проверочных стрельб рекомендованные углы возвышения и величина порохового заряда стали меньше проектных, дабы не допустить выхода орудия из строя. Средняя артиллерия по факту насчитывала лишь 10 орудий; установленная в носу и стреляющая по курсу погонная пушка, благодаря ничтожным углам обстрела, оказалась совершенно бесполезной. Проектная дальность плавания составляла 6200 морских миль, что является отнюдь не выдающимся показателем; на деле же она оказалась еще ниже и не превышала 5900 миль при полной загрузке углем (без учета принятия угля в перегруз).

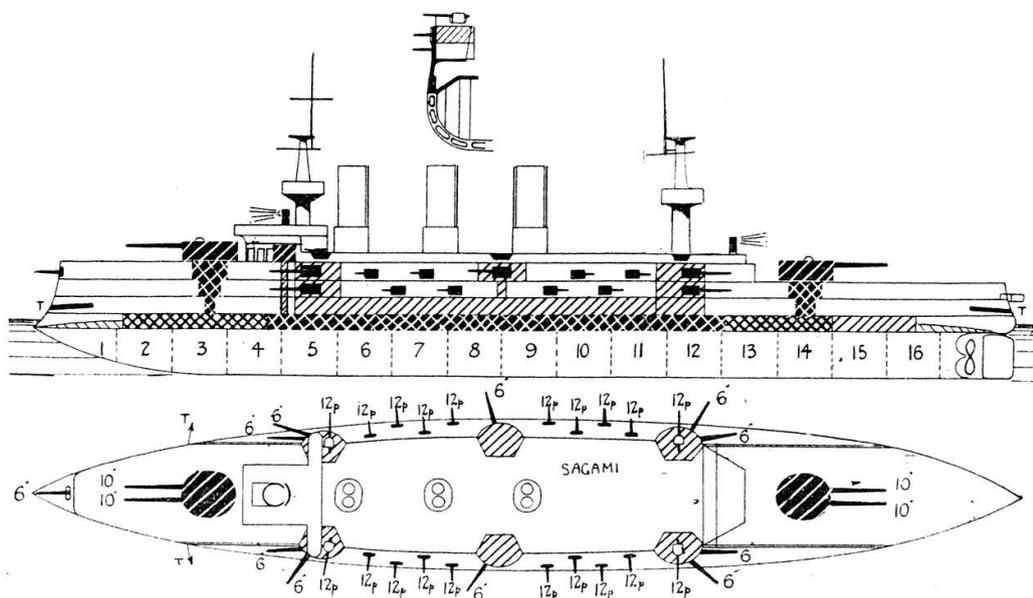


Рис. 10. Бронирование «Пересвета» было принесено в жертву крейсерским качествам (на схеме – захваченный японцами в Порт-Артуре и переименованный в «Сагами»)

Безусловно, такие характеристики «броненосца-крейсера» не могли быть обеспечены при достойном бронировании корабля, которое было принесено в жертву. Несмотря на достаточную 229-миллиметровую толщину «гарвеированной» поясной брони в средней части (эквивалент 192 мм «крупновской» брони, – даже лучше, чем 178-миллиметровый пояс более «продвинутых» «антипересветских» британских быстроходных броненосцев типа «Дункан», он гарантированно не пробивался 8-дм японскими орудиями с дистанций выше 10 кбт, 12-дм орудиями – 35 кбт), главный пояс был очень узким – всего 2,35 м. Даже без учета строительных перегрузок, чем «пересветы» особенно «прославились», пояс погружался в воду на 1,44 м. Безусловно, располагавшиеся над водой оставшиеся 91 см высоты пояса никак не спасли бы от пробоин выше него даже при мало-мальски беспокойном море; при полном же ходе вода гарантированно заливалась бы в пробоину. Верхний пояс из 102-мм плит надежно защищал от среднекалиберной артиллерии на дистанциях от 15 кабельтовых (а применительно к японским 40-калиберным шестидюймовкам – и вовсе от 10 кбт), но орудия калибром свыше 8 дюймов под прямым углом гарантированно пробивали его вплоть до дистанций в 30 кбт. С учетом того, что верхний пояс не обеспечивал непотопляемости, малая высота главного пояса была проблемой. С другой стороны, большинство линкоров того времени имело аналогичные, очень невысоко выступающие над водой, главные бронепоясы (в данном случае приятным исключением является самый сильный русский корабль времен Русско-японской войны – эскадренный броненосец «Цесаревич», который имел второй сплошной пояс в 200 мм толщиной; его же главный 250-мм пояс возвышался над водой и вовсе на 50 см...). Поэтому (и с учетом опыта мирового кораблестроения!) к конструкторам в данном случае претензии были бы безосновательны. А вот где их уместно было бы предъявить, так это в полноте защиты ватерлинии. Пояс простирался на 95 метров из 132 метров длины корабля, и оконечности судна оставались по факту «голыми»: прикрывающая нос и корму карапасная броневая палуба толщиной до 83 мм не представляла из себя серьезной защиты даже с учетом невыгодного для снаряда угла встречи. Японские фугасные боеприпасы даже гипотетически могли разнести «в лоскуты» незащищенную броней носовую обшивку, что привело бы к значительному снижению хода и невозможности уйти от тихоходного, но более сильного противника.

