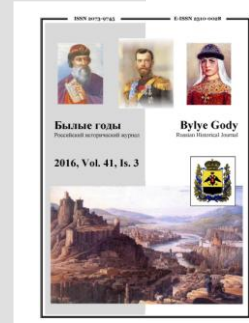


Copyright © 2016 by Sochi State University



Published in the Russian Federation
 Bylye Gody
 Has been issued since 2006.
 ISSN: 2073-9745
 E-ISSN: 2310-0028
 Vol. 41, Is. 3, pp. 705-713, 2016

Journal homepage: <http://bg.sutr.ru/>



UDC 629.12

First Battleships of the Coast Defense of Russian Emperor Fleet. Part 2

Yuri F. Katorin ^{a,*}, Anatolii P. Nyrkov ^b

^a University ITMO, Russian Federation

^b Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping, Russian Federation

Abstract

In this article it is told about design and building in Russia of the second generation tower armored ships, are given their characteristics, are described design features, and also basic stages of service in the composition of Baltic fleet, the advantages and disadvantages in the projects are analyzed. The materials of article are the continuation of publication in № 4 (38) periodical «Bylye Gody» in 2015 the year. Are described the difficulties, which arose during the organization of their building at the Russian plants. Prove laws governing the passage from “monitor” diagram to the nautical Battleship of coast defense. On the basis the analysis of the represented materials there are determined the basic stages of the formation of the Russian school of military ship building.

Keywords: Baltic fleet, the history of shipbuilding, coast defense, monitor, armored frigate, the Battleship of coast defense, E.E. Gulyayev.

1. Введение

В число функций военно-морского флота, кроме действий в открытом море, входит также ряд обязанностей, для выполнения которых применение крупных кораблей было бы нерационально, а иногда просто невозможно. Сюда можно отнести боевые действия в прибрежных районах, включая поддержку флангов сухопутной армии, обстрел береговых укреплений и оборону собственных портов, а также боевые операции на крупных реках и озерах. Причем для решения некоторых из этих задач нужны пусть не очень мореходные, но достаточно мощные и хорошо защищенные корабли. Поэтому наряду с эскадренным броненосцем получил развитие и броненосец береговой обороны (ББО) (Шведе, 1940; Шершов, 1940).

В период 1870–1880 годов броненосцами береговой обороны являлись мониторы. Об истории их постройки в России подробно рассказано в первой части статьи (Katorin, Nyrkov, 2015), но крайне низкая мореходность заставила отказаться от этого типа кораблей, несмотря на прекрасную защиту и мощное вооружение. Требовался броненосец, который, сохраняя основные достоинства монитора, имел бы мореходность, достаточную для действий хотя бы в прибрежных районах. В этом направлении и пошло их развитие – все следующие русские броненосцы береговой обороны были мореходными кораблями, что отражало закономерное и повсеместное отступление от «мониторной» схемы 1860-х годов с ее сплошь бронированным низким бортом, опасным при плавании в свежую погоду (Шведе, 1940).

2. Материалы и методы

2.1. Материалами послужили документы Центрального государственного архива Военно-морского флота, опубликованные отчеты, а также материалы дореволюционной периодической печати. Важное место занимают и современные исследования по истории судостроения Российской империи.

* Corresponding author

E-mail addresses: katorin@mail.ru (Yu.F. Katorin), kaf.koib@gmail.com (A.P. Nyrkov)

2.2. Методологической основой работы послужили основополагающие методы объективности, системности и диалектической взаимосвязи явлений, методы историзма, сравнительного анализа и синтеза, способствующие критически-аналитическому осмыслению событий и фактов далекого прошлого, критическое отношение к источникам, вынесение суждений в результате анализа совокупности фактов, а также показ явлений в развитии и контексте исторической обстановки.

Обоснованность и достоверность исследования базируется на основе анализа большого количества архивных материалов и литературных источников и обеспечивается научной методологией, комплексным характером исследования, системным подходом и подтверждается строгой логикой выводов в соответствии с поставленными целями и задачами.

3. Обсуждение

Броненосцы береговой обороны давно известный класс кораблей, в середине XIX века получивший довольно широкое распространение и на Российском императорском флоте. Хотя использовались они совсем недолго, однако их короткие сроки существования не помешали появлению многочисленных научных и научно-популярных работ, выпуску фундаментальных книг и монографий об этих кораблях (Грибовский, Черников, 1996; Мельников, 2002; Katorin, 2015).

Однако подавляющее число такой литературы посвящено либо описанию истории создания и техническим характеристикам кораблей конкретных серий, либо рассмотрению истории развития и особенностей кораблестроительных школ тех или иных стран. Наиболее известной из них у нас является монография В.Ю. Грибовского, И.И. Черникова (Грибовский, Черников, 1996), а также подборка архивных документов и статей из «Морского сборника» о строительстве и испытаниях русских мониторов (Закладка броненосного, 1866; Спуск броненосного, 1867; Спуск башенных, 1868).

Но, хорошо проследивая историю постройки, они почти не содержат материалов по боевому применению этих кораблей, а некоторые носят чисто справочный характер. Этот недостаток делает весьма затруднительным осуществить полный и глубокий анализ причин изменения тех или иных ТТХ. В другой группе работ, наоборот, упор делается на опыт боевого использования ББО в войнах, но есть лишь краткое упоминание их ТТХ и конструктивных особенностей. Не решил проблему и приуроченный к 300-летию юбилею Российского флота пятитомный труд петербургских историков, изданный в 1994–1996 годах (Доценко и др., 1996).

