

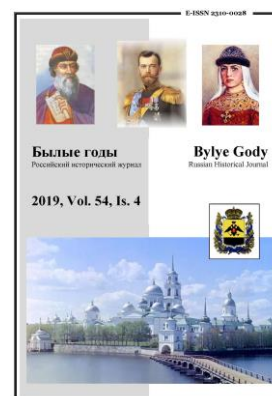
Copyright © 2019 by International Network Center for Fundamental and Applied Research

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. 54. Is. 4. pp. 1842-1861. 2019
DOI: 10.13187/bg.2019.4.1842
Journal homepage: <http://ejournal52.com>



"Light Cavalry" of the Russian-Japanese War: on the Balance of Forces and Characteristics of Light (Armored) Cruisers of the Russian and Japanese Fleets. Russian Light Cruisers

Anvar M. Mamadaliev ^{a, b, *}, Andrey V. Venkov ^c, Ivan A. Ermachkov ^{a, b}, Aude Médico ^d

^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 University of Geneva, Geneva, Switzerland

Abstract

The article is an addition to a series of articles on the ratio of the armored forces of the warring parties in the Russian-Japanese war of 1904–1905 and is devoted to the analysis of the quality and power of the "auxiliary" forces of the fleets, namely, the armored (light) cruisers of the Russian fleet. We study their tactical and technical elements, as well as the concept of using national light cruisers.

This article analyzes the tactical and technical elements of various cruisers of the Russian fleet – "Diana", "Varyag", "Askold", "Bogatyr", "Novik" and their capabilities to confront Japanese ships of a similar class.

Keywords: navy, Russian-Japanese war, Teikoku Kaigun, Russian fleet, cruiser, light cruiser, armored cruiser, cruiser of the 1st rank, cruiser of the 2nd rank, "Diana", "Varyag", "Askold", "Bogatyr", "Novik".

1. Введение

Легкие крейсера (да и другие легкие силы в общем) зачастую относят к вспомогательным, так как не им суждено решать исход морского сражения в частности, и войны в целом. Вместе с тем огромный пласт «каждодневной» рутинной работы по патрулированию, минным постановкам, рейдерским операциям, охране конвоев, ближней и дальней разведке принадлежит как раз этим «вспомогательным» силам. И зачастую именно от качества их работы напрямую зависит и результат в войне (в этой связи нельзя не вспомнить удачную постановку артурского минного заградителя «Амур», который отправил на дно больше сил неприятеля, чем все остальные корабли русского флота, вместе взятые! Именно поэтому легким силам посвящены отдельные статьи. В данной работе исследуются легкие крейсера русского флота.

2. Материалы и методы

Материалом для данной статьи послужили документы Российского государственного архива военно-морского флота (Санкт-Петербург, Российская Федерация), а также мемуарная, специализированная и справочная литература.

К источникам следует отнести мемуары современников-участников русско-японской войны. Таковыми можем считать воспоминания В.И. Семенова, изложенные в трехтомном труде, каждый том которого имеет собственное название и посвящен определенному периоду («Расплата» (Семенов, 1907), «Бой при Цусиме» (Семенов, 1906), «Цена крови» (Семенов, 1910), а также анализ состояния морского ведомства до и после русско-японской войны (Семенов, 1911), мемуары молодого трюмного инженера броненосца «Орел» В.П. Костенко (Костенко, 1955), будущего проектировщика сильнейших

* Corresponding author

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

русских дредноутов типа «Севастополь» и линейных крейсеров типа «Измаил» инженера М.В. Бубнова (Бубнов, 1907), военно-морского теоретика и одного из разработчиков рейдерских операций Владивостокского отряда крейсеров Н.Л. Кладо (Klado, 1905) 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).

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

3. Обсуждение

Из работ профессиональных историков флота особо следует выделить труды Н.Дж. Кемпбелла (Campbell, 1978), С.А. Балакина (Балакин, 2013; Балакин, 2004), С.В. Сулиги (Сулига, 1993), Ю.Ю. Ненахова (Ненахов, 2006), Р.М. Мельникова (Мельников, 1983; 1986), А.В. Скворцова (Скворцов, 2003; 2005), А. Сергеева, В. Новикова (Сергеев, Новиков, 2009), В.И. Катаева (Катаев, 2003) и др. Значительный интерес представляют дореволюционные отечественные (напр., Брокгауз, Ефрон, 1890–1907) справочники, а также комплексные исторические труды (Быков, 2003; Золотарев, Козлов, 2004; Кокцинский, 2002; Мультатули, Залесский, 2015; Бережной, 2002).