Критики рейдерской и антитейдерской сущности «пересветов» апеллируют, прежде всего, к невысокой для крейсера скорости. Этот же недостаток, по их мнению,¹ не позволяет называть данные корабли первыми линейными крейсерами, как и отсутствие единообразного главного калибра. И если со вторым аргументом сложно не согласиться, то нехватка скорости для решения его задач – мнение, на наш взгляд, достаточно спорное.

Начнем с года создания. Постройка была начата в 1895 году. Еще только строящиеся броненосцы типа «Полтава» имели проектную скорость в 16,5 уз., реальную – не более 15 уз. Похожая ситуация была и со скоростью большинства зарубежных линкоров (бронепалубные итальянские «броненосцы» «Италия» и «Лепанто» (конец 1880-х годов), имеющие ход в 18 узлов за счет того, что не имели поясной брони, нельзя брать в расчет: с появлением скорострельной среднекалиберной артиллерии в начале 90-х годов XIX века, они бы стали легкой добычей любого крейсера, что и продемонстрировала японская «Мацushima» в битве при Ялу). Поэтому уйти от «настоящего» эскадренного броненосца отечественным «броненосцам-крейсерам» было более чем по силам. Учтем еще один момент. Зарубежные (прежде всего английские) корабли тестировались в «тепличных» условиях. Если современный «Пересвету» британский «Маджестик» на мерной миле давал 16 узлов (при форсированном дутье кратковременно – 17 уз.) в полный штиль и прилично недогруженный углем и боезапасом, то в реальных условиях (причем учитывая его неплохую мореходность) его скорость была ниже 15 узлов. С «пересветами» ситуация была в точности до наоборот. Проектная скорость в 18 узлов на испытаниях была превышена всеми кораблями: «Пересвет» – 18,64 уз. (13775 л.с.), «Победа» – 18,5 уз. (15578 л.с.), «Ослябя» – 18,33 уз. (15051 л.с.) при проектной (контрактной) мощности в 14500 л.с. Вопрос: каким образом у перегруженного в ходе строительства на более чем тысячу тонн «Пересвета» могла получиться скорость почти в 19 узлов при недоборе мощности механизмов? Предполагаем, что имела место обычная для любого времени дезинформация. Ибо если задаться вопросом, сколько мог бы дать тот же «Пересвет» при контрактной мощности в 14500 л.с. и около 16 тысяч при форсированном дутье, то гипотетически вполне можно получить и цифру в 19,5 узлов. Вспомним, что «Рюрик», для своего времени отнюдь не тихход, давал 18 уз. Конечно, более поздние 23-узловые «Кресси» и «Кенты» (а в реальности выдававшие все 25!) «Пересвет» догнать бы не смог, но японские «асамы» и «касуги» (также более поздние) с их максимальной фактической скоростью в 16–18 узлов – вполне. Волнение моря играло нашим кораблям только на руку. Поэтому и как рейдеры, и как уничтожители рейдеров эти уникальные «броненосцы-крейсера» оказались бы более чем состоятельны (даже несмотря на огромный перерасход угля, который выяснился в ходе эксплуатации). Что касается боя в линии, то «Победа» и, особенно, «Пересвет» (получивший несколько десятков попаданий в бою в Желтом море, в том числе 305-мм снарядами) его выдержали с честью. «Ослябя» же погиб совсем по другой причине... (об этом ниже). Можно сказать, что суда подобного типа при острой необходимости могли сражаться и в плотной баталии с полноценными линкорами противника. Поэтому называть их предтечей будущих линейных крейсеров, на наш взгляд, более чем уместно.