Большую трудность вызывает разбросанность материала и нередко противоречивость данных различных источников, а также сложность органично соединить в одной работе инженерные вопросы и вопросы боевого применения кораблей данного класса. На основании изученных по данной теме литературных источников можно сделать следующие основные выводы:

во-первых, имеющиеся труды, очерки, отдельные статьи и другие литературные источники требуют обобщения и систематизации в соответствии с современными взглядами на теорию и практику военного кораблестроения;

во-вторых, имеющиеся разрозненные материалы требуют всестороннего подробного анализа с целью систематизации и обобщения информации, содержащейся в них, и определения ее значения для современных условий.

Военно-морская проблема России оказала серьезное, и, кажется, до сих пор должным образом не осмысленное воздействие на ход и исход эволюции российского государства в период одного из самых критических изломов в истории евро-азиатского региона. Дело не только в том, что гонка морских вооружений тяжёлым бременем ложилась на все структуры "развивающейся" страны, испытывавшей перегрузки в ходе социополитических и экономических модернизаций (всякую "лишнюю" копейку правящая военно-служилая элита направляла на развитие "красы и гордости" империи — военного флота). Развитие ВМС России являлось проблемой не только и не столько финансово-экономической, сколько социально-культурной. Один из наиболее известных отечественных военно-морских историков и публицистов, Н.Л. Кладов, в разгар русско-японской войны не без основания констатировал, что Россия была и остается «страной сухопутной», не понимающей значения флота.

4. Результаты

Следующие после «русалок» русские ББО должны были превосходить своих предшественников «мониторной программы» по мореходности, вооружению и бронированию. Неудовлетворительная мореходность первых мониторов типа «Смерч» показала необходимость создания башенных кораблей с более высоким надводным бортом и улучшенными ходовыми качествами. Такими кораблями стали броненосные фрегаты типа «Адмирал Грейг» — первые мореходные башенные броненосцы Российского Императорского флота. В сущности, русские башенные броненосные фрегаты явились переходным типом от мониторов к броненосцам береговой обороны, главным оперативным назначением которых тоже была борьба с кораблями противника, вторгшимися в прибрежную зону. Однако, если мониторы предназначались для действий в шхерах, то фрегаты — для защиты рейдов и поддержки шхерного флота (Katorin, Nyrkov, 2015).

Чертежи нового корабля разработал Морской технический комитет в 1864 году. Первоначально они должны были иметь три башни и полное парусное вооружение фрегата, но позже было решено

ограничиться косыми парусами, позволявшими развивать скорость до 2 узлов. Характерными чертами башенных фрегатов стали носовой бушприт и продольный переходной мостик, позволявший работать с парусами и шлюпками в свежую погоду. Кроме того, ставилась задача строить их исключительно на отечественных верфях и с применением железа только русского производства, поэтому приемщики Морского министерства тщательно наблюдали за тем, чтобы подрядчики не применяли железо, полученное из-за границы. В связи с этим путь их создания оказался более сложным и длительным (Мельников, 2002).

Уже в ходе постройки, начавшейся в сентябре 1865 года, эти трехбашенные корабли претерпели разнообразные конструктивные изменения и усовершенствования. В июле 1866 года встал вопрос об усилении бронирования. Испытания показали, что 114-мм броня, считавшаяся надежной защитой против ядер, с появлением нарезных 203-мм орудий пробивается навылет со значительных расстояний. Для увеличения толщины брони специально назначенная комиссия под председательством адмирала Иван Ивановича фон Шанца (Eberhard von Schantz; 1802—1879) признала необходимым снять с трехбашенных кораблей по одной башне с двумя орудиями. Снятая вместе с орудиями, механизмами и боеприпасами башня облегчила корабль на 126 т, из которых 49 т предназначались для усиления брони двух оставшихся башен, а остальные – бортовой. В связи со смещением башен к середине корпуса сдвигалось на 2,4 м к носу и машинное отделение, удлинялся гребной вал, менялись расположение и конструкция двух поперечных переборок. (ЦГАВМФ, ф. 164, оп. 1, д. 628, л. 3; Мельников, 2002)

Работы грозили затянуться в связи с несвоевременной поставкой более толстых броневых плит, которые толще 114 мм на Ижорском заводе еще не прокатывались. Однако адмирал И.И. фон Шанц подчеркивал, что «при современном состоянии дела броненосного судостроения и морской артиллерии» усиление брони необходимо, невзирая на возможное удорожание и увеличение сроков готовности кораблей. В конце концов, перемены коснулись лишь двух кораблей Невского завода (ЦГАВМФ, ф. 164, оп. 1, д. 628, л. 3; ЦГАВМФ, ф. 421, оп. 1, д. 38, л.2-4. 4, 6).

Так на Балтике появились двух- и трехбашенные броненосные фрегаты «Спиридов», «Чичагов», «Грейг» и «Лазарев» – наиболее совершенные и мощные корабли береговой обороны 1860-х годов. Первоначально они классифицировались как башенные броненосные батареи и должны были иметь по три башни. В июле 1866 года в названия всех кораблей включили слово «адмирал». Таким образом, родилась новая традиция наименования кораблей отечественного флота в честь прославленных флагманов (Мельников, 2002; Закладка яхты, 1865).