Непосредственно легким крейсерам русского флота в период русско-японской войны посвящены работы Р.М. Мельникова (крейсерам «Варяг» и «Очаков»; прототипом «Очакову» послужил «Богатырь» – участник русско-японской войны, которому в монографии также уделено значительное внимание) (Мельников, 1983; 1986), С.А. Балакина (Балакин, 2013; Балакин, 2004), А.В. Скворцова (Скворцов, 2003; 2005), А. Сергеева, В. Новикова (о крейсерах типа «Диана») (Сергеев, Новиков, 2009), В.И. Катаева (о крейсере «Варяг») (Катаев, 2003), а также комплексные справочные труды о крейсерах и миноносцах С.С. Бережного (Бережной, 2002), Ю.Ю. Ненахова (Ненахов, 2006) и др.

4. Результаты

При военно-историческом анализе крейсерских сил противоборствующих сторон сразу в глаза бросается различие в концепциях ведения морской войны русского и японского военных флотов. Данной проблеме посвящена наша отдельная работа (Mamadaliyev et al., 2018). В рамках данной статьи отметим только, что Россия в строительстве крейсеров всецело ориентировалась на выбранную рейдерскую стратегию ведения войны.

Исходя из этого, строились крейсера двух классов (в терминологии того времени – рангов). Крейсера первого ранга/класса представляли собой мощные, быстроходные и хорошо вооруженные высокоавтономные рейдеры. Различия по наличию бортовой брони в данном ранге не учитывались. Поэтому сюда включались и так называемые броненосные крейсера водоизмещением от 7 до 12,5 тысяч тонн¹ («Баян» (1900), «Громобой» (1899), «Россия» (1895), «Рюрик» (1892) и др.), и весьма мощно вооруженные, но лишенные бортовой брони так называемые бронепалубные крейсера, водоизмещением в пределах 6–7 тысяч тонн («Богатырь» (1901), «Аскольд» (1900), «Варяг» (1899) и др.). Крейсера второго (так называемого «корветского») ранга представляли собой легковооруженные (6–8 «стодвадцаток») корабли, водоизмещением в пределах 3–3,5 тысяч тонн («Новик» (1900), «Боярин» (1901), тип «Жемчуг» (1903), и предназначенные для ограниченного театра военных действий с широчайшим кругом решаемых задач (разведка при эскадре и в прибрежных водах около своих баз, «бронированный лидер эсминцев», миноносный крейсер, контрминоносец и даже минный заградитель).

¹ Между прочим, верхняя граница водоизмещения (в частности крейсера «Громобой») больше, чем у первоклассных эскадренных броненосцев типа «Полтава», и вплотную приближается к великолепному по своим тактико-техническим характеристикам линкору «Ретвизан» (чуть более 13 тысяч тонн).



Рис. 1. Вице-адмирал Степан Осипович Макаров – наиболее авторитетный идеолог «рейдерской морской войны» в русском флоте (на фото – в звании капитана I ранга; Ф.Ф. Врангель датирует ее февралем 1880 г.)

Ранговая классификация была перенята, разумеется, у британского флота, однако англичане вкладывали в нее несколько иной смысл. Крейсера водоизмещением свыше 7 тысяч тонн и вооружением орудиями главного калибра до 234-мм (независимо от наличия бортовой брони) именовались кораблями 1-го ранга, водоизмещением в 3–7 тысяч тонн и орудиями до 152 мм – 2 ранга и, наконец, водоизмещением от 1,5 до 3 тысяч тонн с орудиями 102–120 мм – 3 ранга (Ненахов, 2006: 165).