Итак, «пересветы» стали уникальными кораблями русского флота с вполне определенными, как представляется, задачами: рейдерские операции вблизи морских баз противника, уничтожение или защита от броненосных крейсеров-рейдеров противника (прежде всего – перспективных многочисленных английских «Кресси» и «Кентов»), в исключительных случаях – в эскадренном бою против броненосцев при минимальном огневом контакте.

Однако практика перечеркнула все теоретические планы по тактике. Всем кораблям типа «Пересвет» пришлось участвовать в линии в обоих жестоких генеральных сражениях Русско-японской войны – в Желтом море и при Цусиме. «Пересвет» и «Победа» после боя 28 июля 1904 года смогли сохранить боеспособность, но вернулись назад в Порт-Артур, где были затоплены командами, а впоследствии подняты японцами и включены в состав своего флота под названием «Сагами» и «Суо» соответственно. «Пересвет», будучи кораблем младшего флагмана, жестоко «попал под раздачу», получив 13 попаданий 12-дм снарядами и несколько десятков средними; отсутствие полного пояса по ватерлинии сыграло свою негативную роль – броненосец принял несколько сотен тонн воды из-за попаданий в незащищенную броней носовую часть, что вкупе с поврежденными дымовыми трубами лишили судна его главного преимущества – скорости. «Победа», которая была бронирована «крупновской» броней и не имела «приманки» в виде адмиральского флага, «отделалась» намного легче и получила значительно меньше повреждений; даже 305-мм японский снаряд, пробивший пояс ниже ватерлинии, фактически не привел к утрате боеспособности.

Третьему кораблю в серии – «Ослябя» – повезло значительно меньше. Он первым был потоплен в Цусимской баталии, не причинив какого-либо вреда противнику. И в его случае виной уничтожения стали не конструкторские просчеты, а крайне небрежное техническое воплощение инженерных замыслов. Речь идет о чудовищной строительной перегрузке, которая, отметим

¹ Точка зрения авторитетного исследователя флота Р.М. Мельникова (см., в частности, Мельников Р.М. (Броненосцы типа «Пересвет». М., 2006. 116 с.). Отметим также и тот факт, что специальных фундаментальных исследований по данной серии кораблей, за исключением указанной работы, не проводилось.

справедливости ради, в большей или меньшей степени была характерна для всех судостроительных заводов того времени. Особенно это касалось «капитальных» кораблей. Корабли типа «Пересвет» в этом плане побили все «рекорды». Наименьшей перегрузка была у «Победы» – 13320 т вместо проектных 12674 т (строительная перегрузка 646 т.), у «Пересвета» – 13810 т (строительная перегрузка 1136 т.), у «Осляби» – 14408 т. (строительная перегрузка 1734 т.). Как было описано выше, главный пояс возвышался над водой на 91 см. Увеличение водоизмещения на 20,55 т увеличивало осадку на 1 см., следовательно, уже в Кронштадте без полной загрузки углем корабль сидел в воде на 85 см ниже и главный фактически пояс сравнялся с линией воды. С учетом того, что перед Цусимским сражением командующий объединенной 2-й и 3-й Тихоокеанской эскадрой З. Рождественский приказал «до отказа» грузиться углем, очевидно, что главный пояс ушел под воду. Верхний пояс, во-первых, был короткий, во-вторых, совершенно не защищал от 12-дм снарядов на всех боевых дистанциях, в-третьих (и это главное), совершенно не обеспечивал непотопляемость, а служил лишь дополнительной защитой котельных и машинных отделений. В литературе расхожим является мнение, что крупный японский снаряд сорвал одну из бронеплит в носовой части корабля. Как бы то ни было, но ответственные лица, которые непосредственно строили и контролировали постройку корабля, несут полную ответственность за гибель 531 члена экипажа, включая командира В. Бэра, который отказался покинуть корабль.