«Адмирал Грейг» строился Новым Адмиралтейством в С.-Петербурге. Подготовительные работы начались в апреле 1865 года, а официальная закладка состоялась лишь через год, 28 апреля 1866 года. Механизмы для «Адмирала Грейга» изготовлял завод Карра и Макферсона¹. Этому же заводу заказали и однотипный корабль, «Адмирал Лазарев», официальная закладка которого состоялась 17 мая 1867 года. И, хотя постройка первого из них шла «неимоверно быстро», опоздания кованых штевней и другие неурядицы казенной постройки задержали спуск (Мордвинов, 1881; ЦГАВМФ, ф. 410, оп. 2, д. 4587, л. 173).

Первым 9 сентября 1867 года сошел на воду «Адмирал Лазарев». «Адмирал Грейг» был спущен лишь 18 октября 1868 года. 26 сентября 1869 года его с помощью буксирных судов привели в Кронштадт. Достройку продолжила группа командированных из Петербурга рабочих. По целому ряду причин готовность башен опоздала на 2 года. Установку брони на «Лазареве» завершили только в марте 1871 года. На ходовые испытания корабли вышли лишь в 1871 году (Спуск броненосного, 1867).

При практически одинаковой длине и ширине с «Адмиралом Лазаревым» и «Адмиралом Грейгом» двухбашенные броненосные фрегаты отличались лишь более заостренными обводами, увеличенной до 4,9 м осадкой и выросшим на 30 т водоизмещением. Заказ на их постройку в мае

¹ Инженер, механик Макферсон и купец Карр договорились о создании нового завода. Так 26 мая 1856 году был основан «Балтийский литейный механический и строительный завод Карра и Макферсона». Марк Львович Макферсон (1804–1879) – русский изобретатель, по происхождению англичанин, в 1856–1872 годах – директор и главный инженер «Компании Карра и Макферсона». До 1853 года он был инженером-механиком императорской яхты «Невка» и имел собственную мастерскую. В 1856 году крупный сахарозаводчик купец 1-й гильдии Матвей Егорович Карр (1821–1903) пригласил Макферсона в компаньоны. Купец, который ничего не смыслил в судостроении, выбрал этого инженера-кораблестроителя потому, что он пользовался авторитетом у технических специалистов. К тому же ему благоволил покойный Николай I: когда началась Крымская война и за пределы России стали выдворять британских подданных, то, по велению царя, инженер был оставлен в Петербурге, а его слесарную мастерскую не закрыли. Купец не вмешивался в производственные вопросы и руководителем фактически стал Макферсон. Он сам разыскал место для устройства завода и в 1857 году предприятие запустило производство. Макферсон всеми силами старался развивать производство и участвовать в госпроектах. Он обратился в Морское ведомство с предложением своих услуг и уже в 1861 году завод получил золотую медаль на Промышленной выставке в Петербурге за отличную продукцию для нужд Морского флота. В 1872 году завод Карра и Макферсона обанкротился. Его силы подорвал пожар и скандал, связанный с невыполнением в срок крупного заказа. В дальнейшем завод побывал во владении нескольких акционерных компаний. В 1894 году Балтийский завод переходит в ведение Морского министерства.

1865 года получил Невский завод П.Ф. Семянникова и В.А. Полетики. Контрактная стоимость каждого корабля составляла 796 тыс. руб. В соответствии с контрактом от 23 мая 1866 года (Мордвинов, 1881).

Невский завод изготавливал для обоих кораблей котлы и главные паровые машины — горизонтальные прямого действия с двумя цилиндрами. Машины вращали трехлопастной винт системы Гриффитса диаметром 4,5 м. Мощность механизмов на обоих кораблях составила около 2000 л.с. Запас угля 256 т. Дальность плавания 1200—1500 миль при 9-узловом ходе. В октябре 1866 года их решили строить с двумя башнями каждый, но с усиленной защитой. Окончательно фрегаты к сдаче требовалось представить в июле 1868 года, но сроки не выдержали. «Адмирал Спиридов» сошел на воду 16 августа, «Адмирал Чичагов» — 1 октября 1868 года. В Кронштадте достройку кораблей продолжили: обшивка броней завершилась в июле 1869 года (ЦГАВМФ, ф. 921, оп. 2, д. 227, л. 40, 148, 154, 188, 205).

По окончательному проекту трехбашенные фрегаты имели водоизмещение 3462 т и длину 77,4 м, осадку 4,8 м; двухбашенные — 3492,5 т, 77,5 м, 4,9 м соответственно при одинаковой ширине 13,1 м. Толщина бортовой брони «Адмирала Грейга» была в пределах от 89 до 152 мм, «Адмирала Спиридова» — от 102 до 178 мм. Башни бронировались плитами толщиной 140 и 160, а боевые рубки — 127 мм. Суммарная толщина двух слоев палубной брони с прокладкой из сукна или войлока достигала 25,4 мм. Экипаж трехбашенных кораблей состоял из 282 человек (12 офицеров, 10 кондукторов), двухбашенных — 250 человек (11 офицеров, 9 кондукторов). Скорость 10 узлов (Каторин, Ачкасов, 2012).

