

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. 53. Is. 3. pp. 1342-1364. 2019
DOI: 10.13187/bg.2019.3.1342
Journal homepage: <http://ejournal52.com>



On the Ratio of Linear Forces of the Russian 1st Pacific and Japanese Squadrons during the Russian-Japanese War of 1904–1905. Japanese Squadron Battleships

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

A series of articles is devoted to the analysis of the ratio of opposing linear (armoured) forces of the Russian 1st Pacific and Japanese squadrons during the Russian-Japanese war of 1904–1905 before the start of hostilities, coverage of tactical and technical characteristics of armoured ships and the strategy of their use by the naval leadership. In work an attempt is also made to assess the chances of a victory for the 1st Pacific Squadron, taking into account its combat capabilities on the eve of a war in terms of a general battle.

This article analyzes the tactical and technical elements of the main force of the fleet – battleships of the Japanese fleet: the squadron battleships "Mikasa", "Asahi", "type Shikishima/Hatsuse", type "Fuji/Ashima" and their ability to confront the Russian ships of the same class.

Keywords: Navy, Russian-Japanese war, Taikoku Kaigun, battle in the Yellow sea, Tsushima battle, Russian navy, Japanese navy, Japanese battleships, battleship, squadron battleship.

1. Введение

Как известно, именно «капитальные», так называемые линейные корабли, до появления во Второй мировой войне ударных авианосцев с многочисленной авиагруппой, решали исход практически любого генерального морского сражения. В этой связи нельзя не вспомнить трагичное для России, но невероятно удачное по военным успехам для Страны восходящего солнца противостояние – Русско-японскую войну 1904–1905 годов. И хотя экономические выгоды для Японии были отнюдь не столь впечатляющими, но военные успехи, особенно на море, выглядят просто фантастическими. Попробуем разобраться в причинах этой «фантастики», ибо, как говорится в русской пословице, «везет тому, кто везет».

2. Материалы и методы

Материалом для данной статьи послужили источники и статистическая литература. К источникам следует отнести мемуары современников-участников русско-японской войны. К источниковым работам применительно к освещаемой нами теме можно отнести воспоминания М.В. Бубнова (Бубнов, 1907) об осаде Порт-Артура и деятельности 1-й Тихоокеанской эскадры, в том числе и о работе морских команд на берегу во время осады; В.П. Костенко о строительстве и походе 2-й Тихоокеанской эскадры на броненосце «Орел» (Костенко, 1955); В.И. Семенова, участника двух генеральных сражений – в Желтом море и при Цусиме, который в трехтомном труде («Расплата» (Семенов, 1907), «Бой при Цусиме» (Семенов, 1906), «Цена крови» (Семенов, 1910) попытался

* Corresponding author

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

проанализировать причины неудач русского флота в войне 1904–1905 годов, давая порой крайне нелестные оценки флотскому руководству и отечественному судостроительству; П.К. Худякова, профессора Московского технического училища, который хоть и не являлся непосредственным участником событий, но смог дать весьма подробный анализ как похода, так и Цусимского сражения, иллюстрируя повествование подробными схемами (Худяков, 1908).

Нельзя не отметить и известную работу Н.Л. Кладо «Русский флот в русско-японской войне» (оригинальное название: «The Russian navy in the Russo-Japanese war», так как была запрещена к публикации в России и издана в Лондоне) (Klado, 1905). Николай Лаврентьевич участвовал в планировании набегов Владивостокского отряда крейсеров, находясь в команде адмирала Н.И. Скрыдлова, а также в подготовке 2-й Тихоокеанской эскадры и даже отправился в поход на броненосце «Князь Суворов», однако по случайному стечению обстоятельств в Испании был выслан из эскадры для дачи показаний по поводу Гулььского инцидента и в Цусимском сражении не участвовал. Как и В.И. Семенов, он очень остро критикует военно-морское руководство, русскую судостроительную промышленность и Главный морской штаб.

Широкую популярность получил роман «Цусима» участника Цусимской битвы А.С. Новикова-Прибоя (Новиков-Прибой, 1977), сражавшегося на броненосце «Орел» и попавшего в японский плен. Роман посвящен тяжелому пути 2-й Тихоокеанской эскадры и непосредственно сражению при Цусиме. Историческую ценность представляют анализ моральной составляющей участников похода и материальной части судов, авторские субъективные характеристики командующего эскадрой З.П. Рожественского, других адмиралов, командиров судов и отдельных офицеров (Небогатова, Энквиста, Фелькерзама, Серебренникова, Юнга, Добротворского, Миклухи-Маклая, Шведе, Костенко (фигурирует в романе под именем «инженер Васильев») и др.

Известный литератор А.Н. Степанов позиционирует себя участником артурской осады (находился там с семьей в детском возрасте; однако достоверных документальных подтверждений, кроме воспоминаний самого автора, этому факту нет); его роман «Порт-Артур» пользовался огромной популярностью у советских читателей, написан исключительно легко и с качественной «иллюзией погружения» в описываемые события (Степанов, 1983). С исторической точки зрения работа дает общее представление о соотношении сил противоборствующих сторон, менталитете наций-участников событий (русские, японцы, китайцы), эмоционально-моральной составляющей русских моряков; дается субъективная оценка личности многих адмиралов, командиров судов и офицеров (Алексеева, Старка, Макарова, Витгефта, Матусевича, Ухтомского, Бойсмана, Граматчикова, Эссена, Вирена, Шульца, Порембского, Колчака, Семенова и др.), а также самая общая характеристика тактико-технических элементов кораблей русского и японского флотов.

В работе используются традиционные методы исторического исследования, такие как историко-генетический, историко-системный, историко-типологический и др.

3. Обсуждение

Тактико-технические характеристики русских и японских линейных сил, тактику их использования и концепцию ведения морской войны в целом в разное время исследовали в своих работах Н. Кладо, В. Семенов, П. Худяков, М. Бубнов, В. Костенко, М. Римский-Корсаков, С. Балакин, Р. Мельников, А. Белов, В. Крестьянинов, П. Быков, С. Молодцов, В. Черкасов, И. Кокцинский, П. Быков, В. Кофман, С. Сулига, А. Степанов, А. Новиков-Прибой, В. Пикуль, Н. Кемпбелл, А. Лактионов и др.

Значительный интерес представляют и литературные труды современников и участников описываемых событий: П.К. Худякова (Худяков, 1908), А.С. Новикова-Прибоя (Новиков-Прибой, 1977), А.Н. Степанова (Степанов, 1983).

Из работ профессиональных историков флота особо следует выделить труды Н.Дж. Кэмпбелла (Campbell, 1978), А.А. Белова (Белов, 1998), С.А. Балакина (Балакин, 2013; Балакин, 2004а; Балакин, 2004б), С.В. Сулиги (Сулига, 1993) и др. Значительный интерес представляют зарубежные (напр., Gardiner, 1979) и дореволюционные отечественные (например, Брокгауз, Ефрон, 1890–1907) справочники, а также комплексные исторические труды (Быков, 2003; Золотарев, Козлов, 2004; Кокцинский, 2002; Мультатули, Залесский, 2015). Также можно отметить серию работ А.М. Мамадалиева (Mamadaliyev et al., 2018; Mamadaliyev et al., 2019; Mamadaliyev et al., 2019a).

Из зарубежных трудов нельзя не указать наиболее известный труд, посвященный Цусимскому сражению, – исследование Н.Дж. Кэмпбелла «Цусимская битва», в которой дается подробный анализ материальной части судов противоборствующих сторон, а также повреждений, полученных кораблями в ходе боя (Campbell, 1978). Следует отметить, что данные Кэмпбелла весьма сильно расходятся с русскими источниками, в частности воспоминаниями непосредственного участника боя В.П. Костенко.

4. Результаты

Для понимания мотивов морского министра Японии Г. Ямамото при заказе в Великобритании столь дорогих и мощных кораблей, какими стали линкоры Тейкоку Кайгун периода русской-японской

войны, необходимо вкратце описать историю появления новой «философии» кораблестроения в самом британском флоте.



Рис. 1. Сэр Уильям Генри Уайт – родоначальник «британского стандарта» и главный «идеолог» английских и японских линейных кораблей

Революционной для британского кораблестроения стала серия из восьми кораблей типа «Роял Северен» (1891–1892). Впервые в английском флоте капитальные корабли класса «основная сила флота» строились столь крупной серией. Этот барбетный эскадренный броненосец, вооруженный четырьмя крупнокалиберными 343-мм орудиями, обладал весьма посредственной по меркам годов начала XX века мореходностью, однако в сравнении с предыдущей «серией» из двух, по выражению В. Кофмана, «крайне мокрых» (Кофман, 1992: 15) кораблей типа «Трафальгар» (1887–1888) в этом компоненте был на два порядка лучше. И, главное, британцы в полной мере осознали экономические и технологические преимущества крупносерийного строительства «капитальных» кораблей. Следующая серия из девяти линкоров типа «Маджестик» (1895)¹ олицетворяла тот самый «британский стандарт», который станут копировать многие другие державы, в том числе и Россия: четыре 12-дм орудия главного калибра, двенадцать 6-дм орудий среднего калибра, скорость хода 18 узлов (впоследствии сами «Маджестики» едва выдавали 17 уз. при форсированном дутье). Далее² последовали серии из восьми кораблей типа «Формидейбл»,³ шести кораблей типа «Дункан», а также восьми линкоров типа «Кинг Эдуард VII», которые стали последними творениями Уайта.

Нельзя не согласиться с В. Кофманом, что преимущество строительства крупных серий эскадренных броненосцев «...давали столь очевидные финансовые, оперативные и тактические преимущества» (Кофман, 1992: 15), что не только англичане, но и многие другие морские державы пошли аналогичным путем. Не являются исключением и Россия с Японией. И хотя в отличие от серии из пяти кораблей типа «Бородино» четыре японских линкора типа «Шикишима» значительно отличались друг от друга, все равно их можно смело определять как один и тот же тип кораблей со слегка различающимися компоновочными и технологическими решениями; в советской историографии и научно-популярной литературе их и вовсе считали однотипными (Степанов, 1983, Новиков-Прибой, 1977 и др.). В отличие от «Цесаревича», «Ретвизана» и «Бородино» линкоры типа «Шикишима» являются прямым потомком (если и вовсе не творением! Приближенные Уайта, а возможно, и он сам весьма тесно сотрудничали с «коммерческими» верфями) «философии» и «продукции» главного конструктора английского флота.

¹ Линкоры 2 класса типа «Центурион» и «Ринаун» в расчет не берем, так как они не предполагались в качестве главной ударной силы флота.

² Серию из шести кораблей типа «Канопус» опять же не берем в расчет, так как они также были «второклассными».

³ Обычно серию делят на три подсерии: три корабля типа «Формидейбл» (такое написание сложилось в русской историографической традиции; более верно было бы писать «Формидэбл»/ «Формидебл» (англ. «Formidable») с ударением на первый слог, как и указано в электронных источниках), три корабля типа «Лондон» и два корабля типа «Куин». Однако в данной работе, как и в большинстве трудов по истории флота, их всех условно будем считать «формидейблами».

Итак, японские капитальные корабли стали прямым продолжением концепции морской войны британского флота, но более «приспособленные» для ограниченного/локального театра военных действий. Они строились на английских верфях, английскими конструкторами и, в сущности, на английские деньги.

Каковы же были цели и задачи непосредственно японских адмиралов? Попробуем ответить на этот вопрос.

В конце 80-х годов XIX века японский флот оказался в весьма двусмысленном положении. С одной стороны, кораблей было мало и флот всецело отвечал весьма скромным возможностям экономики Страны восходящего солнца. Приоритет был отдан легким крейсерским силам. Заказанные в Великобритании и вступившие в строй в конце 1884 года два бронепалубных крейсера типа «Нанива» в общих чертах отражали концепцию ведения морской войны небогатого государства: иметь небольшую «пожарную команду» «легкой морской кавалерии», способной в случае необходимости осуществлять широкий круг задач, таких как прибрежное конвоирование, защиту торговых кораблей дружественных стран в своих водах, топить перспективные классы миноносцев и минных крейсеров, а также поддерживать артиллерией высадку собственной пехоты (по схожей схеме чуть позже пошли Аргентина, Чили и другие страны со слабой экономикой и производством).

Однако исключительно амбициозные планы японского императора-реформатора Муцухито¹ шли значительно дальше указанных задач. Желая превратить островное государство в полноценную империю, император стал активно искать колонии, прежде всего – для рынков сбыта, аналогично развитым колониальным государствам, таким как Англия, Франция, Германия и Россия. Так как Китай был уже «поделен» между указанными империями, а тихоокеанские острова как рынки сбыта на тот момент не представляли большой «ценности», Мейдзи устремил свой взор на соседнюю Корею; в том числе и из-за того, что с ней у европейских держав хороших отношений не сложилось – регент несовершеннолетнего короля Тхевонгун вел яростную протекционистскую политику, прежде всего по вине самих же европейцев, которые вели себя по отношению к корейцам грубо и крайне «потребительски». В 1875 году Муцухито отправляет туда карательную экспедицию, поводом для которой послужило «оскорбление» императорского высочества. Однако Корея всегда была вассалом Китая. Поэтому отдав корейцам «должок с процентами», микадо осторожно осведомился у Пекина, можно ли Японии начать торговать с Кореей. Вопрос был скорее риторическим: понимая невозможность противостоять Японии, Цыси² уклончиво ответила, что Корея традиционно являлась данником Китая, но тем не менее – это суверенная страна, которая вправе сама определять свою экономическую политику. «Суверенная страна», прекрасно помня кошмар карательной операции и осознавая военное превосходство Японии, согласилась в итоге на все условия. К слову отметим, что Великобритания и соседняя Россия также очень настойчиво пытались получить Корею как «сбыточную» колонию. И именно с противостояния в Корее началась непримиримая вражда России и Японии, вылившаяся в итоге в войну 1904–1905 годов.