Таким образом, несмотря на предвзятое отношение в отечественной научной и популярной литературе к броненосцам типа «Пересвет», нельзя всецело разделить точку зрения авторов. В любом случае к конструкторам претензий нет и быть не может: они создали прекрасный для своих задач корабль. По-нашему мнению, не было ошибки и в создании таких кораблей для флота, так как они четко отражали концепцию ведения будущей войны русского военного руководства; другое дело, что практика показала ошибочность самой концепции в целом. Более того, даже в несвойственной «пересветам» манере ведения эскадренного боя они показали себя весьма неплохо («Ослябя» по указанным выше причинам, разумеется, не в счет).

4. Заключение

«Тяжелая кавалерия» – быстроходные броненосные силы противоборствующих флотов – имели совершенно разные тактико-технические элементы, в полной мере отражающие концепцию ведения войны.

Русские адмиралы сделали ставку на большие «океанские» мореходные и высокоавтономные, но слабо бронированные и нерационально вооруженные для эскадренного боя «Рюрик», «Россию», «Громобой». Адмиралтейство, осознавая «пробел» в «тяжеловооруженности», и не без влияния С.О. Макарова, решило восполнить флот значительно более сильными рейдерскими броненосцами типа «Пересвет», баланс в которых был сделан опять же в пользу крейсерских качеств.

Японские военные, прежде всего морской министр Гомбэй Яомото, сделали ставку на «мускулистый» тип быстроходных броненосных сил – крейсера типа «Асама», баланс в которых был сдвинут в сторону преобладания боевых качеств. Покупка у Аргентины «карманных линкоров» типа «Касуга» была вполне логичным шагом даже с учетом того, что эти крейсера в итоге толком не вписывались ни во 2-й «крейсерский» отряд Х. Камимур, ни в 1-й «линкорный» отряд Х. Того.

«Броненосцы-крейсера» типа «Пересвет», действуя одним отрядом вблизи вражеских баз, могли бы стать более чем достойным конкурентом для японских «замаскированных линкоров»: не уступая в реальной эксплуатации в скорости, русские корабли в случае эскадренного боя с «асами» превосходили бы последних в мореходности, имея возможность действовать и в неспокойную погоду, а также отчасти – в дальнобойности орудий и в весе залпа главного калибра. 254-мм снаряды главного калибра «пересветов» представляли для крейсеров Камимур куда большую опасность, нежели 203-мм снаряды «асам» для русских кораблей. Главный пояс русских кораблей был неуязвим для японских 8-дм снарядов вплоть до 10 кбт, в то время как пояс «асам» был «прозрачен» для 10-дм русского боеприпаса с дистанции ближе 30 кбт; т.е. даже плотный бой «пересветов» с «асами» (в котором на первое место выходит уже не площадь, а толщина броневой защиты важнейших агрегатов корабля) был на руку первым. Как минимум не уступая в скорости, «броненосцы-крейсера» даже с учетом двухкратного превосходства в численности (три против шести; «Ослябя» не попал в Порт-Артур лишь по несчастливой случайности, а «аргентинских» крейсеров еще не было) могли бы сами навязывать условия боя, вступая или уклоняясь от него. Если же в рейдерскую эскадру включить «Россию» и «Громобой» с дальнобойными 8-дм орудиями, действующими в эскадренном бою на дальней дистанции (по примеру действий Х. Камимур при Цусиме), то преимущество русского отряда стало бы превалирующим.

Русские же броненосные крейсера без «пересветов» (включая даже «Баян») были совершенно не в состоянии сражаться с японскими «накоротке» (из-за слабого их бронирования), но, как было сказано выше, на предельных дистанциях из-за более дальнобойной артиллерии главного калибра шанс поражать противника за пределами действия его артиллерии все же был (71–77 кбт у русских 203 мм 45-калиберных орудий против 60 кбт 40-калиберных японских). Исключение составляет лишь «Рюрик»: его 35-калиберные орудия, а также неудачные станки, не позволявшие высоко возвышать орудия, обусловили предельную дистанцию в идеальных условиях в 51 кбт; более того,

«Рюрик» к началу войны не мог развивать свои «заводские» 18 узлов и, несмотря на выдающуюся мореходность, был не в состоянии уйти от «асам» (бой в Корейском проливе 1 августа 1904 года всецело подтверждает этот факт).