Вооружение ГК устанавливалось в двухорудийных 229-мм башенных установках системы Кольза, пушечные стволы нарезные имели длину 20 калибров и заряжались с казенной части. Боекомплект включал по 100 выстрелов на ствол. Затем было реализовано предложение адмирала Андрея Александровича Попова (1821—1898) — замена в каждой башне двух 229-мм одним 280-мм орудием. «Уменьшить число орудий, но зато увеличить их калибр и цельность выстрелов есть отличительное направление морской техники в настоящее время», — напоминал адмирал. Такая замена снижала перегрузку, причем вес бортового залпа не уменьшался, а точность стрельбы из одного орудия, при которой исключалось влияние погрешности при наведении двух орудий, повышалась. В 1890—1900 годах вооружение фрегатов пополнилось скорострельными пушками Гочкисса. В результате вплоть до 1890-х годов трехбашенные фрегаты оставались после «Петра Великого» самыми мощными в артиллерийском отношении кораблями русского флота. Бортовой залп каждого составлял 750 кг металла (Каторин, Волковский, 2014).

«Адмирал Лазарев». Заложен весной 1865 года на заводе Карра и Макферсона в Санкт-Петербурге, спущен на воду 9 сентября 1867 года. Вступил в строй в 1869 году, окончательно укомплектован в 1871 году. 1 февраля 1892 года переклассифицирован в броненосец береговой обороны. 1 августа 1907 года исключен из списков судов флота, разоружен и сдан Кронштадтскому порту. Использовался как учебное судно-блокшив. Затонул во время шторма в октябре 1912 года при буксировке в Германию для разделки на металл (ЦГАВМФ, ф. 921, оп. 2, д. 227, л. 237-262, 331, 341).

«Адмирал Грейг». Заложен 20 августа 1865 года на Новом Адмиралтействе в Санкт-Петербурге, спущен 18 октября 1868 года. Вступил в строй в 1869 году, окончательно укомплектован в 1871-м. 1 февраля 1892 года переклассифицирован в броненосец береговой обороны. 18 марта 1907 года разоружен и сдан Кронштадтскому порту, 9 декабря 1909 года исключен из списков судов флота, в 1912 году разделан на металл в Петербургском порту (Закладка броненосного, 1866).

«Адмирал Спиридов». Строительство начато 8 ноября 1866 года на заводе Семянникова и Полетики (Санкт-Петербург), спущен на воду 16 августа 1868 года, введен в эксплуатацию в 1869 году, 1 февраля 1892 года переклассифицирован в броненосец береговой обороны, 18 марта 1907 года разоружен и сдан Кронштадтскому порту, 1 августа 1907 года исключен из списков судов флота и обращен в плавучий угольный склад, после 09.04.1912 «Исключенное судно №1» (Каторин, Волковский, 2014).

«Адмирал Чичагов». Строительство начато 8 ноября 1866 года на заводе Семянникова и Полетики (Санкт-Петербург), спущен на воду 16 августа 1868 года, введен в эксплуатацию в 1869 году, с 1892 года классифицировался как броненосец береговой обороны, а с 1900 года как учебно-машинное судно Кронштадтской машинной школы, выведен из состава флота, разоружен и сдан к порту 9 апреля 1907 года, осенью 1907 года посажен на мель в районе Ревеля и превращен в мишень для артиллерийских стрельб. После 09.04.1912 «Исключенное судно №2» (Каторин, Волковский, 2014).

Строительство в России большой серии кораблей потребовало преодоления целого ряда организационных и технологических трудностей. Приходилось корректировать состав поставок и ассортимент заказываемого металла, не всегда соответствующий производственным возможностям предприятий. Некоторые виды проката приходилось осваивать заново. Броню и поковки для всех 4 кораблей серии поставлял Ижорский завод, часть брони (до 820 т) заказали Камскому железодельному заводу горного ведомства. Обуховский завод, налаживающий выпуск стальных нарезных орудий, поставлял инструментальную сталь. На Невском заводе успешно работало собственное «железопрокатное заведение». Приемщики Морского министерства тщательно

наблюдали за тем, чтобы подрядчики не применяли железо, полученное из-за границы (Шершов, 1940).

Понятно, что все эти трудности развития отечественного железного броненосного судостроения не могли не сказываться на сроках постройки. Постройка и служба фрегатов – важный этап в развитии отечественного судостроения и флота, первый опыт проектирования и постройки крупной серии больших броненосных кораблей на отечественных верфях, из отечественных материалов. Все это позволило отработать проектную практику, технологию и организацию броненосного судостроения. И, наконец, эти корабли служили не только надежной защитой берегов Балтики, но и многие годы – кузницей кадров российского флота (Мельников, 2002).

В период 1893–1896 годов для Балтийского моря по проекту Э.Е. Гуляева¹ были построены три классических броненосца береговой обороны: «Адмирал Ушаков», «Адмирал Сенявин» и «Генерал-адмирал Апраксин». По большому счету это был вполне адекватный ответ Швеции, чей, растущий как на дрожжах, флот состоял из кораблей этого класса (Доценко и др., 1996; ЦГАВМФ, Ф. 921, Оп. 2, Д. 242, Л. 139).

Водоизмещение стандартное 4126 т, полное 4648 т, длина 86,4 м, ширина 15,9 м, осадка 5,2 м, скорость 16 узлов, дальность плавания 3400 миль (9 узл.), экипаж 385 матросов и 21 офицер. Бронирование состояло из 254-мм узкого (2,1 м) броневых пояса длиной 53 метра, навешенного в средней части корабля, с 203-мм траверсами, от которых шла к оконечностям 51-мм карапасная палуба. Поверх пояса шла 25-мм броневая палуба. Башни и барбетовые были прикрыты 152-мм броней. Вооружение: четыре 254-мм орудия (на «Апраксине» три) в башнях, четыре 120-мм пушки в углах центральной надстройки, 6 47-мм и 18 37-мм противоминных орудий, 4 торпедных аппарата (Грибовский, Черников, 1996).