Однако и Китай не хотел «отпускать» Корею просто так. Используя различные ухищрения, китайцы смогли значительно укрепить свое влияние. В итоге и Китай, и Япония ввели в страну войска, а японцы потребовали корейского короля Коджона законодательно закрепить преференции для Страны восходящего солнца. В итоге король был схвачен, а сформированное новое корейское правительство «обратилось» к Японии за «помощью» в выдворении китайских войск, на что японцы с радостью согласились.

Так началась японо-китайская война 1894–1895 годов, которую Япония без труда выигрывает, не только обладая преимуществом как на море, так и на суше, но и куда более грамотными и мотивированными офицерами, солдатами и матросами. Следует отметить, что преимущество на море было минимальным: Китай располагал двумя не новыми, но вполне боеспособными броненосцами, в то время как единственный японский «Фусо» был уже безнадежно устаревшим. Реформы армии и флота Мейдзи, начавшиеся в 1868 году, предусматривали отсутствие броненосных кораблей, и в этом компоненте Тейкоку Кайгун уступал китайскому флоту. К безусловным достоинствам японского флота следует отнести прекрасную подготовку личного состава британскими специалистами и дисциплину; в этом плане он был полной противоположностью китайскому, в котором царили

¹ Муцухито – прижизненное имя императора; Мейдзи – посмертное имя императора. Согласно японской традиции, умершие императоры именуется только посмертным именем, поэтому в японской литературе и историографии упоминается лишь посмертное имя, как правило даже с обозначением императорского титула – «Мейдзи тэнно». Следуя этой традиции, многие авторы из разных стран также используют только имя «Мейдзи» в своих трудах. С учетом того, что данная статья не относится к японской исторической науке, издается не в Японии, а авторы не являются этническими японцами, с целью сохранения историчности считаем вполне этичным в данной статье наряду с посмертным именем употреблять и прижизненное имя великого реформатора.

² Регентша своего царствующего племянника и «серый кардинал» китайского правительства с 1861 года. Официально пришла к власти после переворота в 1898 году, свергнув «отбившегося от рук» племянника, молодого императора Гуансюй.

полнейшая безответственность, коррупция и халатность, активно подогреваемая «опиумной» болезнью китайского общества в целом. Это, по нашему мнению, и предопределило поражение Китая.

Началась война с морского сражения при Асане, когда три японских легких крейсера без объявления войны¹ расстреляли китайские корабли. В битве при Ялу японский флот закрепил успех и поражение Китая стало очевидным. Подписанный в 1895 году кабальный для Китая Симоносекский мирный договор поставил точку в этом противостоянии, всецело удовлетворив японские интересы.

Однако результаты выигранной и столь многообещающей войны, сулившей не только контроль над Кореей, но и получение в «вечное владение» остров Тайвань и южную часть Ляодунского полуострова, были полностью нивелированы Россией, Германией и Францией, которые, не желая иметь конкурентов на Дальнем Востоке «нового игрока», объединившись, заставили Японию пересмотреть условия Симоносекского договора и отказаться от «львиной доли» приобретений, прежде всего – Ляодунского полуострова и Маньчжурии (в истории это требование получило название «тройственной интервенции»). Германия в итоге, самолично заняла порт Циндао (договорные отношения были оформлены позже), Франция обосновалась в Сайгоне, Россия же получила Порт-Артур – на юридических законных, хотя и несправедливых основаниях. А Великобритания, даже не участвовавшая в «интервенции», тоже нашла способ «поживиться» и захватила Вейхайвей.

Таким образом, у Японии крайне грубо и бесцеремонно отобрали «наиболее ценные» приобретения и Муцухито в полной мере осознал необходимость «адекватного ответа», который означал только одно – победоносную войну против обидчиков. Но если против трех ведущих европейских держав Япония противостоять не могла априори, то против наиболее опасного конкурента, который к тому же был еще и соседом, – Российской империи, шансы на победу, хотя небольшие и несиюминутные, но в долгосрочной перспективе все же были.

Япония извлекла урок из японо-китайской войны: легкие морские силы были слабоэффективны против бронированных кораблей, и победу обеспечила лишь удача, а также хорошая выучка и моральный дух экипажей, но против военного флота России эти элементы победу определенно бы не обеспечили. Следовательно, и теория «молодой школы», в которой делался акцент на торпедные силы и торговую блокаду, оказалась несостоятельной: японцы поняли это первыми! Для победы над сильным противником нужны хоть очень дорогие и долго строящиеся, но максимально сильные корабли; также не следует тратить ресурсы на «истребление торговли» – необходимо стремиться к разгрому главных сил в генеральном сражении.

И Мейдзи, прислушавшись к совету своего верного соратника, морского министра Г. Ямомото, делает коренной поворот в концепции ведения морской войны. Легкие силы стали теперь лишь второстепенным звеном, а практически все ресурсы были направлены на строительство наиболее мощных кораблей – линкоров, а также крупного отряда броненосных крейсеров, которые с одинаковым успехом могли бы сражаться как в линии, так и против «классических» бронекрейсеров-«истребителей торговли». Начиная с 1896 и до 1904 годов Тейкоку Кайгун пополнился четырнадцатью тяжелыми кораблями (шестью эскадренными броненосцами и восемью броненосными крейсерами), в то время как легких (по тогдашней терминологии – бронепалубных) крейсеров ввели в строй лишь восемь, причем большая их часть – так называемые крейсера II ранга: с немногочисленной артиллерией среднего калибра и тонкой бронепалубой, которые даже в паре теоретически вряд ли смогли бы одолеть первоклассные русские легкие крейсера типа «Богатырь».

Первенцем новой концепции – линкором, который на равных мог сражаться с любым из своих современников, стал броненосец «Фуджи» (1896) (или «Фудзи», как указывается во многих источниках в силу особенностей японского произношения), названный в честь вулкана, который является высшей географической точкой Страны восходящего солнца (см. [Рисунок 2](#)).

Многие авторитетные историки флота (в частности, [Балакин, 2013](#)) небезосновательно предполагают, что руку к проекту этого корабля «приложил» не кто иной, как главный кораблестроитель «главного флота» планеты – сэр Уильям Уайт. Дело в том, что «частные» верфи, каковой являлся строивший данный корабль завод Тэмз (Thames Iron Works Co.), очень часто обращались «за советом» к «государственным» корабелям. Те, в свою очередь, отнюдь не стеснялись «подработать на стороне». Адмиралтейство также не мешало этому процессу, справедливо полагая, что «продавать свои мозги» конструкторам королевского флота в свободное «от основной работы время» взаимовыгодно: флот где-то мог сэкономить на вознаграждениях, корабел – заработать денег, не «влезая в казну». Да и разграничение между «государственной» и «частной» верфью с точки зрения государственных поставок не было практически никаким: все английские верфи поставляли свой продукт королевским ВМС. И если юридически проект был не авторства Уайта, то фактически вполне мог принадлежать ему; по крайней мере – общая концепция (или, как иногда принято говорить, «философия») корабля.

¹ Японцы всегда придерживались этой традиции, вплоть до последней войны, в которой участвовала Япония – Второй мировой. Не является исключением и русско-японская война...

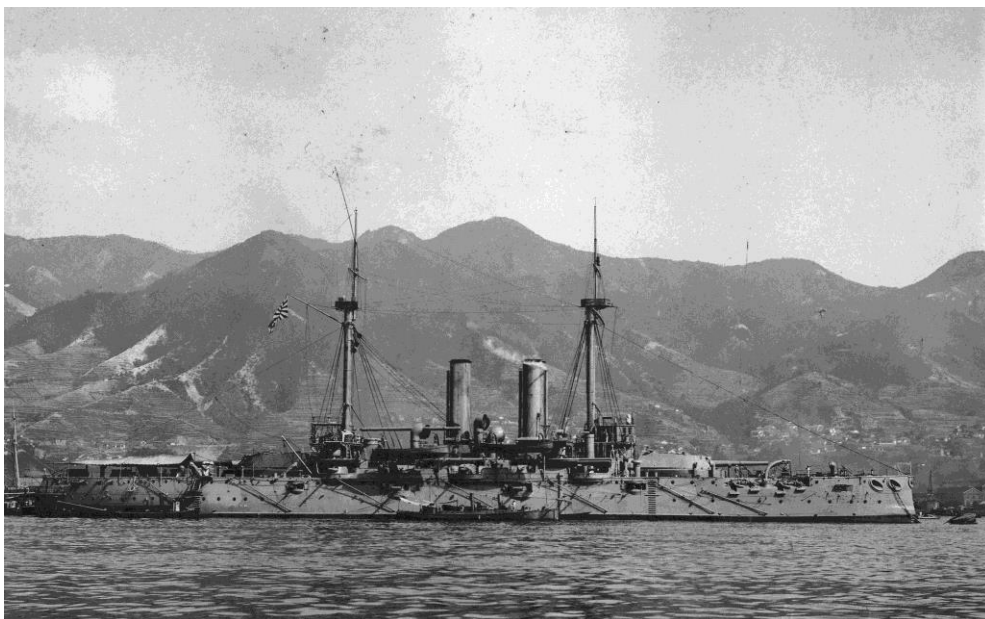


Рис. 2. Эскадренный броненосец «Фуджи»

Силуэт не был похож ни на строящийся броненосец 2 класса типа «Ринаун» (1895), ни на проектирующийся на основе его чертежей фундаментальный «Маджестик». Можно, пожалуй, сказать, что именно дизайн «Фуджи» (см. [Рисунок 2](#)) стал прообразом последующих серий британских броненосцев, в то время как «Маджестик» в этом плане стал «прямым потомком» «Ринауна» и предшествовавшего ему «Центуриона» (1892).

В том же 1894 году на верфи Армстронга был заказан и второй линкор, практически полностью повторяющий первый, – «Яшима» (или «Ясима»), названный в честь альтернативного названия Страны восходящего солнца и в буквальном переводе означающий «восемь островов» (см. [Рисунок 3](#)). По мнению авторитетного историка флота С.А. Балакина, чертежи «Фуджи» переработал «до» «Яшимы» ([Балакин, 2004а](#)) главный конструктор Armstrong Whitworth Филипп Уотте – еще один инженерный гений Великобритании, впоследствии сменивший на посту У. Уайта и открывший новую эпохальную страницу в истории флота под названием «Дредноут».



Рис. 3. Эскадренный броненосец «Яшима»

Формально корабли не являются однотипными, так как были заказаны двум разным верфям, проектировались и выполнялись по разным чертежам «независимо» друг от друга, хотя и по «одному» техническому заданию. Однако по компоновочным решениям, дизайну, составу вооружения и бронирования, тактико-техническим характеристикам и пр. корабли были настолько близки, что, по нашему мнению, не будет фатальной ошибки в том, чтобы считать их сестершипами¹. И это снова косвенно может говорить о том, что автором этих «разных» проектов был один и тот же конструктор...

Тактико-технические характеристики кораблей очень близки.

«Фуджи»: водоизмещение 12 250 (проектное) / 12 450 (фактическое) тонн; длина 125,6 м, ширина 22,3 м, осадка 8,08 м; мощность двух паровых машин тройного расширения 13 500 л.с., скорость хода 18 узлов; дальность плавания 4000 морских миль на ходу 10 узлов; экипаж 726 человек. Бронирование: пояс в центре главного пояса цитадели 457 мм., в оконечностях цитадели 356 мм, верхний пояс цитадели 102 мм; барбетты и траверзы 356 мм, ниже поясной брони – 127–229 мм; «башни» главного калибра 152 (лоб) – 102 (стенки) мм, казематы 6-дм орудий – 152 мм, противоосколочные щиты 6-дм орудий верхней палубы – 31–76 мм; рубка 356 мм. Вооружение: четыре 305-мм (12-дм) орудий главного калибра, десять 152-мм орудий, четырнадцать 3-фунтовых и десять 2,5-фунтовых противоминных пушек; пять 457-мм торпедных аппаратов.

«Яшима»: водоизмещение 12 250 (проектное) / 12 450 (фактическое) тонн; длина 126 м, ширина 22 м, осадка 8 м; мощность двух паровых машин тройного расширения 13 500 л.с., скорость хода 18 узлов; дальность плавания 4000 морских миль на ходу 10 узлов; экипаж 741 человек. Бронирование: пояс в центре главного пояса цитадели 457 мм., в оконечностях цитадели 356 мм, верхний пояс цитадели 102 мм; барбетты и траверзы 356 мм, ниже поясной брони – 127–229 мм; «башни» главного калибра 152 (лоб) – 102 (стенки) мм, казематы 6-дм орудий – 152 мм, противоосколочные щиты 6-дм орудий верхней палубы – 31–76 мм; рубка 356 мм. Вооружение: четыре 305-мм (12-дм) орудий главного калибра, десять 152-мм орудий, двадцать 3-фунтовых и четыре 2,5-фунтовых пушки; пять 457-мм торпедных аппаратов.