Рис. 2. Морской министр, адмирал Гомбэй Ямомото – противник идеи «всемерной экономии» и «рейдерской войны», но активный идеолог максимизации мощности ударных судов и сторонник идеи создания линейных крейсеров

Русский же флот крейсера 3-го ранга не предусматривал вовсе. Под данный британский класс отчасти подпадали так называемые русские «минные крейсера», которые несли торпедное оружие, но были более мощно вооружены, нежели эсминцы (при увеличенном в полтора–два раза в сравнении с ними водоизмещении; однако отнюдь не до полутора тысяч тонн). 1-й ранг русских крейсеров начинался с водоизмещения в 4 тысячи тонн, 2-й ранг, соответственно, до четырех тысяч

(см., напр., Мельников, 1986: 9). Вместе с тем, независимо от ранга, в русской классификации при упоминании корабля четко прослеживается тип конструкции броневой защиты: если это крейсер с бортовой броней, то к рангу делалась приставка «броненосный», если же без таковой – то «бронепалубный». Позднее в военно-морской терминологии в отношении первых будет упоминаться обозначение «тяжелый», в отношении вторых – «легкий».

За оригинальной классификацией стояла и вполне оригинальная задача первоклассных бронепалубных крейсеров русского флота – рейдерские операции на коммуникациях противника и, соответственно, «разрушение торговли». Строились они с прицелом на конкретного противника – Тейкоку Кайгун – которая не имела в своем составе подобных кораблей. Безусловно, Великобритания, как наиболее расточительное в отношении своего флота в те времена государство, не осталось в стороне от процесса строительства бронепалубных крейсеров, однако на «туманном Альбионе» эта идея приобрела чудовищно гипертрофированные формы. Два бронепалубных крейсера типа «Пауэрфул» (1895) имели водоизмещение более 14 тысяч тонн (что сопоставимо с массой одного из лучших эскадренных броненосцев того времени – тип «Шикишима» (1898) и строились против русских броненосных крейсеров «Рюрик» и «Россия», однако оказались невероятно дорогими и, в сущности, бесполезными; а за свои огромные размеры (более 163 метра длины) и отсутствие адекватной защиты собственными моряками презрительно именовались «плавающими мишенями». Однако британская «легкокрейсерская» гигантомания прошла не сразу; пытаясь «сэкономить», англичане заказывают восемь единиц крейсеров типа «Диadem» (1896–1898) водоизмещением «всего лишь» в 11 тысяч тонн. Как и «Пауэрфулы», «Диaдемы» оказались не просто бесполезны, но еще и крайне неудачны, так как имели все недостатки первых, не имея их преимуществ (прежде всего, в виде двух 234-мм орудий главного калибра в прекрасно бронированных для легкого крейсера башнях). Осознав, наконец, ошибку, британцы приступили к строительству первоклассных крейсеров, но уже с бортовой броней – так появились на свет великолепные по своим боевым качествам броненосные крейсера типа «Кресси» (1899–1901).

К счастью (применительно к этому случаю), ориентироваться на «владычицу морей» в Главном морском штабе Российской империи не стали. Российские «первоклассные бронепалубные крейсера» (и этот новый термин русского военного флота при классификации крейсеров прямо оговаривался программой – «Для нужд Дальнего Востока») по техзаданию зарубежным и отечественным верфям были водоизмещением в 6 тысяч тонн, имели карапас (скос) броневой палубы в 3 дюйма (76 мм) (в отличие от британских 4–6 дюймов) с вооружением в 8–12 шестидюймовых орудий.

Орудия главного калибра (в отличие от «британцев») не предусматривались. Русские адмиралы в этом плане, на наш взгляд, оказались прозорливее свои британских коллег. «На бумаге» – пара исключительно удачных британских 9,2-дюймовых орудий в бронированных башнях позволяли уверенно поражать бронированные цели с дальних дистанций. На деле же управлять огнем малочисленных крупных орудий вместе с многочисленными 6-дюймовыми пушками в «плотном» бою было непросто; на первое место выходила уже скорострельность артиллерии, а не удельный вес снаряда (речь, разумеется, идет о противостоянии небронированных крейсерских сил). Единственный бой крейсерских эскадр русско-японской войны – бой в Корейском проливе¹ 1 августа 1904 года² – вряд ли можно считать опровержением указанного тезиса. В данном бою, который прошел для японцев практически безнаказанно, перевес в крупных орудиях, которые могли бы стрелять на один борт, был почти трехкратным (16 японских против 6 русских восьмидюймовок главного калибра), не говоря уже о преимуществах защиты японских «мини-линкоров» типа «Асама» против российских малобронированных океанских рейдеров, а также весьма неудачном маневрировании командира отряда владивостокских крейсеров контр-адмирала К.П. Иессена, благодаря чему Х. Камимура в полной мере реализовал возможности своих кораблей.