Гладкопалубный низкобортный корпус броненосца изготавливался из сименс-мартеновской стали, методом клепания и набирался по бракетной («клетчатой») системе. Корабль имел фор- и ахтерштевень, палубу спардека, верхнюю, жилую и броневую (карапасную) палубы, трюм и двойное дно. Форштевень и ахтерштевень, образывавшие носовую и кормовую оконечности, изготавливались из стальных отливок. Прямой в надводной части форштевень имел отверстие для носового минного аппарата, а под водой – выступающий вперед таран (Грибовский, Черников, 1996).

На верхней палубе, между носовой и кормовой башнями главного калибра, от борта и до борта, располагалась надстройка (спардек). Надстройка имела длину 42,6 м и обшивалась по бортам стальными листами толщиной 9,5 мм. В надстройке располагались корабельная мастерская, казематы 120-мм орудий, канцелярия, такелажные рундуки, арсенал, камбузы офицеров и команды, кубрики, а также походная (разборная) церковь. На жилой палубе располагались носовой минный аппарат и два командных гальюна, два паровых шпилья, аптека и лазарет, помещения команды (кубрики), подбашенные пространства башен главного калибра, каюты офицеров и кондукторов, офицерский буфет, кают-компания офицеров, каюты старшего офицера и механика, апартаменты командира корабля.

На броневой палубе располагались шкиперская каюта, носовая электростанция, малярная каюта, патронные погреба, минная кладовая, помещения провизии, винный погреб, машинно-котельные отделения, кормовая электростанция, парусная и минная каюты, помещения сухой провизии, помещение рулевой машины (Грибовский, Черников, 1996).

В трюме устраивались погреба боезапасов главного калибра и 120-мм калибра, отделения трюмных помп и насосов, угольные ямы, румпельное отделение. Двойное дно, толщиной 6,4 мм, делилось флорами и стрингерами на независимые отсеки и располагалось от 15-го до 59-го шпангоутов. Поперечные водонепроницаемые переборки имели толщину 8 мм ниже броневой палубы и 6,4 мм – выше ее. Они располагались на 10, 25, 34, 42,5, 51, 60 и 66 шпангоутах. На броненосце имелись две бортовых продольных переборки толщиной 6,4 мм, которые образовывали помещения угольных ям и бортовых коридоров. Они так же служили, как дополнительная противоминная защита корабля (Грибовский, Черников, 1996).

Главный броневой пояс по ватерлинии имел длину 53 м и высоту 2,1 м с погружением в воду на 1,2 м. Пояс состоял из 30 стальных броневых плит, которые на протяжении кочегарных и машинного отделений имели толщину 254 мм с угонением к нижней кромке до 127 мм. Ближе к носу и корме шла к оконечностям 51-мм карапасная палуба. Барбетовые башни прикрывались 152-мм плитами. Сами башни были забронированы 178-мм плитами (по четыре плиты на башню), крыши их состояли из

¹ Гуляев Эраст Евгеньевич (1846–1919) – русский кораблестроитель, ученый, первым в мире обосновал конструктивную защиту кораблей от подводных взрывов, генерал-лейтенант Корпуса корабельных инженеров. В 1868 году с отличием окончил кораблестроительное отделение Инженерное училище морского ведомства. По окончании училища служил в Новом Адмиралтействе. Принимал участие в постройке одних из первых в русском флоте броненосцев: трехбашенного броненосного фрегата «Адмирал Грейг» и броненосца «Петр Великий». В 1888–1891 годах проектировал новые броненосцы береговой обороны типа «Адмирал Ушаков». Автор проектов «малых» броненосцев «Двенадцать апостолов» и «Гангут», проекта «непотопляемого и неопрокидывающегося броненосца». В 1896–1904 годах был помощником главного инспектора кораблестроения генерал-лейтенанта Николая Евлампиевича Кутейникова (1845–1906). В 1909 году уволен со службы по болезни в чине генерал-лейтенанта.

38-мм броневых листов на 13-мм стальной рубашке. Боевая рубка защищалась двумя изогнутыми соответствующим образом 178-мм плитами. При этом рубка крепилась прямо к палубному настилу спардека и не имела бронированной трубы для проводов или иного прочного основания (Грибовский, Черников, 1996).

Артиллерия броненосца состояла из четырех 254-мм, четырех 120-мм, шести 47-мм, шести 37-мм пятиствольных и двенадцати 37-мм одноствольных орудий. 254-мм орудия были размещены попарно в башнях. На первых двух броненосцах установки были с гидравлическим приводом, на «Генерал-адмирале Апраксине», впервые в русском флоте, - с электрическим; кроме того, они имели большой угол возвышения орудий (35° против 15° на первых двух), что увеличило дальность стрельбы с 60 до 73 кабельтовых и допускало скорострельность 1 выстрел в полторы минуты. 120-мм скорострельные пушки с длиной ствола 45 калибра системы Кане размещались по углам спардека на верхней палубе. Станок без щита с центральным штырем обеспечивал максимальный угол возвышения 20°, что соответствовало дальности стрельбы 54 *кбт*. Шесть 47-мм скорострельных пушек Гочкиса размещались следующим образом: по бортам в средней части спардека на верхней палубе, на среднем мостике и в командирском помещении в жилой палубе. Пятиствольные 37-мм пушки Гочкиса размещались на мостиках, десять одноствольных легких 37-мм орудий на вертлюжных установках стояли на боевом марсе фок-мачты броненосца, два таких же орудия служили для вооружения шлюпок (Грибовский, Черников, 1996).