Однако довоенным планам не суждено было реализоваться. «Чиркнув» дно Гибралтара, «Ослябя» не успел в Порт-Артур до начала войны, а военно-морское руководство (прежде всего – адмирал Е.А. Алексеев), опасаясь разделять корабли и ослаблять артурскую эскадру, отправило во Владивосток для крейсерских операций лишь «океанские» броненосные крейсера, оставив оба «броненосца-крейсера» в Порт-Артуре. Это не позволило реализовать их рейдерские качества, вынудив сражаться в эскадренном бою в составе куда более медленных (в данном случае имеем в виду «Севастополь» и «Полтаву»), но значительно лучше бронированных и вооруженных линкоров («Цесаревич» и «Ретвизан», в частности) против наиболее мощных японских кораблей.

5. Благодарности

Статья подготовлена в рамках гранта Российского научного фонда «Войны и население юга России в XVIII – начале XXI вв.: история, демография, антропология (проект №17-18-01411)».

Литература

Брокгауз, Ефрон, 1890–1907 – Японско-русская война 1904–1905 г. // Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона: в 86 т. (82 т. и 4 доп.). СПб., 1890–1907.

Бубнов, 1907 – Бубнов М.В. Порт-Артур. Воспоминания о деятельности 1-й Тихоокеанской эскадры и морских команд на берегу во время осады Порт-Артура в 1904 г. СПб., 1907. 292 с.

Быков, 2003 – Быков П.Д. Русско-японская война 1904–1905 гг. Действия на море. 2-е изд. М.: Эксмо, 2003. 672 с.

Золотарев, Козлов, 2004 – Золотарев В.А., Козлов И.А. Три столетия Российского флота, XIX – начало XX века, глава Русско-японская война 1904–1905 г. М.: АСТ, 2004.

Кокцинский, 2002 – Кокцинский И.М. Морские бои и сражения русско-японской войны, или причина поражения: кризис управления. 2-е изд. М.: Фонд Андрея Первозванного, 2002. 436 с.

Крестьянинов, Молодцов, 1998 – Крестьянинов В.Я., Молодцов С.В. Броненосцы типа «Пересвет» // Морская коллекция. 1998. № 1 (19).

Лактионов, 2004 – Лактионов А. Русско-японская война. Осада и падение Порт-Артура. 2-е изд. М.: АСТ, 2004. 736 с.

Макаров, 1943 – Макаров С.О. Рассуждения по вопросам морской тактики. М.: Военмориздат, 1943. С. 12. [Электронный ресурс]. URL: http://militera.lib.ru/science/makarov_so01/index.html (дата обращения 26.10.2018).

Мельников, 1989 – Мельников Р.М. «Рюрик» был первым / Науч. ред. В.Д. Доценко. Л.: Судостроение, 1989. 256 с.

Мельников, 2005 – Мельников Р.М. Броненосный крейсер «Баян» (1897–1904). СПб.: Изд-ль М.А. Леонов, 2005. 92 с.

Мельников, 2006 – Мельников Р.М. Броненосцы типа «Пересвет». М.: ООО «Военная книга», 2006. 116 с.

Мультиатули, Залесский, 2015 – Мультиатули П.В., Залесский К.А. Русско-японская война 1904–1905 гг. М.: Российский институт стратегических исследований, 2015. 816 с.

Римский-Корсаков, 1903 – Римский-Корсаков М.Н. Наставление командирам батарей, групп и plutонгов эскадренного броненосца «Пересвет». Порт-Артур, 1903. 158 с.

Семенов, 1911 – Семенов В.И. Флот и Морское ведомство до Цусимы и после. М. –СПб., 1911. 112 с.

Семенов, 2008 – Семенов В. Трагедия Цусимы. Расплата. Бой при Цусиме. Цена крови. М.: Эксмо, 2008. 640 с.