¹ Другие распространенные в зарубежной историографии названия – «бой в Японском море», а также «бой у Ульсана».

² Здесь и далее – даты по старому стилю.

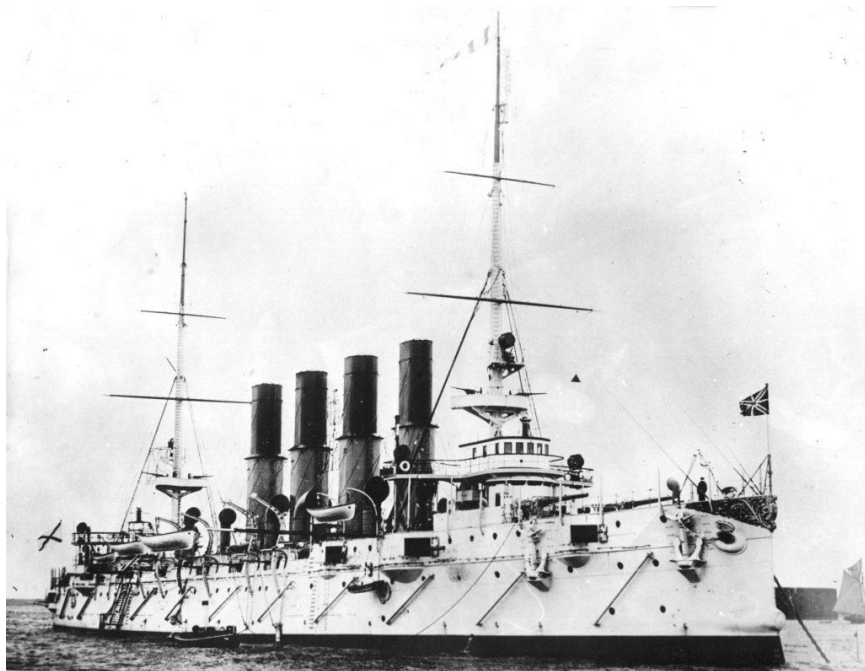


Рис. 3. Бронепалубный крейсер «Варяг» (1899) с великолепными («на бумаге») характеристиками по праву считался наиболее красивым военным кораблем русского флота

Первым зарубежным заказом из программы «Для нужд Дальнего Востока» стал крейсер «Варяг» (1899). Заказ, оформленный в США на верфи Крампа одновременно с эскадренным броненосцем «Ретвизан», был призван не только усилить рейдерскую мощь русского флота, но и «проверить» американскую крейсерскую кораблестроительную «школу», тем более что Чарльз Крамп объявил на строящиеся корабли весьма соблазнительную цену и сроки. По соотношению цена/качество/срок строительство кораблей в Америке представлялось русскому адмиралтейству весьма перспективным, в отличие от верфей в Германии и Франции, не говоря уже о собственных отечественных судостроительных мощностях.

Тактико-технические характеристики корабля (Мельников, 1983¹): водоизмещение нормальное 6604 тонны (проектное 6500 тонн; полное – 7022 тонны (при максимальной загрузке углем); длина – 129,56 м; ширина без обшивки – 15,9 м; осадка в миделе – 5,94 м (при проектном водоизмещении; в реальной эксплуатации, соответственно, более 6 м). Бронирование: карапасная бронепалуба – 76 мм на «бортовых» скосах и 57 мм на «фронтальных» носовых и кормовых скосах, 38 мм в горизонтальной части. Также бронирование в 38 мм имели трубы подачи боезапаса, торпедные аппараты, коммуникационные трубы и возвышавшиеся над бронепалубой до второй палубы плиты защиты оснований всех четырех дымовых труб. Бронепалуба не была монолитной, а представляла собой два слоя брони по 38 мм. Дополнительной бортовой защитой служили расположенные по бортам угольные коффердамы (к слову, предназначенные вначале для заполнения целлюлозой, которая по замыслу конструкторов должна была набухать от попадания воды и, таким образом, перекрывать пробоину). Наиболее толстой броней в 152 мм защищалась боевая рубка. Общий вес брони составлял 588 тонн.