Следует отметить, что вооружение превзошло «британский стандарт»: мысль о переходе на 12-дюймовые орудия (по образцу русских броненосцев типа «Петропавловск») в английских морских кругах ходила давно, но именно японцы «заказали» их первыми. Причем Армстронг получил заказ на орудия именно в 40 калибров, как это было в русском флоте (первые 12-дюймовки англичане поставили на «Маджестик» 35-калиберными, как и на последующей серии «Канопус», перейдя на 40-калиберную длину ствола лишь в серии «Формидейбл»-«Лондон»-«Куин»). Орудие весило почти 50 тонн, стреляло боеприпасом весом в 386 кг на дистанцию 77 кбт (Титушкин, 1994). Однако из-за архаичной барбетной установки, зарядка в которой осуществлялась только при определенном угле возвышения и нулевом угле горизонтальной наводки, скорострельность была весьма низкой – около 0,25 выстр./мин. Более совершенные артиллерийские установки последующих «шикишим» посылали снаряд на 82 кбт при скорострельности в 0,8 выстр./мин.

Среднекалиберная артиллерия включала десять прекрасных 40-калиберных «шестидюймовок» системы того же Армстронга, которые на порядок превосходили аналогичные орудия на русских кораблях французской системы Канэ. Количество слегка не дотягивало до «британского стандарта» (который, кстати, впервые был реализован именно в русском проекте – броненосцах типа «Полтава» (1894), которые в результате долгой 8-летней постройки были спущены на воду в 1900 году значительно позже британских «маджестиков»; вероятно, поэтому «стандарт» называется «британским», а не «русским»...). Но главной проблемой средней артиллерии было вовсе не количество стволов, а защищенность: шесть из десяти орудий располагались на верхней палубе и были защищены лишь противоосколочными щитами: 76 мм – в лобовой части, 31 мм – с боков и сверху. Поэтому любое попадание фугасного снаряда приводило к выходу из строя и самого орудия, и прислуги. Оставшиеся четыре – были расположены палубой ниже и в бронированных с борта 152-мм броней казематах (на «Полтавах» восемь орудий в башнях были защищены 127-мм броней, батарейные орудия первоначально защиты не имели, но перед началом войны были защищены 76-мм железными листами).

¹ Английский судостроительный термин, обозначающий однотипные суда; в буквальном переводе – «корабли-сестры» (sister – «сестра», ship – «корабль»).

Схема бронирования броненосца «Ясима»

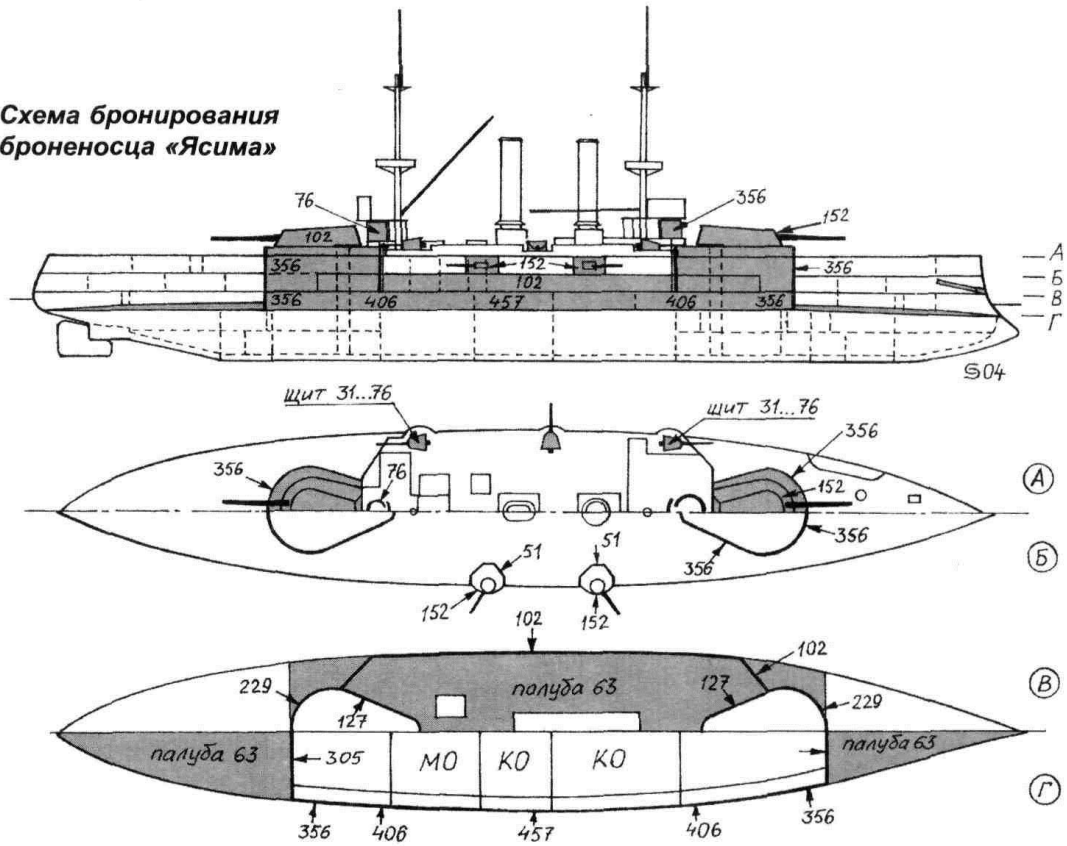


Схема бронирования броненосца «Асахи»

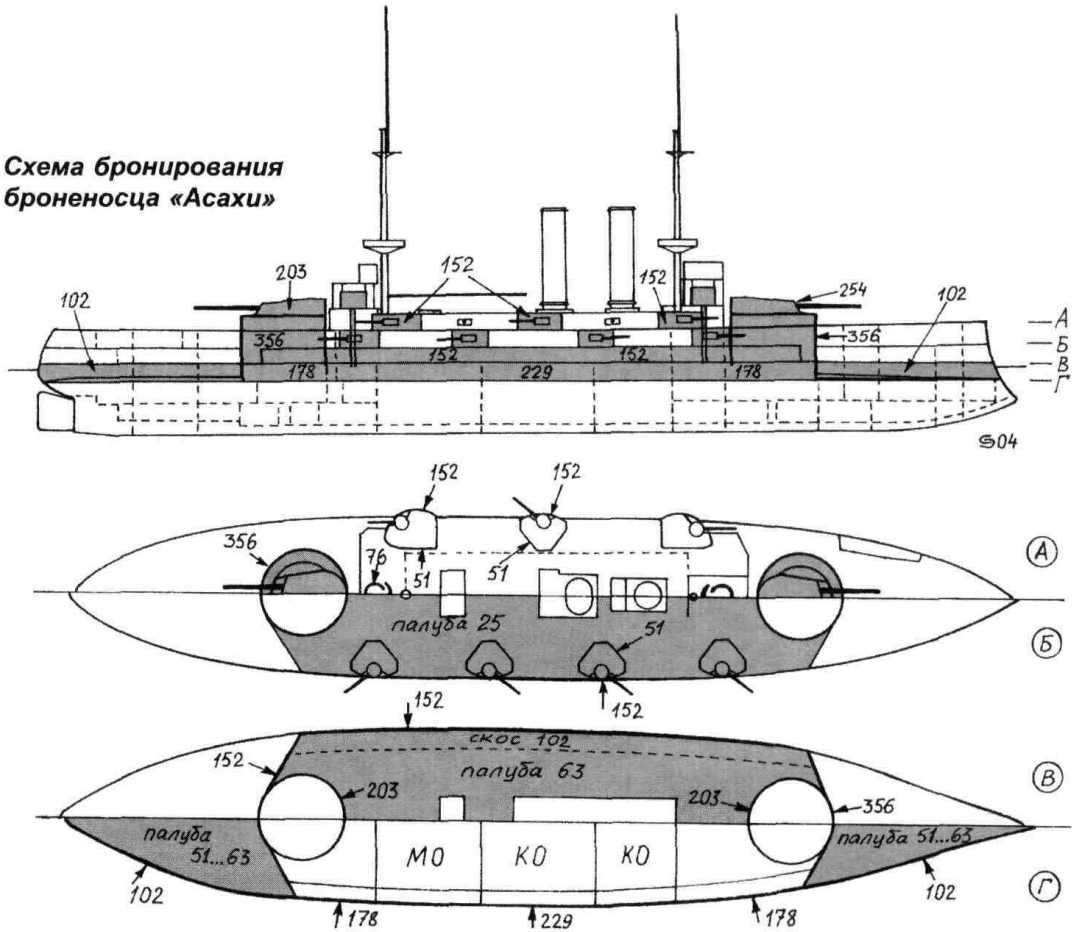


Рис. 4. Отличия в схеме бронирования судов типа «Фуджи»/«Ясима» от линкора «Асахи»

Малокалиберная (противоминная) артиллерия была представлена многочисленными 47-мм пушками (3-фн/1,3 кг и 2,5-фн/1,1 кг; пушки различались длиной ствола и массой снаряда) и к моменту русско-японской войны особой «ценности» против современных 300–400-тонных эсминцев не представляла.

О бронировании следует сказать отдельно. «Фуджи»/«Яшима», равно как и британские «Ринаун», «Маджестик», русские «Полтава», представляли собой цитадельные линкоры с философией бронирования, которая господствовала как на заре, так и на закате эры броненосных кораблей и получила прозвище «все или ничего». Смысл его в том, что самая толстая броня защищала лишь наиболее важные части корабля и не обеспечивала его непотопляемости. Мера была, безусловно, вынужденной: на заре броненосной эры орудия огромных калибров («Кайо Дуилио» (1880) имел на вооружении четыре 450-мм орудия, способных с одного попадания отправить на дно любой современный ему корабль!) заставляли конструкторов использовать очень толстую броню (тот же «Дуилио» имел 550-мм бронирование), которую невозможно было «растянуть» на всю ватерлинию, что способно было бы обеспечивать непотопляемость. Речь шла, в первую очередь, о живучести, т.е. сохранении способности корабля вести бой, поэтому по площади бронирование было очень небольшим. Как ни странно, но наиболее поздние и наиболее мощные в истории человечества линкоры – японские типа «Ямато» (1940) и британский «Вэнгард» (1944) – также имели бронирование, которое не обеспечивало непотопляемость, а защищало наиболее важные механизмы корабля; непотопляемость же обеспечивалась более тонкой броней, не рассчитанной на сопротивление крупнокалиберным снарядам, и качественным разделением на водонепроницаемые отсеки в районе ватерлинии. «Ямато» и его сестершип «Мусаси» в боевых условиях показали непревзойденный уровень непотопляемости: только добившись попаданий нескольких десятков (!) авиаторпед и бомб в уже беззащитные и обездвиженные корабли, американские пилоты смогли отправить их на дно.

Исходя из подобной концепции, были бронированы и корабли типа «Фуджи» (см. [Рисунок 4](#)): чрезвычайно толстый 457-мм пояс в центре цитадели (это значительно больше, чем на российских «полтавах») постепенно сужался до «всего» 356 мм. Однако на этом, «бронированное великолепие» и заканчивалось: верхний 102-мм пояс был разве что противодугасным и попадание даже 152-мм бронебойного русского снаряда с дистанции в 12-13 кбт под прямым углом вело бы к гарантированному пробитию. Барбетты, траверзы и командирская рубка были защищены столь же монументально, как и главный пояс и имели 356-мм броню.

Однако упрёк в «перерасходе» брони в адрес конструкторов проекта будет явно несправедлив. Все дело в развитии производства бронестали.

В 1890 году американец Г. Гарвей изобрел способ цементирования стали, сущность которого заключалась в насыщении верхнего слоя листа углеродом (науглероживание: поддерживаемая в раскаленном состоянии поверхность броневое листа в течение нескольких недель обсыпалась древесным углем, углерод которого и «впитывала» сталь), в результате чего верхний слой становился сверхтвердым, в то время как «обратная» сторона – мягкой. При попадании «мягкая» сторона «отпружинивала» снаряд от закаленной «твердой» «лицевой» стороны. Идея не новая: она применялась еще 20 лет назад при изготовлении брони типа «компаунд» – «твердый» (стальной) верх, «мягкий» (железный) низ. Однако цементация в отличие от «литьевого» «компаунда» обеспечивала великолепную твердость верхнего слоя.