Главная энергетическая установка состояла из двух вертикальных паровых машин тройного расширения и четырех огнетрубных котлов, мощность 5769 л.с. Машины вращали два бронзовых гребных винта диаметром по 3,96 м. Учитывая недостаточные производственные мощности по выпуску судовых машин на Балтийском и Франко-Русском заводах, а также их большую загруженность, Морское министерство заказало для первых 2 кораблей главные механизмы в Англии. Контракты с фирмами «Хэмфрис Тэннант и К°» и «Моделей, сыновья и Фильд» (соответственно 13 марта и 20 июля 1892 г.) предусматривали изготовление и монтаж машинно-котельных установок для «Адмирала Сенявина» и «Адмирала Ушакова» к лету 1894 года. Для «Апраксина» главные и вспомогательные механизмы были заказаны Франко-русскому заводу (бывший завод Берда) в Петербурге. Завод изготовил машины и котлы по чертежам «Моделей» (ЦГАВМФ, ф. 164, оп. 1, д. 1508, л. 44-52).

«Адмирал Ушаков». Заложен на «Балтийском заводе» 22 октября 1892 года, спущен на воду 27 октября 1893 года. К концу апреля 1894 года завершилась сборка главных и вспомогательных механизмов. Однако вступление в строй «Адмирала Ушакова» из-за неготовности орудий и башенных установок задержалось еще на два года. 9 августа 1895 года броненосец у стенки Балтийского завода поднял флаг, гюйс и вымпел, начав свою первую кампанию для ходовых испытаний. Выход в море на официальные 12-часовые испытания полным ходом состоялся 20 сентября 1895 года. 18 сентября 1897 года броненосец береговой обороны «Адмирал Ушаков», после монтажа артиллерии, был официально принят в состав флота (ЦГАВМФ, ф. 421, оп. 1, д. 945, л. 55).

11 декабря 1904 года под председательством генерал-адмирала в Петербурге состоялось совещание, где решено было послать на соединение со 2-й Тихоокеанской эскадрой Отдельный отряд в составе броненосцев «Император Николай I», «Адмирал Ушаков», «Адмирал Сенявин», «Генерал-адмирал Апраксин» и броненосного крейсера «Владимир Мономах». Командовать отрядом был назначен контр-адмирал Николай Иванович Небогатов (1849–1922). В среду 2 февраля 1905 года корабли отряда навсегда распрощались с Либавой, а 26 апреля в 15.00 в торжественной обстановке присоединились к 2-й Тихоокеанской эскадре недалеко от пролива Куа-бе у бухты Ван-Фонг. В Цусимском бою днем 14 мая 1905 года «Ушаков» получил три попадания крупными снарядами и из-за двух пробоин ниже ватерлинии ночью отстал от эскадры. Утром 15 мая после боя с двумя японскими броненосными крейсерами «Ивате» и «Якумо», «Адмирал Ушаков» был затоплен экипажем. В самом начале боя в крейсера противника попали два снаряда, вызвавших мелкий пожар, после чего японцы вышли за пределы досягаемости орудий главного калибра. Из команды броненосца погибли 7 офицеров (в том числе и командир), 3 кондуктора и 84 унтер-офицера и матроса, остальных выловили из воды японцы. Спасали долго и добросовестно; последних, как говорили очевидцы, подобрали уже при свете прожекторов (Каторин, Волковский, 2014).

«Адмирал Сенявин», был заложен 8 апреля 1893 года в Новом Адмиралтействе. Торжественный спуск корабля на воду состоялся 10 августа 1894 года. Опоздание спуска на воду задержало установку котлов и машин, своевременно (осенью 1893 г.) доставленных в С.-Петербург изготовившей их английской фирмой «Хамфрис Теннант и К°». Иной подход фирмы к обеспечению тяги в котлах, по сравнению с установкой «Моделей» для «Адмирала Ушакова», обусловил меньшую высоту дымовых труб броненосца. Разница в их высоте и стала основным внешним отличительным признаком практически однотипных кораблей. Введен в эксплуатацию 03.07.1897, а 09.09.1902 – перечислен в 6-й флотский экипаж. Во время русско-японской войны вошел в состав отряда контр-адмирала Н.И. Небогатова, направляющегося на усиление уже находившейся в пути 2-й Тихоокеанской эскадры. 26.04.1905 – соединился со 2-й Тихоокеанской эскадрой у бухты Ван-Фонг. Участвовал в Цусимском сражении. Сдался японцам утром 15 мая 1905 года. Был включен в состав

японского флота под названием «Мишима» (Каторин, Волковский, 2014; Грибовский, Черников, 1996).