Советская историческая энциклопедия, 1962–1976 – Советская историческая энциклопедия. В 16 т. М.: «Советская энциклопедия», 1961–1976. Т. 1. С. 379.

Черкасов, 2000 – Черкасов В.Н. Записки артиллерийского офицера броненосца «Пересвет». СПб.: Бахкра, 2000. 150 с.

Klado, 1905 – Klado N. The Russian navy in the Russo-Japanese war. London: G. Bell, 1905.

Mamadaliyev et al., 2018 – Mamadaliyev A.M., Venkov A.V., Miku N.V., Médico A. On the Ratio of the Linear Forces of the Russian 1st Pacific and Japanese Squadrons during the Russian-Japanese War of 1904–1905 // *Bylye Gody*. 2018. Vol. 50. Is. 4: 1734-1743.

References

Brokgauz, Efron, 1890-1907 – Yaponsko-russkaya voina 1904–1905 g. [Japanese-Russian war of 1904–1905]. Entsiklopedicheskii slovar' Brokgauza i Efrona: v 86 t. (82 t. i 4 dop.). SPb., 1890–1907. [in Russian]

Bubnov, 1907 – Bubnov M.V. (1907). Port-Artur. Vospominaniya o deyatelnosti 1-i Tikhookeanskoi eskadry i morskikh komand na beregu vo vremya osady Port-Artura v 1904 g. [Memories of the activities of the 1st Pacific Squadron and naval teams on the coast during the siege of Port Arthur in 1904]. SPb., 292 p. [in Russian]

- Bykov, 2003 – *Bykov P.D.* (2003). Russko-yaponskaya voina 1904–1905 gg. Deistviya na more [The Russian-Japanese War of 1904–1905. Actions at sea]. 2-e izd. M.: Eksmo, 672 p. [in Russian]
- Cherkasov, 2000 – *Cherkasov V.N.* (2000). Zapiski artilleriiskogo ofitsera bronenostsa «Peresvet» [Notes of the artillery officer of the battleship Peresvet]. SPb.: Bakhkra. 150 p. [in Russian]
- Klado, 1905 – *Klado N.* (1905). The Russian navy in the Russo-Japanese war. London: G. Bell.
- Koktsinskii, 2002 – *Koktsinskii I.M.* (2002). Morskoe boi i srazheniya russko-yaponskoi voiny, ili prichina porazheniya: krizis upravleniya [Sea battles and battles of the Russian-Japanese war, or the cause of defeat: a crisis of management]. 2-e izd. M.: Fond Andreya Pervozvannogo. 436 p. [in Russian]
- Krest'yaninov, Molodtsov, 1998 – *Krest'yaninov V.Ya., Molodtsov S.V.* (1998). Bronenostsy tipa «Peresvet» [Armados of the “Peresvet” type]. *Morskaya kolleksiya*. № 1 (19). [in Russian]
- Laktionov, 2004 – *Laktionov A.* (2004). Russko-yaponskaya voina. Osada i padenie Port-Artura [The Russian-Japanese war. Siege and fall of Port Arthur]. 2-e izd. M.: AST. 736 p. [in Russian]
- Makarov, 1943 – *Makarov S.O.* (1943). Rassuzhdeniya po voprosam morskoi taktiki [Reasoning on marine tactics.]. M.: Voenmorizdat. P. 12. [Elektronnyi resurs]. URL: http://militera.lib.ru/science/makarov_soo1/index.html (data obrashcheniya 26.10.2018). [in Russian]
- Mamadaliyev et al., 2018 – *Mamadaliyev, A.M., Venkov, A.V., Miku, N.V., Médico, A.* (2018). On the Ratio of the Linear Forces of the Russian 1st Pacific and Japanese Squadrons during the Russian-Japanese War of 1904–1905. *Bylye Gody*. Vol. 50. Is. 4: 1734-1743.
- Mel'nikov, 1989 – *Mel'nikov R.M.* (1989). «Rurik» byl pervym [“Rurik” was the first]. Nauch. red. V.D. Dotsenko. L.: Sudostroenie. 256 p. [in Russian]
- Mel'nikov, 2005 – *Mel'nikov P.M.* (2005). Bronenosnyi kreiser «Bayan» (1897–1904) [The armored cruiser Bayan (1897–1904)]. SPb.: Izd-l' M.A. Leonov. 92 p. [in Russian]
- Mel'nikov, 2006 – *Mel'nikov R.M.* (2006). Bronenostsy tipa «Peresvet» [Armados of the “Peresvet” type]. M.: OOO «Voennaya kniga». 116 p. [in Russian]
- Mul'tatuli, Zalesskii, 2015 – *Mul'tatuli P.V., Zalesskii K.A.* (2015). Russko-yaponskaya voina 1904–1905 gg. [Russian-Japanese War of 1904–1905]. M.: Rossiiskii institut strategicheskikh issledovaniy. 816 p. [in Russian]
- Rimskii-Korsakov, 1903 – *Rimskii-Korsakov M.N.* (1903). Nastavlenie komandiram batarei, grupp i plutongov eskadrennogo bronenostsa «Peresvet» [The instruction to the commanders of the batteries, groups and plutongs of the squadron battleship “Peresvet”]. Port-Artur. 158 p. [in Russian]
- Semenov, 1911 – *Semenov V.I.* (1911). Flot i Morskoe vedomstvo do Tsusimy i posle [Fleet and Navy before Tsushima and after]. M.-SPb. 112 p. [in Russian]
- Semenov, 2008 – *Semenov V.* (2008). Tragediya Tsusimy [The tragedy of Tsushima]. Rasplata. Boi pri Tsusime. Tsena krovi. M.: Eksmo. 640 p. [in Russian]
- Sovetskaya istoricheskaya entsiklopediya, 1962–1976 – *Sovetskaya istoricheskaya entsiklopediya* [Soviet historical encyclopedia]. V 16 t. M.: «Sovetskaya entsiklopediya», 1961–1976. T.1. P. 379. [in Russian]
- Zolotarev, Kozlov, 2004 – *Zolotarev V.A., Kozlov I.A.* (2004). Tri stoletiya Rossiiskogo flota, XIX – nachalo XX veka, glava Russko-yaponskaya voina 1904–1905 g. [Three centuries of the Russian fleet, XIX – early XX century, the head of the Russian-Japanese war of 1904–1905]. M.: AST, 2004. [in Russian]