Силовая установка: 30 паровых котлов Никлосса, две вертикальные паровые машины тройного расширения, мощность 20 000 л.с., имевшие соответственно привод на два трехлопастных винта. Скорость хода на момент испытаний была для столь крупного и сильно вооруженного судна выдающейся – в 24,59 узлов (Катаев, 2003), однако достигнута она была 13 июля 1900 года в «тепличных» условиях и при существенном недогрузе. Относительно приближенные к реальным условиям испытания на длительный 12-часовой пробег, проведенные заводом 21 сентября 1900 года, показали максимальную скорость корабля в 23,2 узла (и среднюю в 16 узлов), что было также весьма достойным показателем. Этот параметр достигался, прежде всего, необычайно большим для крупного корабля соотношением длины к ширине (коэффициент 8,1); на момент постройки «Варяг» являлся мировым лидером по этому показателю (Мельников, 1983) (разумеется, для военных судов более 5 тыс. тонн водоизмещения). Вместе с тем в своих отчетах второй командир корабля – капитан В.Ф. Руднев постоянно «ругал» материальную часть корабля (и в некоторых случаях, отметим, справедливо!), в числе прочего рапортуя и о том, что крейсер с «неудачными» котлами Никлосса едва

¹ Описание корабля приводит Р.М. Мельников (Мельников, 1983) на архивных данных по корпусу (ЦГА ВМФ. Ф. 427. Оп. 1. Д. 319. Л. 265-312; Д. 321. Л. 501-567) и механизмам (ЦГА ВМФ. Ф. 427. Оп. 1. Д. 322. Л. 329-419).

развивал 14 узлов. Однако, учитывая склонность Руднева к фантазерству, особенно в части боевых достижений своего единственного сражения (при Чемульпо), вряд ли стоит относиться к этим донесениям серьезно. По крайней мере, всеми исследователями приводится документальное предвоенное подтверждение скорости корабля в 20,5 узла – после ремонта в Порт-Артуре и испытаниях машин под командованием того же Руднева 16 октября 1903 года в условиях, максимально приближенных к реальным (Мельников, 1983). В пользу Руднева, правда, говорит тот факт, что созданная под руководством Успенского в Порт-Артуре комиссия для изучения ходовых возможностей корабля сделала неутешительный вывод о том, что выход на скорости более 20 узлов может привести к тяжелым повреждениям котлов и машин; комиссия рекомендовала не развивать ход более... 14 узлов. Дальность плавания экономическим 10-узловым ходом при полном («рейдерском») запасе угля составляла 6100 миль, при нормальном запасе – 3270; для дальнего разведчика вполне приемлемые характеристики, но недостаточные для рейдера. В частности, «полноценные» отечественные рейдеры – броненосные крейсера «Россия» и «Громобой» – имели запас угля, рассчитанный на, соответственно, 7740 и 8100 миль, и лишь уже порядком устаревший «Рюрик» имел сопоставимые с «Варягом» показатели автономности (6700 миль).

Вооружение корабля не было выдающимся в сравнении с британскими первоклассными крейсерами, но значительно превосходило легкие японские крейсера – а именно они и предполагались в качестве главных противников русских «шеститысячников». Главный калибр был единообразным и включал в себя двенадцать 6-дюймовых (152-мм) 45-калиберных орудия системы Канэ, двенадцать 3-дюймовых 50-калиберных орудия той же системы, 10 мелких 47-мм и 37-мм пушки (десантные пехотные 63-мм орудия системы Барановского и пара пулеметов, разумеется, не в счет). Артиллерию дополняли шесть 381-мм (или 450-мм; данные разнятся) торпедных аппаратов с запасом в 12 торпед и два 254-мм метательных торпедных аппарата (с запасов в 6 торпед), а также возможность брать на борт 22–35 (данные разнятся) мин заграждения. Экипаж корабля насчитывал 20 офицеров и 550 матросов и унтер-офицеров.