«Генерал-адмирал Апраксин». В освободившемся в 1895 году, после спуска «Сисоя Великого», доке Нового Адмиралтейства был заложен третий броненосец. Спущен на воду 27 октября 1893 года. Введен в эксплуатацию в 1896 году. В проект последнего корабля серии были внесены некоторые изменения, как в состав и расположение артиллерии (кормовая башня была одноорудийной, с рекордным для своего времени углом возвышения орудий в 35°, изменен состав и расположение противоминной артиллерии), а также несколько усовершенствовано бронирование. Кроме того, корабль получил усовершенствованные орудия главного калибра. (ЦГАВМФ, ф. 410, оп. 2, д. 4490, л. 173, 482; д. 4364, л. 345; ф. 417, оп. 1, д. 109, л. 25)

12 ноября 1899 года «Генерал-адмирал Апраксин» вышел из Кронштадта на зимовку в Либаву и в 3 часа ночи при сильной метели выскочил на камни у южной оконечности о. Гогланд. С работами по спасению броненосца связано и первое практическое применение изобретения Александра Степановича Попова (1859–1905) – радиосвязи. Только после успешного окончания подрывных работ ледоколу «Ермак» 11 апреля 1900 года удалось снять броненосец с камней. Ремонт поврежденных броненосца средствами Кронштадтского порта, заверченный в 1901 году, обошелся казне более чем в 175000 рублей. Во время русско-японской войны вошел в состав I Отдельного отряда, направляющегося на усиление уже находившейся в пути 2-й Тихоокеанской эскадры. Принял участие в Цусимском сражении. Сдался японцам утром 15 мая 1905 года, и под именем «Окиносима», использовался ими в качестве учебного корабля (Мордвин, 1881).

Увы, судьба всех трех броненосцев трагична, однако в целом в рамках предложенной концепции (броненосца с мощным вооружением и водоизмещением около четырех тысяч тонн) корабль получился не плохой. Но в Русско-японскую войну судам пришлось выполнять совершенно не свойственные им функции – эскадренных броненосцев, что не позволило в полной мере реализовать их положительные качества, заложенные при проектировании и постройке. То, что низкобортные корабли просто смогли совершить переход из Балтийского моря на Дальний Восток, многие историки флота считают настоящим чудом. Но каждое чудо имеет свои пределы. Броненосец береговой обороны может эффективно вести бой только у своих берегов, когда он отражает атаку врага и у него есть возможность быстро уйти в гавань. В открытом море низкая скорость не позволяла этим кораблям ни сблизиться с противником на дистанцию досягаемости своих орудий ни уйти от него (Грибовский, Черников, 1996).

5. Заключение

Таким образом, становление русской школы военного кораблестроения на примере броненосцев береговой обороны можно разделить на 4 этапа. На первом постройка кораблей проводилась в основном из английского железа по чертежам монитора «Пассаик», привезенным из Америки. При этом значительной реконструкции подверглись верфи, не приспособленные для строительства броненосных судов. Два корабля серии строились за границей.

На втором этапе двухбашенные броненосные канонерские лодки строили уже по оригинальному проекту, правда, английского инженера Чарльза Митчелла (Charles Mitchell; 1820–1895). При этом многие комплектующие изготавливались в России. Это были первые корабли с броней отечественного производства, прокатанной на Камском и Ижорском заводах (Доценко и др., 1996).

На третьем этапе строили броненосные фрегаты типа «Адмирал Грейг» – первые мореходные башенные броненосцы Российского флота. Чертежи нового корабля разработал Морской технический комитет, а собирали их только из материалов, сделанных в России. Постройка и служба фрегатов – очень важный этап в развитии русского судостроения и флота, первый опыт проектирования и постройки крупной серии больших броненосных кораблей на отечественных верфях, из отечественных материалов. Все это позволило отработать проектную практику, технологию и организацию броненосного судостроения. В сущности, русские башенные броненосные фрегаты явились переходным типом от мониторов к броненосцам береговой обороны.

И наконец, были полностью (за исключением машин для 2 кораблей) самостоятельно построены три вполне современных броненосца береговой обороны типа «Адмирал Ушаков». В сравнение с большинством представителей своего класса и времени, «ушаковы» были ни чем не хуже броненосцев других держав. Таким образом, Россия, начав с простого копирования чужих проектов и использования иностранных материалов, постепенно наращивая свой научный и производственный потенциал, практически за 25 лет вышла на мировой уровень военного судостроения.

Литература

Грибовский, Черников, 1996 – Грибовский В.Ю., Черников И.И. Броненосцы береговой обороны в российском флоте // Броненосец "Адмирал Ушаков". СПб.: Судостроение, 1996. 216 с.

Доценко и др., 1996 – Доценко В.Д. и др. – История отечественного судостроения IX–XIX вв. В 5 томах. СПб.: Судостроение.

- Каторин, Ачкасов, 2012** – Каторин Ю.Ф., Ачкасов Н.Б. Мониторы и броненосцы береговой обороны. СПб.: «Галлея Принт», 2012. 128 с.
- Каторин, Волковский, 2014** – Каторин Ю.Ф., Волковский Н.Л. Все о кораблях. От гребного флота древнего мира до наших дней. М.: АСТ, 2014. 672 с.
- Макаров, 1953** – Макаров С.О. Документы, т. 1. М.: Военмориздат, 1953.
- Мельников, 2002** – Мельников Р.М. Башенные броненосные фрегаты. СПб.: АНТ-Принт, 2002. 72 с.
- Мордвинов, 1881** – Мордвинов П. Русское военное судостроение в течение последних 25-ти лет 1855–1880 гг. СПб., 1881.
- Закладка яхты, 1865** - Закладка яхты "Держава" и броненосной батареи "Адмирал Грейг" // *Морской сборник*, 1865, № 10.
- Закладка броненосного, 1866** - Закладка броненосного фрегата "Адмирал Лазарев" // *Морской сборник*, 1866, № 11.
- Спуск броненосного, 1867** - Спуск броненосного фрегата «Адмирал Лазарев». // *Морской сборник*, 1867, № 10.
- Спуск башенных, 1868** - Спуск башенных фрегатов "Адмирал Чичагов" и "Адмирал Грейг". // *Морской сборник*, 1868, № 11.
- ЦГАВМФ** – Центральный государственный архив Военно-морского флота.
- Шведе, 1940** – Шведе Е.В. Военные флоты. М.: «Военмориздат», 1940. 420 с.
- Шершов, 1940** – Шершов А.В. История военного судостроения. Л.: «Военмориздат», 1940. 426 с.
- Katorin, 2015** - Katorin Yu.F. Searches for Underwater Weapon. // *International Naval Journal*, 2015, Vol. (6), Is. 2, pp. 56-74.
- Katorin, Nyrkov, 2015** – Katorin Yu.F., Nyrkov A.P. (2015) First Battleships of the coast defense of Russian emperor fleet. *Bylye Gody*. 4 (38): 910–923.