Не успели заводы передовых держав освоить производство «гарвейрованной» брони, как в 1893 году на заводе Фридриха Альфреда Круппа был изобретен новый способ цементирования: раскаленная поверхность броневое листа обдувалась углеродосодержащим газом,¹ а потом закалялась. В результате процесс значительно удешевлялся (не надо было несколько недель поддерживать поверхность раскаленной), а сама броня оказалась на 15–16 % прочнее «гарвейрованной»: 304 мм последней соответствовали 259 мм «крупповской».²

В этих условиях, а также при отсутствии точных сведений о снарядной сопротивляемости брони корабель «перестраховывались». Так получилось и с отечественными «перебронированными» «Полтавами», так получилось и с «Фуджи». Ориентируясь на компаунд и/или стальную броню (более поздняя и «продвинутая» никелевая броня была слишком дорогой и избыточно мягкой для поясной брони; в силу прекрасной «вязкости», она использовалась в качестве противоосколочной в бронепалубах и оконечностях) конструкторы после появления брони Гарвея, решили использовать именно ее, однако свойств в полной мере не знали. На практике же выяснилось, что новая броня оказалась на 15–20 % прочнее сталеникелевой и приблизительно на 37 % – сталежелезного «компаунда». Таким образом, толщина главного пояса «Фуджи» в 457 мм невольно оказалась явно избыточной и соответствовала приблизительно 730 мм сталежелезной брони. Англичане же на

¹ Так называемый «светильный газ»; использовался для питания уличных фонарей в больших городах во второй половине XIX века.

² Сахаров П.В. Выделка броневых плит по способу Круппа // *Инженерный журнал*. 1910. № 8.

«Маджестике» эту ошибку не совершили – пояс был вполне адекватным: в 229 мм брони Гарвея (правда, без учета 102 мм скосов экстрамягкой никелевой броневой палубы).

Разумеется, на какое-либо бронирование оконечностей веса не хватило: нос и корму защищала лишь карапасная броневая палуба из 63-мм никелевой стали, которая представляла из себя лишь противодугасную защиту подпалубного пространства и только против среднекалиберных снарядов.

Как известно, «Яшима» погиб на удачно выставленной «Амуром» мине у Порт-Артура 15 мая 1904 года,¹ поэтому качество бронирования применительно к боевым условиям можно оценить лишь по «Фуджи».

Вместе с тем «Фуджи» оказался весьма везучим. Во время бомбардировок Порт-Артура получил в январе и марте три попадания, одно из которых (9 марта 1904 года²) было 12-дм снарядом и стало причиной долгосрочного ремонта в Японии. В бою в Желтом море 28 июля 1904 года броненосец, по утверждению японских источников, практически не пострадал, а в Цусимском сражении получил всего 11 попаданий снарядами разного калибра, которые не нанесли значительного ущерба. По иронии судьбы больше проблем принесли собственные боеприпасы: видимо, от перегрева «шимозы» или преждевременного срабатывания взрывателя снаряд самопроизвольно разорвался в стволе орудия кормовой башни – взрыв едва не привел к детонации боезапаса и гибели корабля.

И, наконец, главный «козырь» линкоров «Фуджи» – великолепная по меркам середины 90-х годов XIX века скорость хода. «Официальный» прототип корабля – эскадренный броненосец «Роял Соверен» (1891) – давал при форсировании 16,5 уз. (в реальной эксплуатации не более 15,5 уз.), представители самой крупной в истории серии линейных кораблей (девять единиц) типа «Маджестик» набирали 17 узлов при форсировании (в реальной эксплуатации не более 16 уз.). Потенциальные противники в лице русских «полтав» выдавали до 16,5 уз. (в реальной эксплуатации – менее 15 уз.). Однако в этом компоненте японцы ориентировались на британский быстроходный броненосец второго класса «Центурион» и в техническом задании обозначили скорость в 18 узлов, которую корабли «честно» выдавали, в том числе и благодаря относительно неплохой мореходности – хуже «маджестиков», но получше «соверенов». На испытаниях, пусть и серьезно недогруженный, с лучшим сортом угля и заводской кочегарной командой, «Фуджи» достиг 18,5 уз., а некоторые исследователи указывают даже 19,25 уз. (Белов, 1998; 30). Эти 18 узлов вскоре станут еще одним «линкорным стандартом»; пожалуй, можно сказать, что японцы вновь опередили своих конкурентов.

Вообще, сложно не согласиться с большинством авторов, что корабли «Фуджи» и «Яшима» получились весьма удачными (Белов, 1998; Балакин, 2004; 2013; Сулига, 1993 и др.). Однако, сравнив корабли в гипотетической дуэли с русскими современниками – линкорами типа «Полтава», подавляющего преимущества мы не видим. Единственным ощутимым плюсом японских кораблей является скорость, а также не выдающаяся, но далеко не посредственная, как у «полтав», мореходность. Однако скорострельность главного практически в три раза хуже, чем у русских кораблей. Модернизация барбетов, которая позволила оставлять незначительное количество боеприпаса «наверху» и подавать его при любом угле горизонтальной наводки, несколько повысила скорострельность, но в условиях длительного огневого контакта (что и предполагает бой главных сил) она по-прежнему лучше у «полтав», также у них лучше площадь бронирования. «Абсолютно непробиваемый» главный пояс «Фуджи», как, впрочем, и вся цитадель (Белов, 1998), не обеспечивали непотопляемости, и более рациональное бронирование русских кораблей выглядит куда более надежным. Особенно справедливо это в отношении средней артиллерии: восемь из двенадцати орудий «полтав» располагались в башнях и, хотя имели низкую скорострельность, обладали великолепными углами обстрела (эти углы отчасти компенсируют недостаток скорости корабля, так как позволяют вести огонь тогда, когда казематная артиллерия противника еще не в состоянии работать; так и получилось в бою в Желтом море с «Полтавой» и «Севастополем») и вполне приличной защитой. Шесть из десяти «шестидюймовок» «Фуджи» были, по сути, беззащитны. Вес залпа средней артиллерии был больше у японского корабля, несмотря на превосходство в числе стволов у русского линкора: скорострельность японских палубных орудий была близка к идеальным «заводским» показателям в отличие от башенных русских пушек. Да и круговое бронирование башен в 254 мм на «полтавах» выглядит более предпочтительным, чем надежность защиты барбетной установки «японца» вкупе с тонким 102-мм «надбарбетным колпаком». Поэтому как в дуэльном, так и в эскадренном противостоянии мы видим теоретическое преимущество «полтав», что также косвенно подтвердила и практика: в бою в Желтом море, по свидетельствам японских моряков, именно концевые «Севастополь» и «Полтава» нанесли японской эскадре

¹ В отличие от линкора «Хатсусе» «Яшима» довольно долго держался на плаву и сумел отойти от места подрыва настолько далеко, что его гибель оказалась тайной для русских моряков. Японцы засекретили факт ее гибели и, несмотря на просочившуюся в прессу информацию о потоплении, российские офицеры накануне Цусимского сражения этот корабль, по мнению А.А. Белова, вполне ожидали увидеть среди других броненосцев Х. Того (Белов, 1998).

² Здесь и далее даты по старому стилю.

наибольший ущерб по сравнению с другими русскими кораблями (Mamadaliyev, Venkov, Miku, Médico, 2019, b; 867).

Прекрасно понимая, что два новых броненосца, а также строящиеся броненосные крейсера типа «Асама» не смогут равноценно конкурировать с тремя «полтавами», тремя «пересветами» и более старыми броненосными крейсерами русского флота, японцы в 1897 году заказали еще два корабля, построенные по «последнему слову техники» и включившие в себя практически все лучшее, что было в английском кораблестроении. Так появились эскадренные броненосцы типа «Шикишима»/«Сикисима» (1898). Формально серия состояла из двух кораблей – головной (см. рис. 5) и его сестершиш «Хатсусе»/«Хацусе»/«Хапусэ» (1899) (см. рис. 7). Как и в случае с первыми двумя линкорами, «Шикишима» и «Хатсусе» строились на верфях Тэмз и Армстронг соответственно.

«Официально» в основу новой серии лег проект британского «Маджестика», однако в проекте явно просматриваются черты более позднего «облегченного» броненосца II класса «Канопус» (1897). Конструктором кораблей типа «Шикишима» стал корабель Тэмз Айрон-Уоркз Дж. Макроу. Однако на сей раз британцы оказались дальновиднее и оснастили «Канопус» более стойкой к снарядам крупновской броней, в то время как на «шикишимах» использовалась гарвеированная. Почему японцы решили сделать такой выбор, для нас остается загадкой...



Рис. 5. Эскадренный броненосец «Шикишима»

Тактико-технические характеристики корабля следующие. Водоизмещение нормальное – 14 850 длинных тонн, полное (со всеми запасами угля, воды, провиантом и боезапасом) – 15 453 длинных тонн; длина 133,5 м, ширина 23 м; осадка 8,29 м. Бронирование: полный нижний броневой пояс (2,4 м; по другим данным 2,66 м. (Белов, 1998; 36) 102 (в оконечностях) – 229 (в миделе) мм (гарвеированная никелевая броня); верхний пояс (66 × 2,3 м) 152 мм, переборки 356–152 мм, казематы 51–152 мм, барбетты 203–356 мм, башни 203–254 мм, рубки 356 (главная) и 76 (запасная кормовая) мм, палуба (сталеникелевая броня) 51 мм, скосы палубы 102 мм. Двигатели: две вертикальные паровые машины тройного расширения, 25 паровых котлов Бельвиля, мощность 14 667 л.с., скорость хода 18,78 узла (при форсированном дутье), дальность плавания 5000¹/4000 (Белов, 1998; 36) миль экономическим ходом в 10 узлов. Вооружение: четыре 40-калиберных 305-мм орудия в двух башнях, четырнадцать 152-мм, двадцать 76-мм и двенадцать 47-мм противоминных пушек; пять 457-мм торпедных аппаратов (4 подводных, 1 надводный). Экипаж 778 человек, из которых 52 офицерских чина.

¹ См., напр., All the World's Fighting Ships 1860-1905 / R. Gardiner. London: Conway Maritime Press, 1979. P. 221.

Попробуем проанализировать основные нововведения новых японских линкоров, попутно сравнивая их боевые возможности с современными им русскими аналогами.

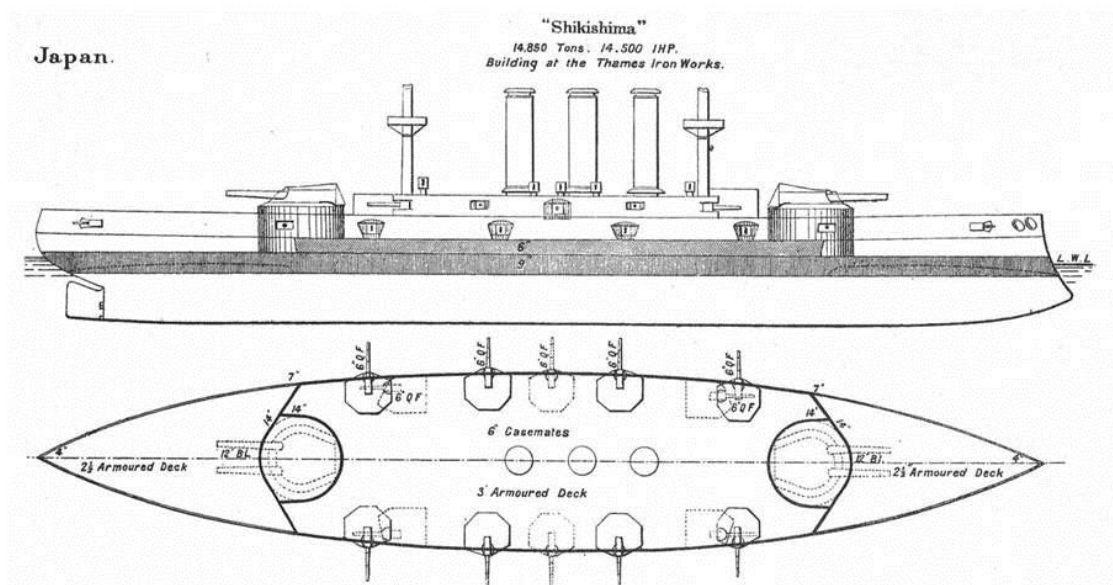


Рис. 6. Схема бронирования эскадренных броненосцев типа «Шикишима»

Наиболее значимой инновацией в сравнении с типом «Фуджи» стала принципиально новая схема защиты корабля (см. [Рисунок 6](#)).