Тактико-технические характеристики броненосных крейсеров русского и японского флотов в период войны 1904–1905 гг.

Анвар Мирзахматович Мамадалиев ^{a, b, *}, Андрей Вадимович Венков ^c,
Наталья Валентиновна Микю ^d, Од Медико ^e

^a Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Вашингтон, США

^b Волгоградский государственный университет, Волгоград, Российская Федерация

^c Южный научный центр Российской академии наук, Ростов-на-Дону, Российская Федерация

^d Пензенский государственный университет архитектуры и строительства, Пенза, Российская Федерация

^e Университет Женевы, Женева, Швейцария

Аннотация. Серия статей посвящена анализу соотношения противостоящих друг другу линейных (броненосных) сил русской 1-й Тихоокеанской и японской эскадр в период Русско-японской войны 1904–1905 годов перед началом боевых действий, освещению тактико-технических характеристик броненосных кораблей и стратегии их использования военно-морским руководством. Также в работе делается попытка оценить шансы на победу 1-й Тихоокеанской эскадры с учетом ее боевых возможностей накануне войны в условиях генерального сражения.

* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: anvarm@mail.ru (А.М. Мамадалиев)

Материалами для подготовки статьи стала дореволюционная, советская и новейшая историография. Методологическую основу исследования составили традиционные для российской историографии принципы историзма, научной объективности и системности. В процессе работы использовался историко-сравнительный метод, который позволил авторам рассмотреть военные флоты противоборствующих сторон через призму сравнения тактико-технических характеристик.

В данной статье анализируются преимущества и недостатки линейных сил русского и японского флотов, исходя из их концептуальных тактико-технических характеристик.

Ключевые слова: Военно-морской флот, «дальневосточный вопрос», Русско-японская война, 1-я Тихоокеанская эскадра, русский флот, японский флот, русские броненосцы, линейный корабль, броненосец, броненосный крейсер, линейные силы флота.