В целом, в отечественном кораблестроении выработался своеобразный артиллерийский «крейсерский стандарт» для первоклассных кораблей, заказанных за рубежом, – по 12 «шестидюймовок» и «трехдюймовок». В сравнении с японскими легкими (к тому же – весьма «разношерстными») крейсерами, преимущество в весе залпа и скорострельности орудий было очевидным. Говоря о составе вооружения, многие авторитетные исследователи (в частности Р.М. Мельников (Мельников, 1983), Р.И. Катаев (Катаев, 2003) и др.) сетуют на неверный баланс в количестве стволов. В частности, «противоминные» 75-мм орудия были уже недостаточно эффективны против крупных 400-тонных эсминцев (особенно с учетом отсутствия в русском флоте осколочно-фугасных боеприпасов для данного калибра) и практически бесполезны против крейсеров с их карапасной бронепалубой. Поэтому целесообразным, по их мнению, представляется вооружение из 16–18 «шестидюймовок» при отсутствии 3-дюймовых орудий (или их минимальном количестве). Справедливости ради отметим, что именно по такой схеме впоследствии и модернизировался «живущий» по сей день отечественный «шеститысячник» – крейсер «Аврора», получивший в 1914 году 14 шестидюймовок и 4 трехдюймовки вместо первоначального вооружения в 8 и 24 стволов соответственно: при сохранении в общих чертах общей массы орудий и веса залпа, огневая эффективность (в особенности – поражающая способность) увеличилась многократно.

В самых общих чертах мы согласны с мнением указанных авторов; кораблестроительные тенденции требовали «утяжеления» «противоминной» артиллерии, о чем мы говорили в предыдущих статьях данной серии (Mamadaliyev et al., 2019, a, b, c). Однако справедливым будет лишь анализ, соотнесенный со временем создания корабля. А корабли «6-тысячной» серии создавались применительно к конкретному противнику и к конкретному театру военных действий.

Так, в конце XIX века в японском флоте еще не было крупных эсминцев типов «Муракумо» (полное водоизмещение около 370 тонн), «Икадзути» (полное водоизмещение 420 тонн), «Сиракумо» (полное водоизмещение около 430 тонн), «Харусамэ» (полное водоизмещение 435 тонн), котлы и машины которых с высокой степенью вероятности попадались попаданием 120-мм или более крупного отечественного морского осколочно-фугасного боеприпаса. Более того, плотный огонь из 3-дюймовок вполне мог привести к выходу из строя указанные японские корабли (отметим здесь, что на знаменитом и куда более позднем «Дредноуте», конструкторы которого прямо учитывали опыт русско-японской войны, противоминная артиллерия была 3-дюймовой).

И в этом контексте, а именно – «гарантированности поражения эсминца» – следует сделать оговорку. Вероятность потопления в случае с данным классом кораблей могла варьироваться весьма значительно, и говорить о какой-либо гарантированности поражения будет, пожалуй, необоснованно. В качестве примера можно привести торпедную атаку под Порт-Артуром русского эсминца «Властный» на японский эсминец «Асасио» ночью 26 февраля 1904 года; «японец» получил попадание торпеды в середину корпуса, но в итоге остался на плаву и, более того, сумел добраться до базы. В похожей ситуации оказывались и отечественные миноносцы, причем куда меньшего размера (в частности, «Сторожевой», в 258 тонн водоизмещения, был торпедирован 3 декабря 1904 года во время защиты броненосца «Севастополь», но смог дотянуть до берега и выброситься на мелководье; миноносец

«Лейтенант Бураков» (280 тонн) и эсминец «Боевой» (412 тонн), торпедированные 23 июля 1904 года в бухте Тахэ, потеряли ход вследствие затопления кочегарных отделений, но все же смогли сохранить плавучесть. Артиллерийским огнем в русско-японской войне не был потоплен ни один японский эсминец. Маленькие 80–100-тонные миноносцы, на наш взгляд, не в счет, так как они, во-первых, были значительно меньше, во-вторых, попадали под крупные снаряды русских броненосных крейсеров – 8-дюймовые «Адмирала Нахимова», 6-дюймовые «Владимира Мономаха» (миноносцы № 34 и 35 соответственно, 89 тонн) и, вероятно, 6-дюймовые – линкора «Севастополь» (миноносец № 42, 102 тонны). Русские же миноносцы и эсминцы погибали под огнем значительно превосходящих сил противника и после множества попаданий, в том числе из 3-дюймовых орудий (в частности, гибель «Страшного» и «Стережущего»). Но опять же они, хоть и потеряли боеспособность, но сохранили плавучесть и в итоге были потоплены собственным экипажем. Поэтому говорить о какой-либо «гарантированности» поражения в данном случае, на наш взгляд, не вполне уместно.