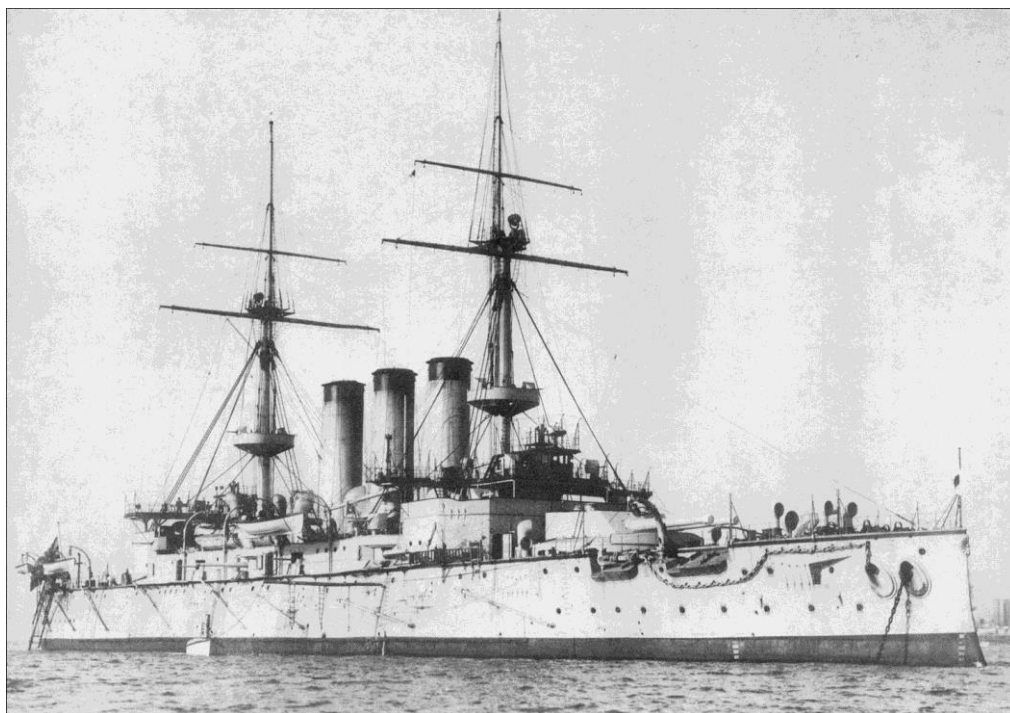


Рис. 7. Эскадренный броненосец «Хатсусе» (тип «Шикишима»)

Прежде всего – это полная защита ватерлинии. 102-мм (4 дм) броня оконечностей представляла из себя вполне надежную противобушную защиту и на дальних дистанциях (свыше 60 кбт) вполне могла защитить даже от 12-дм русских снарядов. Неуязвимость от 6-дм снарядов обеспечивалась с дистанции более 15 кбт. Такой подход, активно «проповедуемый» французской школой и хорошо продаваемый «британской» школой, почему-то не нашел отражения в английских творениях для собственного флота: «Каноус» в корме брони вовсе не имел, а нос был защищен тонкими 51-мм (2 дм) плитами; более поздний и считающийся наиболее сильным линкором своего времени «Формидейбл» ([Кофман, 1992; 16](#)) также имел «голую» корму и 51-мм бронирование в носу.

Не в пример «англичанам», и отчасти «японцам», русские корабли имели очень качественное бронирование оконечностей: тип «Бородино» имел 125 мм нижнего и 102 мм верхнего пояса из более стойкой крупновской стали, а мировой лидер в этом плане, эскадренный броненосец «Цесаревич», соответственно 140 и 120 мм. Таким образом, в ближнем бою шанс остаться на плаву, а также сохранить скорость (которая падала в результате пробоев в оконечностях и залития отсеков водой) был несоизмеримо выше у русских кораблей.

В средней части бронирование уменьшилось с гипертрофированных 457 мм до адекватных 229 мм. И, главное, изменилась схема бронирования. «Цитадельная» концепция ушла в прошлое и на ее место пришла конструкция со скосами броневой палубы (более подробно см. [Mamadaliyev, Venkov, Miku, Médico, 2019b](#)). Такая схема учитывала невыгодный для снаряда угол встречи со скосом палубы и позволяла значительно экономить вес поясной брони, при этом выигрывая в сопротивляемости снарядам в целом. Общая толщина при этой схеме эквивалентна 440 мм брони и была на тот момент времени неуживима для 305-мм снарядов главного калибра, гарантированно защищая машинно-котельные отделения от выстрела 40-калиберной «двенадцатидюймовки» даже прямой наводкой.

Над главным поясом шел верхний пояс из 152-мм плит, который давал прекрасную защиту от среднекалиберной артиллерии на большинстве боевых дистанций, но был малоэффективен против 12-дм русских бронебойных снарядов, которые пробивали его с расстояний, не превышающих 45 кбт. 356-мм траверзы надежно защищали корабль с носа и кормы, образуя, таким образом, «цитадель».

Артиллерия главного калибра была защищена не в пример лучше «Фуджи». И если толщина брони барбетов сохранилась на прежнем уровне (356 мм), то сами башни получили 254-мм броню в лобовой части (против 152 мм) и 203 мм с боков (против 102 мм). Это позволяло выдерживать попадание 12-дм бронебойного боеприпаса под прямым углом с дистанций более 25 кбт в лоб и более 35 кбт в боковые стенки башен (о пробиваемости русских и японских бронебойных снарядов по крупновской броне см. [Титушкин, 1994](#); нами сделана поправка на гарвеированную броню), в то время как бронирование башен линкоров типа «Фуджи» было «прозрачным» для снарядов главного калибра русских броненосцев на большинстве боевых дистанций. Казематы средней артиллерии также были защищены 6-дм броней, но форма их изменилась с шестигранной на восьмигранную: учитывая невыгодный угол встречи снаряда с броней, такая форма каземата лучше защищала его, в том числе и в случае атаки с острых курсовых углов (как это произошло, например, в заключительной фазе боя в Желтом море, когда линкоры Х. Того вынуждены были догонять «убегающую» эскадру В.К. Витгефта, сближаясь на параллельных курсах).

Защита и конструкция главной боевой рубки на японских кораблях была значительно лучше, чем на русских. Бронирование 356-мм броней, даже гарвеированной, было значительно надежнее, чем 254-мм крупновской на «Цесаревиче» и «Ретвизане». Рубка линкоров типа «Бородино» и вовсе была в 203 мм: как ни странно, но с учетом слабого бронепробития японских снарядов этого оказалось достаточно для защиты даже от 12-дм боеприпасов.

Намного хуже дело обстояло с конструкцией. Русские рубки в целях удешевления и упрощения изготовления были грибовидными: броневой цилиндр рубки просто «прикрывался» сверху бронеплитой. К плюсам следует отнести неплохую обзорность, к минусам, которые в полной мере проявились в Цусимском сражении, – широкие смотровые щели, куда залетали осколки; более того, от верхнего листа крыши они рикошетили внутрь рубки и поражали как экипаж (причем, прежде всего – командиров!), так и органы управления. В Цусимском сражении это, конечно, не стало причиной поражения, но весьма осложнило бой, ибо командующий 2-й Тихоокеанской эскадрой З.П. Рожественский и его штаб весь бой вынуждены были просидеть на полу, прижавшись спиной к стенке рубки и спасаясь от града осколков; при Цусиме слабая пробиваемость начиненных «шимозой» японских снарядов в полной мере была скомпенсирована их высочайшим фугасным действием. Да и в бою в Желтом море осколки и газы 12-дм японского снаряда, разорвавшегося в конце боя около рубки, вывели из строя командира «Цесаревича» каперанга Н.М. Иванова, который после гибели Витгефта фактически вел эскадру; на наш взгляд, не будет преувеличением тезис о том, что во многом именно этот снаряд, попавший в корабль в 17:45 и приведший к передаче командования, повлек дезорганизацию русской эскадры и, соответственно, поражение в фактически выигранном бою.

Японские боевые рубки английского образца были значительно сложнее в производстве, ибо узкие смотровые щели прорезались непосредственно в броне: слабый обзор компенсировался хорошей защитой. С другой стороны, недостаток японских рубок заставлял командующего Тейкоку Кайгун рисковать: в завершающей фазе боя в Желтом море Х. Того наблюдал за боем с мостика и едва не стал жертвой близкого разрыва снаряда (такая точка зрения очень «прочно» закрепила как в научной, так и в популярной литературе (см., в частности, [Степанов, 1983](#)); несколькими минутами позже К. Витгефту в схожей ситуации повезло значительно меньше...

Весьма заметный прогресс просматривался и в артиллерии. Прежде всего это касается барбетных установок, которые позволяли заряжать орудия главного калибра при любом угле горизонтальной наводки, в результате чего теоретическая скорострельность повысилась до одного

выстрела в минуту, практическая (боевая) – до одного выстрела в две минуты. Казематы средней артиллерии стали водонепроницаемыми не только с внешней, но и с внутренней стороны, чтобы вода не попадала внутрь корабля через поврежденный порт (Белов, 1998; 38). И, наконец, огромный прогресс наблюдался в противоминной артиллерии: на смену многочисленным малоэффективным 47-мм пушкам пришли, наконец, действенные 76-мм патронные орудия в количестве 20 штук. Этого в то время было вполне достаточно для отражения торпедной атаки до генерального сражения (как показала практика, после сражений большая часть противоминной артиллерии, лишенной какой-либо броневой защиты, кроме противоосколочных щитов, была поврежденной осколками и, соответственно, небоеспособной). Вместе с тем атавизм в виде двенадцати разносортных (2,5- и 3-фунтовых) «47-миллиметровок» остался, равно как и пяти торпедных аппаратов и таранного форштевня.

В отличие от типа «Фуджи» «шикишимы» имели относительно неплохую мореходность, а узкий длинный (133,5 м; для сравнения «Цесаревич» – 121 м при аналогичной ширине в 23 м, «Ретвизан» – 118 м) корпус позволял достигать неплохих скоростей. Так, на испытаниях «Шикишима» достиг весьма внушительных 18,7 уз. при относительно невысокой мощности механизмов 14667 л.с. (контрактная (проектная) мощность 14850 л.с.), а однотипный «Хатсусе» невероятных 19,1 уз. при мощности в 16300 л.с. (в дореволюционных российских справочниках указывается и вовсе 19,25 уз.!). Условия, конечно, были тепличными, корабль «весил» всего 14550 тонн вместо «положенных» полных 15453 тонны, но сам факт достижения таких скоростей говорит о многом. Те же хваленные британские «формидейблы» и русский «Ретвизан» с трудом развили лишь 18 уз. в подобных условиях.

В целом, броненосцы типа «Шикишима» оказались очень удачными кораблями, которые во многом стали образцом для более поздних и выполненных на качественно более высоком уровне «формидейблов». Крупные, весьма дорогие, превосходно вооруженные и бронированные корабли с выдающимися для эскадренных броненосцев того времени скоростными качествами, они смогли резко склонить баланс сил на Дальнем Востоке в пользу Тейкоку Кайгун, заставив русское военноморское руководство лихорадочно искать «противоядие» в виде «Цесаревича», «Ретвизана» и серии «Бородино». Единственным их серьезным недостатком, который, на наш взгляд, стал следствием, выражаясь «теннисным» термином, «невынужденной ошибки» японского адмиралтейства, было применение гарвеированной брони. Однако конструктивного «запаса» ее стойкости, выраженного в миллиметрах, было вполне достаточно ко времени русско-японской войны. До появления бронированных крупновесной броней «формидейблов» «шикишимы» были самыми сильными линкорами в мире; даже в сравнении с более поздними «бородино» и «дунканами» защита японских кораблей выглядит предпочтительней, равно как и в сравнении с французскими современниками, линкорами типа «Сюффрен» (1899), имевшими 300-мм главный «гарвеированный» бронепояс с неким подобием скоса палубы в 60 мм, дававший в эквиваленте около 400 мм (против 440 у «Шикишимы»).

Безусловно, определенным недостатком следует считать и полное отсутствие противоминной защиты (ПМЗ), которой чуть позднее могли похвастать корабли французской школы и построенные согласно этой концепции «Цесаревич» и линкоры «бородино». Справедливости ради отметим, что лишь указанные корабли явились приятным с точки зрения русского флота исключением, в то время как большинство конструкторов броненосцев других стран предпочитало не тратить вес на противоторпедную переборку, которая, будучи «глухой» (т.е. не имеющей каких-либо дверей и проемов, так как это привело бы к нивелированию ее эффективности) ко всему прочему, создавала и массу эксплуатационных сложностей. В целом, английская школа линкоростроения подразумевала, что эскадренные броненосцы создаются исключительно как артиллерийские корабли, предназначенные для сражений в открытом море.

Однако война расставила все по своим местам. Противоминная переборка в полной мере помогла «Цесаревичу» остаться на плаву после торпедной атаки японских эсминцев в первую ночь войны 27 января 1904 года, в то время как «Ретвизан», построенный без конструктивной ПМЗ, вынужден был выбраться на мель, чтобы не пойти ко дну, и стал «приманкой» для японских кораблей вплоть до снятия и перевода во внутреннюю акваторию Порт-Артура. И наиболее сильно этот конструктивный недостаток ударил по самому Тейкоку Кайгун: рано утром 15 мая 1904 года, умело воспользовавшись туманом и в нарушение приказа, командир минного заградителя «Амур» капитан 2 ранга Ф.Н. Иванов смог выставить мины значительно дальше от берега (в 11 милях вместо 8, как устанавливалось приказом Витгефта). В тот же день на этих минах почти одновременно подорвались «Хатсусе» и направившийся к нему на буксировку «Яшима». Не последнюю (если не главную!) роль сыграло и отсутствие конструктивной ПМЗ. «Хатсусе» сразу потерял ход (взрыв пришелся на кормовую часть правого борта) и получил сильнейший крен, однако умелые действия экипажа позволили кораблю остаться на плаву. С него успели снять адмирала и половину экипажа, однако отбуксировать корабль не удалось: через приблизительно полтора часа, дрейфуя, он налетел на вторую мину, взрыв которой вызвал детонацию боезапаса, в результате чего броненосец затонул за полторы минуты с оставшимися для спасения членами экипажа. «Яшима» после подрыва сумел

остаться на плаву также во много благодаря действиям экипажа и был взят «Шикишимой» на буксир. Экипаж более пяти с половиной часов самоотверженно боролся за жизнь корабля, но при отсутствии противоторпедных переборок в итоге так и не смог остановить распространение воды. А.А. Белов приводит данные русских источников, согласно которым линкор не смог «дотянуть» до базы в Сасебо всего лишь 20 миль... (Белов, 1998; 35).