References

- Gribovskii, Chernikov, 1996** – Gribovskii V.Yu., Chernikov I.I. Bronenosy beregovoi obrony v rossiiskom flote [Battleships of coast defense in the Russian fleet] // Bronenosets "Admiral Ushakov". SPb.: Sudostroenie, 1996. 216 s.
- Dotsenko i dr., 1996** – Dotsenko V.D. i dr. – Istoriya otechestvennogo sudostroeniya IX-XIX vv. [History of the domestic shipbuilding IX-XIX centuries.] V 5 tomakh. SPb.: Sudostroenie.
- Katorin, Achkasov, 2012** – Katorin Yu.F., Achkasov N.B. Monitory i bronenosy beregovoi obrony [Monitors and the Battleships of coast defense]. SPb.: «Galleya Print», 2012. 128 s.
- Katorin, Volkovskii, 2014** – Katorin Yu.F., Volkovskii N.L. Vse o korablyakh. Ot grebnogo flota drevnego mira do nashikh dnei [Everything about the ships. From the rowing fleet of ancient peace to our days]. М.: АСТ, 2014. 672 с.
- Makarov, 1953** – Makarov S.O. Dokumenty [Documents], t. 1. М., Voenmorizdat, 1953.
- Mel'nikov, 2002** – Mel'nikov R.M. Bashennye bronenosnye fregaty [Tower armored frigates]. SPb.: АНТ-Print, 2002. 72 s.
- Mordvinov, 1881** – Mordvinov P. Russkoe voennoe sudostroenie v techenie poslednikh 25-ti let 1855–1880 gg. [Russian military shipbuilding during last 25-ti of years 1855–1880 yr.] SPb., 1881.
- Zakladka yakhty, 1865** - Zakladka yakhty "Derzhava" i bronenosnoi batarei "Admiral Greig" [Laying of the yacht "power" and of armored battery "Admiral Greig"] // *Morskoi sbornik*, 1865, № 10.
- Zakladka bronenosnogo, 1866** - Zakladka bronenosnogo fregata "Admiral Lazarev" [Laying of armored frigate "Admiral Lazarev"] // *Morskoi sbornik*, 1866, № 11.
- Spusk bronenosnogo, 1867** - Spusk bronenosnogo fregata «Admiral Lazarev» [Descent of armored frigate "Admiral Lazarev"]. // *Morskoi sbornik*, 1867, № 10.
- Spusk bashennykh, 1868** - Spusk bashennykh fregatov "Admiral Chichagov" i "Admiral Greig". // *Morskoi sbornik*, 1868, № 11.
- TsGAVMF** – Tsentral'nyi gosudarstvennyi arkhiv Voенno-morskogo flota [The central Public Archive of navy].
- Shvede, 1940** – Shvede E.V. Voennye floty [Fleets]. М.: «Voenmorizdat», 1940. 420 s.
- Shershev, 1940** – Shershev A.V. Istoriya voennogo sudostroeniya [History of military shipbuilding]. L.: «Voenmorizdat», 1940. 426 s.
- Katorin, 2015** - Katorin Yu.F. (2015) Searches for Underwater Weapon. *International Naval Journal*, Vol. 2 (6): 56-74.
- Katorin, Nyrkov, 2015** – Katorin Yu.F., Nyrkov A.P. (2015) First Battleships of the coast defense of Russian emperor fleet. *Bylye Gody*. 4 (38): 910–923.

УДК 629.12

Первые броненосцы береговой обороны Российского Императорского флота. Часть 2

Юрий Федорович Каторин ^{a, *}, Анатолий Павлович Нырков ^b

^a Университет ИТМО, Российская Федерация

^b Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова, Российская Федерация

Аннотация. В данной статье рассказывается о проектировании и строительстве в России второго поколения башенных броненосных кораблей береговой обороны, приводятся их характеристики, описываются особенности конструкции, а также основные этапы службы в составе Балтийского флота, анализируются достоинства и недостатки проектов. Материалы статьи являются продолжением публикации в № 4 (38) журнала «Былые годы» за 2015 год. Описываются трудности, возникшие при организации их строительства на российских заводах. Доказывается закономерность перехода от «мониторной» схемы к мореходному броненосцу береговой обороны. На основании анализа представленных материалов определены основные этапы становление русской школы военного кораблестроения.

Ключевые слова: Балтийский флот, история судостроения, береговая оборона, монитор, броненосный фрегат, броненосец береговой обороны, Э.Е. Гуляев.

* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: katorin@mail.ru (Ю.Ф. Каторин), kaf.koib@gmail.com (А.П. Нырков)