Таким образом, артиллерийское вооружение следует признать достаточным для решения задач, возложенных на «6-тысячники» в целом, и «Варяг» в частности.

Однако в случае с «Варягом» были и более чем очевидные конструктивные просчеты. Прежде всего это касается защиты орудий и прислуги; точнее – ее полное отсутствие. Совершенно не прикрытые даже фронтальными противоосколочными щитами орудия были очень удобны в наведении (и лишь при близких дистанциях), но эффективно такое решение было лишь при отсутствии ответного огня. Как показал единственный, но очень жестокий бой, в котором участвовал «Варяг» – бой у Чемульпо 27 января 1904 года, документированные повреждения орудий и личного состава оказались таковыми, что боеспособность крейсера была утрачена условно более чем на треть, притом что корабль сохранил ход. В частности, согласно донесениям командира корабля В.Ф. Руднева, повреждены без возможности ведения продуктивного огня пять 152-мм, семь 75-мм и все 47-мм орудия; повреждены, но с ограниченной возможностью ведения огня (в рапорте обозначены как «подбиты») еще три 152-мм и одно 75-мм. Японцы после поднятия затопленного крейсера все 152-мм, шесть 75-мм и два 47-мм орудия признали годными к дальнейшему использованию, что, правда, не отвечает на вопрос о том, могли ли они быть использованы непосредственно после сражения. В любом случае, состояние артиллерии было весьма плачевным.

Значительные потери понес и личный состав корабля. В масштабах данной статьи считаем нецелесообразным приводить конкретные цифры из конкретных источников, ибо они сильно разнятся как в отечественных, так и зарубежных материалах (речь идет о раненых членах экипажа: в целом, от 60 до 200; более того, сам Руднев в своих донесениях наместнику на Дальнем Востоке и управляющему Морским министерством приводит разные данные). Тем не менее в целом они оцениваются как потеря более 1/5 личного состава. Отсутствие какого-либо противоосколочного бронирования (точнее было бы сказать – прикрытия) орудий, безусловно, сыграло в этом решающую роль.

Применительно к ходовой части значительный урон получила третья труба, остальные повреждения дымовых труб были не критичными. Вышли из строя («разбиты»), согласно донесениям Руднева, все вентиляторы. Повреждений машин и котлов не наблюдалось. Согласно отчетам японцев после поднятия и детального описания повреждений корабля, пожарами была уничтожена 1/6 часть крейсера, преимущественно в корме. Корабль имел 10 пробоин, причем от 1 (Катаев, 2003) до 3 (Полутов, 2009) из них имели небоевой характер. Пробитий броневой палубы не было.

Какие повреждения японским кораблям «Варяг» смог нанести в ответ? К боевым «достижениям» рапорта Руднева (потопление легкого крейсера и миноносца, повреждение двух броненосных крейсеров), разумеется, нельзя относиться серьезно; японские источники не подтверждают вообще никаких повреждений, что, к слову, может быть примером другой «крайности». Справедливости ради надо отметить, что констатируемая командиром японского отряда контр-адмиралом Сотокити Уриу «беспорядочная» и «крайне низкая по точности» стрельба «Варяга» была вызвана не только отвратительной подготовкой комендоров (это было отмечено в ходе учебных стрельб 16 декабря 1903 года, когда из 145 снарядов по соответствующим мишеням попали лишь 3 малокалиберных боеприпаса), но и разрушением в начале боя обоих дальнометров.

Ну и, конечно же, каждый из исследователей упоминает «легендарную» капризность котельно-машинной установки, обусловленной, во-первых, установкой котлов французской системы братьев Никлосс (которые имели большой коэффициент полезного действия и меньший удельный вес в отличие от использовавшихся повсеместно, в том числе и в русском флоте, котлов системы Бельвиля), во-вторых, отдельными конструктивными недочетами (в частности, брак опорных подшипников, выполненных из некачественной стали, что приводило к их перегреву и вынуждало снижать обороты).