Желая закрепить успех и гарантированно обеспечить себе превосходство на море (в отсутствии пока у России «Цесаревича», «Ретвизана» и кораблей типа «Бородино»), Япония заказывает еще один линкор по типу «Шикишимы», но с некоторыми конструктивными изменениями, который вошел в строй под названием «Асахи» (1899) – в честь вулкана на острове Хоккайдо (см. Рисунок 8). Корабль заказали в набиравшей тогда популярность John Brown & Company, расположенной в шотландском Клайдбенке (Глазго). И не зря: «Асахи» был построен в рекордные на тот момент 24 месяца (день в день), вступив в строй 31 июля 1900 года и опередив, таким образом, заложенный ранее, но вступивший в строй почти на полгода позже «Хатсусе».

Корабль был спроектирован на основе чертежей «Шикишимы», имел те же машины, такое же количество и тип котлов, однако был на четыре метра короче и немного уже своего предшественника. Главным внешним отличием стало использование двух труб вместо трех: большая эллипсовидная вторая труба заменяла две последние на прототипе.

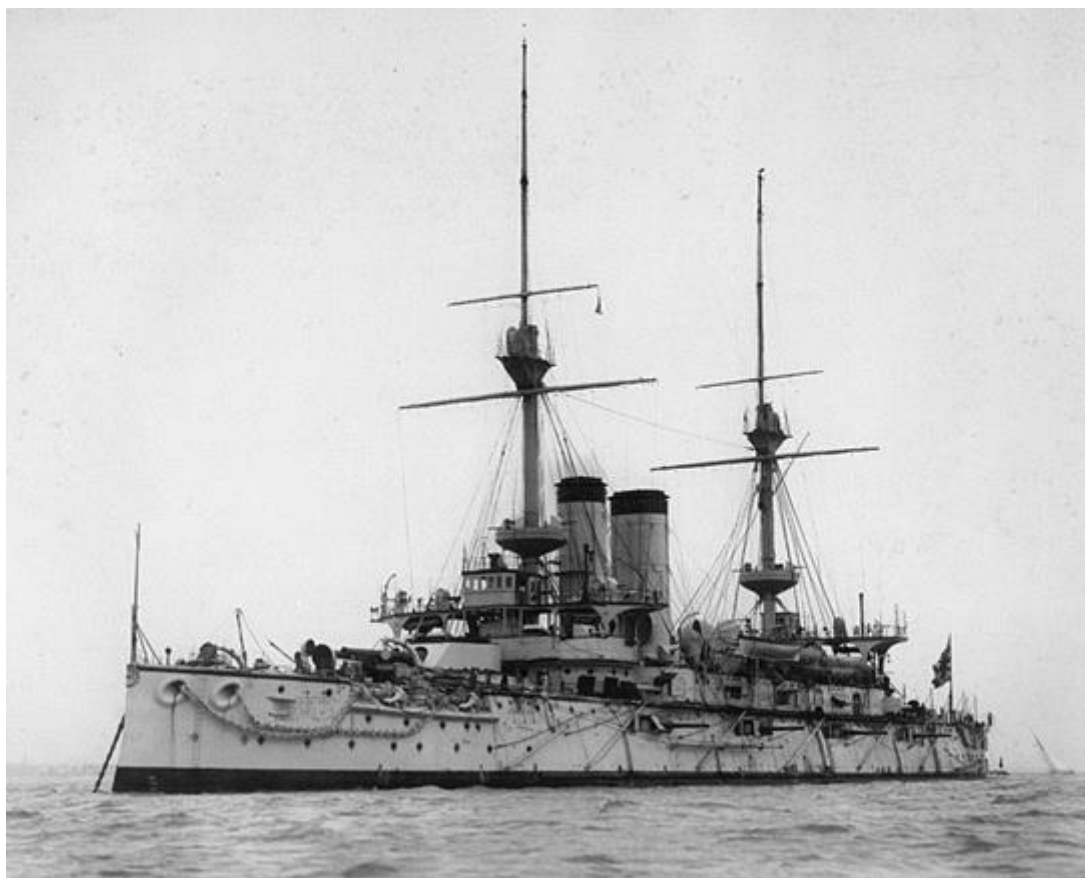


Рис. 8. Эскадренный броненосец «Асахи»

Вместе с тем «Асахи» олицетворял новую для японского флота философию в бытовом оснащении корабля. По немецкому образцу корабль был полностью лишен деревянных (и других горючих) конструкций и предметов; даже мебель была изготовлена из тонких металлических листов, а палубный настил – из материала «кортицин» на основе переработанного и измельченного пробкового дерева.

Тактико-технические характеристики. Водоизмещение нормальное 15 200 тонн, длина 129,6 м, ширина 22,91 м, осадка 8,38 м. Бронирование: нижний броневой пояс 102 (в оконечностях) – 229 (в миделе) мм (по ВЛ, высота 2,4 м), верхний пояс 152 мм (66 м длиной и 2,3 м высота); казематы 51–152 мм, барбетты 203–356 мм, башни главного калибра 203–254 мм; рубки 356 (главная) и 76 (кормовая) мм, главная палуба 51–63 (горизонтальная часть) – 102 (скосы) мм; верхняя палуба 25 мм. Двигатели: 25 котлов Бельвилля; 3-цилиндровые паровые машины тройного расширения, проектная мощность 16 000 л.с.; 2 винта; скорость хода 18,3 узлов; дальность плавания 4000 миль ходом 10 узлов. Вооружение: главный калибр – четыре 305-мм в спаренных установках, средний

калибр – четырнадцать одиночных 152-мм в индивидуальных казематах, противоминный калибр – двадцать 76,2-мм, шесть 47 мм 40-калиберных и шесть 47 мм 33-калиберных пушки; пять 457-мм торпедных аппаратов. Экипаж 836 человек (40 офицеров и 796 матросов).

Пожалуй, есть определенная доля справедливости в точке зрения советских литераторов (и даже историков), которые считают «Шикишиму», «Хатсусе», «Асахи» и «Микасу» однотипными кораблями. И если с «Микасу» вопрос весьма спорный, то, что касается первых трех, определенная доля истины в этом, конечно же, есть.

Кроме внешнего отличия в виде дизайна труб и расположения вентиляционных раструбов, корабли, действительно, мало чем отличались. Вместе с тем некоторые инновации (помимо указанных выше), все же были. Прежде всего, это сокращение расстояния между башнями главного калибра, чему способствовало более рациональное/компактное размещение элементов машин и котлов, погребов средней и противоминной артиллерии и других устройств. Таким образом, длина верхнего пояса сократилась почти на 10 метров – с 76 до 66 м (см. [Рисунок 4](#)). Также легче по весу стал и набор корпуса. Вместе с тем вес брони на «Асахи» составляет по разным данным от 30,4 до 32 % водоизмещения, что является рекордом для «шикишим», поэтому экономии веса за счет «экономии» брони не получилось, что выражается в значительно большей площади бронезащиты. Прежде всего, это касается казематов 6-дм орудий. Форма их упростилась, хотя на главной (батареиной) палубе осталась 8-угольной, но с большими углами обстрела. Также они стали значительно просторней и вмещали в себя большее количество боеприпасов, что положительно сказалось на скорострельности орудий, а увеличившаяся фронтальная часть увеличила общую площадь бронирования, защищая, отчасти и дымоходы (расположенные за четырьмя казематами). И, главное, появилась верхняя противоосколочная 25-мм палуба, которая защищала от возможного навесного огня. Тонкая и вязкая никелевая броня сдирала бронебойные колпачки со снарядов, активизируя взрыватель, в результате чего боеприпас подрывался над главной «толстой» 63-мм палубой, а не в машинно-котельных отделениях. Такая схема с «крышкой» в виде второй (а на некоторых линкорах даже и третьей) палубы вскоре станет классической и будет существовать вплоть до последних линейных кораблей в истории человечества.

Можно сказать, что излишек сэкономленного веса брони от сближения башен и веса корпуса был использован весьма грамотно и рационально, что значительно повысило живучесть корабля. Однако опять же недоумение вызывает использование гарвеированной, а не «крупновской» брони.

Что касается двигательной установки, то в сравнении с «шикишимами» были увеличены параметры давления пара в котлах, что повысило проектную мощность машин. И котлы, и машины завод Джона Брауна изготовил самостоятельно и, следует признать, сделал это на совесть. Машины были чрезвычайно экономичными; в русских источниках фигурируют цифры, что ходом в 17,5 уз. и расходуя 0,72 кг угля на индикаторную лошадиную силу в час при запасах угля в 700 тонн (не считая бортовых коридоров, – еще одна инновация «Асахи», – пространства между внешним и внутренним корпусом, куда мог складываться уголь), корабль мог пройти почти 3000 миль. Однако нам (как, впрочем, и большинству авторитетных историков флота; напр., [Белов, 1998; 43](#)) это представляется маловероятным.

Тем не менее заводские данные говорят сами за себя. На мерной миле линкор выдал феноменальные 18,65 уз. при сильном встречном ветре и значительном волнении моря! Конечно, прилично недогруженный, но «Асахи» стал тем приятным и достаточно редким исключением среди современных ему линкоров других стран, когда корабль мог честно выдавать свои «паспортные» скоростные характеристики в условиях реальной эксплуатации: идти в кильватерном строю 18-узловым ходом (равно как и двум «шикишимам») ему было более чем по силам. Возможно, поэтому «Асахи» стал долгожителем, чудом избегая разборки на металл. И только в 1942 году, будучи переоборудованным в ремонтную плавбазу японских подлодок, он был торпедирован американской субмариной и потонул.

И, наконец, последним «капитальным» кораблем, вошедшим в строй до начала русско-японской войны, стал эскадренный броненосец «Микаса» и флагман Тейкоку Кайгун. «Венец британского кораблестроения», воплотивший множество перспективных идей и все лучшее из технических достижений, «Микаса» в полной мере олицетворял мощь японского флота и более чем заслуженно претендовал на роль самого сильного линкора в мире даже в 1904 году, т.е. даже через два года после вступления в строй. В первом десятилетии XX века это было критерием очень удачного корабля.



Рис. 9. Эскадренный броненосец «Микаса» после модернизации в 1905 году

Приведем тактико-технические данные корабля. Водоизмещение нормальное 15 140 тонн (по другим данным 15 352 тонны), полное 15 979 тонн; длина 131 м, ширина 23,2 м, осадка 8,3 м. Бронирование (крупновская сталь): главный пояс 102 мм (оконечности) – 229 (мидель) мм, верхний пояс 152 мм, батарея 6-дм орудий 152 мм (по некоторым данным – 127 мм), траверсы 152 мм, палуба 51 мм (сталеникелевая броня), скосы 76 мм; башни главного калибра 203 (стенки) – 254 (лоб) мм, барбетты 203 (ниже поясной брони) – 356 (верхняя и лобовая часть) мм; командирская рубка 356 мм. Двигательная установка: 24 котла Бельвилля, две 3-цилиндровые паровые машины тройного расширения, мощность 16000 л.с.; движитель 2 винта; скорость хода 18,25 узла; дальность плавания 4600 миль экономическим ходом в 10 узлов. Вооружение: артиллерия главного калибра – четыре 305-мм спаренных орудия, средняя артиллерия – четырнадцать 152-мм орудия, противоминная артиллерия – двадцать 76-мм орудий и двенадцать 47-мм пушек (восемь 3-фн и четыре 2,5-фн.), четыре 457 мм торпедных аппарата. Экипаж, по разным данным, составлял от 756 до 830 человек (из которых 40 офицерских должностей). Так как «Микаса», в основном, служил флагманским кораблем, то численность экипажа возрастала до 935 человек (Белов, 1998; 47).

Многие технические решения, внедренные на «Микасе», «перекочевали» и на британские главные линейные силы, прежде всего на перспективные эскадренные броненосцы типа «Кинг Эдуард VII» (1903).

В первую очередь, это касается системы бронирования (см. рис.10). Во-первых, наконец, был совершен переход на крупновскую броню, что при сохранении основных толщин (за исключением скосов бронепалубы) значительно (на 16–20 %) повышало сопротивляемость снарядам. Во-вторых, значительно увеличилась площадь бронирования. Расстояние между башнями главного калибра (вновь за счет оптимизации котельно-машинного отделения) стало еще меньше, чем на «Асахи». Это позволило уйти от схемы с отдельными казематами на главной палубе, сделав одну сплошную бронированную цитадель, защищенную 152-мм броней (по другим данным – 127 мм). Схема стала напоминать концепцию, реализованную на «Ретвизане»/«Потемкине», только защищенную более толстой броней (152 мм на «Микасе» против 127 мм на «Ретвизане»). В итоге защиту получили и нижняя часть дымоходов труб, и пространство внутри цитадели. Казематы отгораживались друг от друга противосколочными 51-мм стенками с боков и сзади: они стали значительно более просторными и удобными, что позволило достичь наилучшей практической скорострельности 6-дм орудий. По площади бронирования «Микаса» был одним из лучших кораблей в мире, уступая в этом элементе разве что русским «Ретвизану» и «Потемкину», однако толщина фронтального бронирования казематов и оконечностей была хуже у последних.

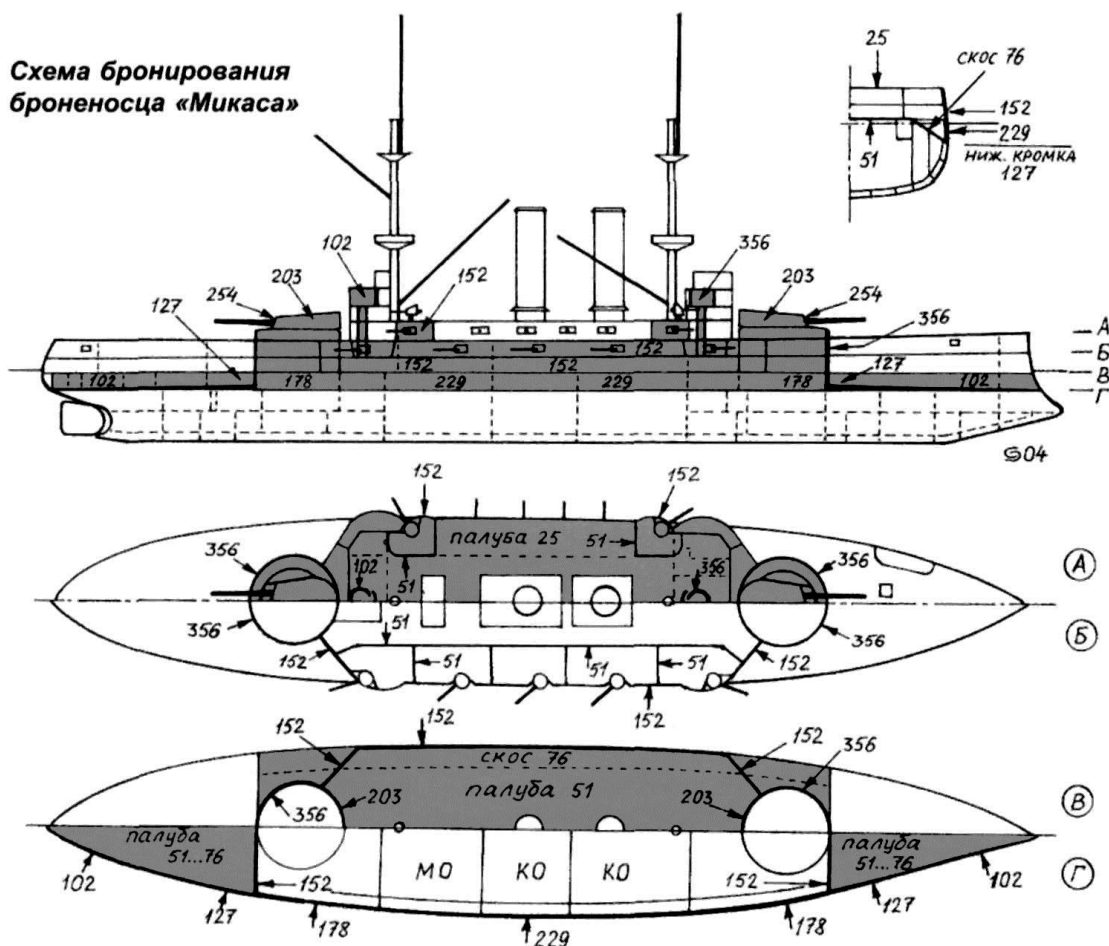


Рис. 10. Схема бронирования эскадренного броненосца «Микаса»

Броневая палуба имела толщину в 51–76 мм (тоньше к оконечностям), толщина скоса уменьшилась с 102 до 76 мм, что, впрочем, все равно делало защиту главного пояса неуязвимой для 12-дм снарядов на любых дистанциях. Сэкономленный вес «ушел» в том числе и на улучшение защиты оконечностей. В носу и корме бронирование по-прежнему оставалось 102 мм, но за пределами цитадели часть пояса к оконечностям бронировалась 127-мм плитами. Бронирование оконечностей все же уступало «Цесаревичу» и даже типу «Бородино», однако в целом, с учетом площади защищенного борта, мы считаем защиту «Микасы» лучшей в мире среди своих современников (до появления линкоров типа «Кинг Эдуард VII»). Ну и, наконец, вторая броневая палуба, как и на «Асахи», была толщиной в 25 мм, но располагалась на уровне не главной, а верхней палубы, защищая цитадель сверху.

Толщина брони главной рубки и башен главного калибра сохранилась прежней (как и у «шикишим» и «Асахи»), но, как уже указывалось, с переходом на броню, закаленную по методу Крупна, защита улучшилась весьма значительно.

В обоих генеральных морских сражениях русско-японской войны качество защиты «Микасы» подтвердилось в полной мере (правда, по японским данным, которые всячески склонны «приукрасить» качества своих кораблей; наиболее яркий пример – списывать повреждения стволов артиллерии главного калибра от разрыва собственных снарядов на практически невероятные «массовые» попадания вражеских боеприпасов в дульный срез орудия). Вообще, скудность источниковой базы не позволяет полно оценить все повреждения, однако Н.Дж. Кэмпбелл, в максимальной степени изучивший японские источники, подтверждений пробития цитадели в районе главного пояса и над ним (казематы 6-дм орудий не в счет) не приводит (Campbell, 1978). Даже после 22 зафиксированных попаданий (Быков, 2003) в бою в Желтом море (это почти вдвое больше, чем в «Цесаревич»!) корабль не принял воды (в отличие, к примеру, от «Асахи», у которого 12-дм русский снаряд пробил борт под вагерлинией). Вместе с тем японский офицер, лейтенант Сакура, указывает, что «...в этом генеральном бою, если можно так назвать его, наши суда пострадали весьма серьезно; не было ни одного, которое не имело бы пробоины, а следствием их – и крена» («Летопись войны с Японией». 1905. № 69. С. 1366; цит. по Балакин, 2004б.). Опираясь на эту информацию, можно судить о том, что подводные повреждения у «Микасы» все же были, однако

документально данное воспоминание японского участника боя в Желтом море нигде подтверждения не находит.

Однако защита артиллерии оставляет желать лучшего. На японском флагмане не действовали все орудия главного калибра и почти половина среднекалиберных, т.е. в плане боеспособности он, хотя и сохранил скорость хода, фактически мог воспользоваться лишь им, ибо отстреливаться практически не мог. Броня японского флагмана оказалась некачественной: 254-мм лобовые плиты башен потрескались от попаданий русских 12-дм снарядов. Несмотря на значительно более толстую броню рубки, потери среди офицеров японского корабля были куда более значительными, хотя это объясняется не качеством бронирования, а тем фактом, что Х. Того «заставил» командиров корабля и свой штаб стоять рядом с ним на ничем не защищенном мостике и сам остался жив не только благодаря отсутствию у русских кораблей «полноценных» мощных фугасных боеприпасов, но и невероятной удачливости, чего не скажешь о других офицерах, находившихся рядом с ним.

В числе достоинств «Микасы» необходимо также отметить вполне удовлетворительную мореходность и достаточно высокое расположение десяти батарейных орудий на главной палубе, что позволяло им вести огонь в свежую погоду без особых помех.

В целом, по совокупности характеристик не будет преувеличением, на наш взгляд, считать «Микасу» самым сильным линкором в мире, вплоть до появления серии британских «Кинг Эдуард VII». Сравнивая «японца» с британским типом «Формидейбл», отметим более «продвинутой» артиллерию главного калибра последнего, «двенадцатидюймовки» которого ни в чем не уступали французским (и русским) орудиям аналогичного калибра. Также «британец» имел «пожаробезопасный» элеватор, подававший снаряды и заряды к 12-дм орудиям в виде специального погрузочного отделения, когда боеприпасы перегружали с одного элеватора в другой. Таким образом, снижался риск воспламенения пороховых коковок от случайно залетевшего горячего осколка. Отметим также и более совершенные приборы управления огнем. Однако на этом достоинства «формидейблов» заканчиваются (дальность плавания и автономность в расчет не берем, так как эти качества в эскадренном бою не являются первостепенными). «Микаса» имел куда более значительную площадь бронирования при аналогичной толщине. Но главное достоинство заключалось в наличии полного пояса по ватерлинии при вполне адекватной толщине в 104 мм (в отличие от «символических» 51 мм на русских «Ретвизане», «Потемкине» и тех же «формидейблах»), которая гарантировала противифугасную защиту от скорострельной среднекалиберной артиллерии на большем числе боевых дистанций. Это позволяет нам считать «Микасу» наиболее сильным эскадренным броненосцем вплоть до 1904 года. Вместе с тем корабль получился весьма крупным (тяжелым) и, соответственно, очень дорогим. Но, как уже указывалось в предыдущих наших работах, японцы «за цену не стояли».

5. Заключение

Подытоживая сказанное, отметим ключевые моменты, обозначенные выше:

1. После японо-китайской войны японское военно-морское руководство во главе с морским министром Г. Ямомото убедили императора Мейдзи изменить концепцию и перейти к созданию не только мощных «эскадренных» броненосных крейсеров типа «Асама», но и полноценных эскадренных броненосцев не только с прекрасной защитой и вооружением, но и выдающейся по тем временам скоростью, что и привело к созданию линкоров «Фуджи» и «Яшима». Именно такого рода корабли, исключительно дорогие, но совершенно необходимые, должны были определять исход генерального морского сражения (на который и делалась ставка) с флотом потенциального противника – России.

2. Осознав, что два вышеуказанных корабля проигрывают создававшимся в это же время трем русским линкорам типа «Полтава» (которые проигрывали только в скорости, но выигрывали по другим показателям), японское руководство принимает решение полностью отказаться от «всемерной экономии», бытовавшей практически во всех других флотах (за исключением весьма «обеспеченной» Великобританией), и строить корабли типа «Шикишима» (две единицы), дополненные еще двумя кораблями слегка измененной конструкции («Асахи» и «Микаса»), водоизмещение которых ограничивалось разве что техническими возможностями верфей того времени. Эти корабли ничем не уступали лучшим английским, русским и французским линкорам, при этом заметно превосходя германские и итальянские эскадренные броненосцы. Ко времени вступления в строй каждый из них по совокупности характеристик можно было по праву считать сильнейшим в мире.

3. Вступление в строй четырех таких кораблей позволило японскому флоту получить решающее преимущество над своим противником к началу русско-японской войны – 1-й Тихоокеанской эскадрой, которая успела пополниться двумя новейшими броненосцами «Цесаревич» и «Ретвизан». Несмотря на то, что эти корабли имели совершенно разную философию, они мало в чем уступали японским линкорам, а в некоторых моментах даже превосходили: «Цесаревич» в части обеспечения непотопляемости и бронирования ватерлинии; «Ретвизан» по площади бронирования и стоимости. Однако в огневом контакте (так сказать «до последнего»), мы считаем, преимущество было бы за

японскими кораблями типа «Шикишима» с их более разрушительными «основными» фугасными снарядами (если не считать их разрывов в собственных стволах; в этом плане собственные боеприпасы – конструкция самого снаряда и «шимозе» – принесли японскому флоту при Цусиме едва ли не больше разрушений, чем русские боеприпасы...). Предпосылки такого предположения – более высокая площадь бронирования и более многочисленная среднекалиберная артиллерия японских кораблей, а также более разрушительные боеприпасы; защита же машинно-котельных отделений и погребов орудий главного калибра, попадание в которые могло бы привести к гарантированному потоплению корабля, была неуязвима для боеприпасов того времени обеих сторон: как у двух русских, так и у четырех японских линкоров.

4. Оба генеральных сражения подтвердили исключительно высокие боевые качества японских эскадренных броненосцев. Значительно худшее состояние материальной их части после боя в Желтом море можно объяснить несколькими причинами. Во-первых, преимущество русских в огневой мощи (точнее, в орудиях крупного калибра, снаряды которых имели значительно более разрушающее воздействие на броню менее 200 мм): формально против четырех японских броненосцев сражалось шесть русских. Во-вторых, неудачные японские снаряды, которые взрывались в собственных стволах и «массово» выводили из строя орудия главного калибра японских кораблей. В-третьих, тактическая ошибка Х. Того в завершающей стадии боя, когда японский адмирал, догоняя русскую эскадру, вынужденно провел своего флагмана через русские линкоры, которые получили прекрасную возможность сосредоточить огонь, что, собственно, и сделали. Свою роль сыграли и тихоходные, но с отличным бронированием средней артиллерии (применительно к японским боеприпасам) и ее великолепными углами обстрела концевые «полтавы», имевшие ко всему прочему еще и наиболее опытные среди других русских броненосцев экипажи.

Цусимская же битва прошла для японских кораблей совершенно безнаказанно.

5. Несмотря на отличные характеристики японских линкоров, подавляющего преимущества перед началом войны, как ни странно, главные линейные силы Тейкоку Кайгун над русским флотом не имели. Если не включать в гипотетический поединок японские броненосные крейсера, то русский линейный отряд в семь броненосцев кардинально проигрывал шести японским лишь в 3–4 узла скорости благодаря трем тихоходным «полтавам», однако выигрывал как по количеству крупной, так и средней артиллерии. Русские экипажи (и в первую очередь, комендоры), в отличие от японских, были подготовлены к бою на короткой дистанции и с этих расстояний через устаревшие открытые прицелы стреляли значительно лучше, чем японцы с продвинутыми оптическими прицелами. Массировать огонь на дальних дистанциях, как это было при Цусиме, японские экипажи научились значительно позже даже боя в Желтом море, не говоря уже о начале войны. Вероятно, именно этим и руководствовался вице-адмирал О.В. Старк в бою в первый день войны 27 января 1904 года, стараясь максимально сблизиться на своем «Петропавловске» к японским кораблям и взять реванш за проигранную ночную торпедную атаку, которая привела к повреждению лучших русских линкоров.

Учитывая итоги сражения в Желтом море, генеральное сражение в самом начале войны (без учета повреждений торпедами «Цесаревича» и «Ретвизана» 27 января 1904 года) теоретически вполне могло бы быть выиграно русскими. Свою положительную роль сыграли бы и минимальные запасы угля и воды, которые отяжеляли корабли 28 июля 1904 года и были необходимы для дальнего перехода во Владивосток. Японские же линкоры, «дежурившие» в непосредственной близости от Порт-Артура, не имели возможности «быть налегке», а исправлять мало-мальски значимые повреждения необходимо было бы в Сасебо в нескольких сотнях миль. Напомним, что «Цесаревич» и «Ретвизан» смогли спастись в результате торпедной атаки, в то время как «Хатсусе» и «Яшима» пошли ко дну, подорвавшись на минах. Поэтому близость собственной базы была только на руку русским кораблям. Таким образом, силы были приблизительно равны и, исходя из этого, можно сделать лишь один общий и неутешительный вывод: русское военно-морское руководство и адмиралы (прежде всего, речь идет о О. Старке) не смогли в должной степени правильно распорядиться имеющимися военно-морскими силами, а преобладающее у многих русских флотоводцев убеждение в слабости эскадры лишь закрепило пораженческие настроения, сковало инициативу и в итоге привело к поражению.

6. 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

Балакин, 1995 – Балакин С.А. ВМС Великобритании 1914–1918 гг. Москва: Моделист-конструктор, 1995.

Балакин, 2004a – Балакин С.А. «Микаса» и другие японские броненосцы 1897–1905. М., 2004.

Балакин, 2004b – Балакин С.А. Морские сражения Русско-японской войны 1904–1905. М.: «Моделист-конструктор», 2004.

- [Балакин, 2013](#) – Балакин С.А. Триумфаторы Цусимы: Броненосцы японского флота. М.: «Эксмо», 2013.
- [Белов, 1998](#) – Белов А.А. Броненосцы Японии. М.: ООО «АНТТ-Принт», 1998.
- [Брокгауз, Ефрон, 1890–1907](#) – Японско-русская война 1904–1905 гг. // 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 веков, глава «Русско-японская война 1904–1905 гг.». М., 2004.
- [Кокцинский, 2002](#) – Кокцинский И.М. Морские бои и сражения русско-японской войны, или причина поражения: кризис управления. М., 2002. 436 с.
- [Костенко, 1955](#) – Костенко В.П. На «Орле» в Цусиме. Л.: Судпромгиз, 1955.
- [Кофман, 1992](#) – Кофман В. «Британский стандарт» / Морская коллекция // Моделист-конструктор. 1992. № 10 (октябрь). С. 15-16.
- [Малов, 2000](#) – Малов А. «Свифтшур» и «Трайемф» // Наваль коллекция: Сборник. 2000. № 5 (1). С. 18-29.
- [Мультиатули, Залесский, 2015](#) – Мультиатули П.В., Залесский К.А. Русско-японская война 1904–1905 гг. М.: Российский институт стратегических исследований, 2015. 816 с.
- [Новиков-Прибой, 1977](#) – Новиков-Прибой А.С. Цусима. М.: «Просвещение», 1977.
- [Пикуль, 1989](#) – Пикуль В.С. Крейсера. М.: «Просвещение», 1989.
- [Семенов, 1906](#) – Семенов В.И. Бой при Цусиме. СПб.: Тип. Т-ва М.О. Вольф, 1906.
- [Семенов, 1907](#) – Семенов В.И. Расплата. СПб.: Тип. Т-ва М.О. Вольф, 1907.
- [Семенов, 1910](#) – Семенов В.И. Цена крови. СПб.-М.: Тип. Т-ва М.О. Вольф, 1910.
- [Семенов, 1911](#) – Семенов В.И. Флот и Морское ведомство до Цусимы и после. М. СПб., 1911. 112 с.
- [Советская историческая энциклопедия, 1962–1976](#) – Советская историческая энциклопедия. В 16 т. М.: «Советская энциклопедия», 1961–1976. Т. 1. С. 379.
- [Степанов, 1983](#) – Степанов А.Н. Порт-Артур. М.: «Просвещение», 1983.
- [Сулига, 1993](#) – Сулига С.В. Корабли Русско-японской войны. М.: Аскольд, 1993.
- [Худяков, 1908](#) – Худяков П.К. Путь к Цусиме. М., 1908.
- [Campbell, 1978](#) – Campbell N.J.M. The Battle of Tsushima // Warship. № 5-8 (Prt.1-4). 1978.
- [Gardiner, 1979](#) – Gardiner R. All the World's Fighting Ships 1860-1905. London: Conway Maritime Press, 1979.
- [Klado, 1905](#) – Klado N. The Russian navy in the Russo-Japanese war. London: G. Bell, 1905.
- [Mamadaliyev et al., 2018](#) – Mamadaliyev A., Venkov V., Miku N., 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.
- [Mamadaliyev et al., 2019](#) – Mamadaliyev A., Venkov V., Miku N., Médico A. Tactical and Technical Characteristics of Armored Cruisers of Russian and Japanese Fleets during the War of 1904–1905 // *Bylye Gody*. 2019. Vol. 51. Is. 1: 380-394.
- [Mamadaliyev et al., 2019a](#) – Mamadaliyev A., Venkov V., Miku N., Médico A. On the Ratio of Linear Forces of the Russian 1st Pacific and Japanese Squadrons during the Russian-Japanese War of 1904–1905. Russian Battleships // *Bylye Gody*. 2019. Vol. 52. Is. 2: 848-872.

References

- [Balakin, 1995](#) – Balakin S.A. (1995). VMS Velikobritanii 1914–1918 gg. [British Navy of 1914–1918]. Moskva: Modelist-konstruktor. [in Russian]
- [Balakin, 2004a](#) – Balakin S.A. (2004). «Mikasa» i drugie yaponskie bronenosy 1897–1905 [Mikasa and other Japanese battleships 1897–1905]. M. [in Russian]
- [Balakin, 2004b](#) – Balakin S.A. (2004). Morskie srazheniya Russko-yaponskoi voyny 1904–1905 [Naval battles of the Russian-japanese war of 1904-1905]. M.: «Modelist-konstruktor». [in Russian]
- [Balakin, 2013](#) – Balakin S.A. (2013). Triumfatory Tsusimy: Bronenosy yaponskogo flota [The victors of Tsushima: the battleships of the Japanese fleet]. M.: «Eksmo». [in Russian]
- [Belov, 1998](#) – Belov A.A. (1998). Bronenosy Yaponii [Battleships of Japan]. M.: ООО «АНТТ-Принт». [in Russian]
- [Brokgaуз, Eфрон, 1890–1907](#) – Yaponsko-russkaya voyna 1904–1905 g. [Japanese-russian war of 1904–1905]. Entsiklopedicheskiy slovar' Brokgaуza i Eфрона: 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. [Port Arthur. Memories of the activities of the 1st Pacific squadron and naval teams on the shore during the siege of Port Arthur in 1904]. SPb. 292 p. [in Russian]

- [Bykov, 2003](#) – *Bykov P.D.* (2003). Russko-yaponskaya voyna 1904–1905 gg. Deistviya na more [The Russo-japanese War of 1904–1905. Actions at sea]. 2-e izd. M.: Eksmo. 672 p. [in Russian]
- [Campbell, 1978](#) – *Campbell N.J.M.* (1978). The Battle of Tsu-Shima. *Warship*. № 5-8 (Prt. 1-4).
- [Gardiner, 1979](#) – *Gardiner R.* (1979). All the World's Fighting Ships 1860-1905. London: Conway Maritime Press.
- [Khudyakov, 1908](#) – *Khudyakov P.K.* (1908). Put' k Tsusime [The path to Tsushima]. M. [in Russian]
- [Klado, 1905](#) – *Klado N.* (1905). The Russian navy in the Russo-Japanese war. London: G. Bell.
- [Kofman, 1995](#) – *Kofman V.L.* (1995). Bronenosnye kreisera tipa «Garibal'di» [Armored cruisers of "Garibaldi" type]. *Morskaya kolleksiya. Modelist-konstruktor*. № 8. [in Russian]
- [Koktsinskii, 2002](#) – *Koktsinskii I.M.* (2002). Morskie boi i srazheniya Russko-yaponskoi voiny, ili prichina porazheniya: krizis upravleniya [Sea battles and battles of the Russo-japanese War, or the cause of defeat: a crisis of control]. 2-e izd. Fond Andrey a Pervozvannogo. 436 p. [in Russian]
- [Kostenko, 1955](#) – *Kostenko V.P.* (1955). Na «Orle» v Tsusime [On "Orle" in Tsushima]. L.: Sudpromgiz. [in Russian]
- [Malov, 2000](#) – *Malov A.* (2000). «Swiftshur» i «Traiemf» [“Swiftshur” and “Triemf”]. *Naval kolleksiya: Sbornik*. Moskva. № 5 (1). pp. 18-29. [in Russian]
- [Mamadaliyev et al., 2018](#) – *Mamadaliyev A., Venkov V., Miku N., 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.
- [Mamadaliyev et al., 2019](#) – *Mamadaliyev A., Venkov V., Miku N., Médico A.* (2019). Tactical and Technical Characteristics of Armored Cruisers of Russian and Japanese Fleets during the War of 1904–1905. *Bylye Gody*. Vol. 51. Is. 1: 380-394.
- [Mamadaliyev et al., 2019a](#) – *Mamadaliyev A., Venkov V., Miku N., Médico A.* (2019). On the Ratio of Linear Forces of the Russian 1st Pacific and Japanese Squadrons during the Russian-Japanese War of 1904–1905. *Russian Battleships. Bylye Gody*. Vol. 52. Is. 2: 848-872.
- [Mul'tatuli, Zalesskii, 2015](#) – *Mul'tatuli P.V., Zalesskii K.A.* (2015). Russko-yaponskaya voyna 1904–1905 gg. [The Russo-japanese War of 1904–1905]. M.: Rossiiskii institut strategicheskikh issledovaniy. 816 p. [in Russian]
- [Novikov-Priboi, 1977](#) – *Novikov-Priboi A.S.* (1977). Tsusima [Tsushima]. M.: «Prosveshchenie». [in Russian]
- [Pikul', 1989](#) – *Pikul' V.S.* (1989). Kreisera [Cruisers]. M.: «Prosveshchenie». [in Russian]
- [Semenov, 1906](#) – *Semenov V.I.* (1906). Boi pri Tsusime [Fight at Tsushima]. SPb.: Tip. T-va M.O. Vol'f. [in Russian]
- [Semenov, 1907](#) – *Semenov V.I.* (1907). Rasplata [Reckoning]. SPb.: Tip. T-va M.O. Vol'f. [in Russian]
- [Semenov, 1910](#) – *Semenov V.I.* (1910). Tsena krovi [The price of blood]. SPb. i M.: Tip. T-va M.O. Vol'f. [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]
- [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]
- [Stepanov, 1983](#) – *Stepanov A.N.* (1983). Port-Artur [Port Arthur]. M.: «Prosveshchenie». [in Russian]
- [Suliga, 1993](#) – *Suliga C.V.* (1993). Korabli Russko-yaponskoi voiny [Ships of the Russian-japanese war]. M.: Askol'd". [in Russian]
- [Zolotarev, Kozlov, 2004](#) – *Zolotarev V.A., Kozlov I.A.* (2004). Tri stoletiya Rossiiskogo flota, XIX – nachalo XX vekov, glava Russko-yaponskaya voyna 1904–1905 gg. [Three centuries of the Russian fleet, XIX – early XX centuries, the head of the Russian-japanese war of 1904–1905]. M.: AST. [in Russian]

О соотношении линейных сил русской 1-й Тихоокеанской и японской эскадр в период Русско-японской войны 1904–1905 годов. Японские эскадренные броненосцы

Анвар Мирзахматович Мамадалиев ^{a, b, *}, Андрей Вадимович Венков ^c,
Наталья Валентиновна Мику ^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.

В данной статье анализируются тактико-технические элементы главной силы флота – линейных кораблей японского флота – эскадренных броненосцев «Микаса», «Асахи», типов «Шикишима/Хатусе» и «Фуджи/Яшима» и их возможности для противостояния русским кораблям аналогичного класса.

Ключевые слова: Военно-морской флот, русско-японская война, Тейкоку Кайгун, бой в Желтом море, Цусимское сражение, русский флот, японский флот, японские броненосцы, линейный корабль, эскадренный броненосец.

* Корреспондирующий автор

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