Таким образом, реальная боевая ценность крейсера «Варяг» оказалась весьма сомнительной, даже применительно к тем совершенно безнадежным и противоестественным концепции его создания условиям, в которые он был поставлен.

Следующим «зарубежным» «шеститысячником» стал крейсер «Аскольд» (1900). Он оказался наиболее легким из них: во многих источниках фигурирует проектное водоизмещение в 5900 тонн (см., напр., Новиков-Прибой, 1977). Заказан был в Германии фирме «Germaniawerft», расположенной в г. Киль и входившей в концерн военно-промышленной «империи» Фридриха Круппа. Забегая вперед,

можно констатировать, что немецкие корабли отлично справились с поставленной задачей, предоставив дешевый (цена составила около 5 млн руб., что было почти на один миллион дешевле, чем стоимость «Варяга»), быстроходный, прекрасно вооруженный и очень надежный в ходовой части крейсер.



Рис. 4. Имевший множество «детских болезней» «Аскольд» (1900) тем не менее стал одним из наиболее эффективных кораблей русско-японской войны и, в отличие от большинства «артурских» военных судов, сумел избежать плена и последующей службы в японском флоте

Приведем тактико-технические данные корабля. Водоизмещение – 6000 т, длина – 132,5 м, ширина – 16,87 м, осадка – 6,3 м. Бронирование: палуба – 51–76 мм, рубка – 152 мм, щиты орудий – 25 мм; общая масса брони 705 т. Несмотря на относительную «легкость», это не помешало «Аскольду» иметь вполне адекватное бронирование. Как видим, в части бронирования «Аскольд» не только не уступал «Варягу», но и заметно превосходил его. Толщина брони в центре карапаса была «стандартной» и прямо обусловленной техзаданием, а небольшие участки скосов, а также комингс, прикрывающий румпельное отделение, имели и вовсе 100 мм толщины. Орудия главного калибра были защищены 25-мм противоосколочными щитами, которые, хотя и не прикрывали казенную часть ствола (для облегчения конструкции и, соответственно, увеличения скорости поворота станка, а также снижения метацентрической высоты), но в сравнении с «Варягом» значительно повышали «живучесть» артиллерии и лучше сохраняли орудийный расчет. Учитывая неизвестную тогда еще Адмиралтейству ставку японского флота на фугасный боеприпас, даже такую символическую защиту переоценить сложно. Рубка была защищена 152-мм броней.

Вооружение было практически идентично «Варягу». Артиллерия включала в себя двенадцать 152-мм, двенадцать 75-мм, восемь 47-мм пушек и две 37-мм пушки; две 64-мм десантные пушки Барановского и 4 пулемета стандартно должны были усиливать огневую поддержку десанта на берегу. Крейсер нес также шесть 381-мм торпедных аппаратов, однако информации о первоначальной возможности осуществлять минные постановки (и, соответственно, нести мины заграждения) не имеется.

О двигательной установке следует сказать отдельно. Крейсеру сообщали ход три гребных винта, приводимые в движение тремя вертикальными паровыми машинами. Немецкая корабельная школа, в отличие от британской, итальянской, американской и отчасти французской, делала ставку на трехвинтовую схему движителя, активно внедряя ее не только на легкие, но и капитальные корабли. Аргумент в пользу значительно более сложной и громоздкой схемы остался, в конечном счете, только один – живучесть. Гипотезы, связанные с прицелом на экономичность (когда в дальнем походе работает только средняя машина), себя не оправдали; наиболее ярким примером ошибочности такого подхода могут служить отечественные «пожиратели угля» – броненосцы-крейсеры типа «Пересвет» (1898), которые потребляли угля значительно больше своих двухвинтовых бронированных «коллег» при меньшей удельной мощности машин. Третий винт позволял не только дополнительно сохранять ход, но и, главное, значительно облегчал маневренность при повреждении одной из машин. Еще более сложной, но и значительно более эффективной, стала схема с четырьмя винтами, впервые внедренная на капитальном корабле в эпохальном «Дредноуте» (1906).

Пар обеспечивали девять двойных котлов Шульца–Торникрофта. Мощность с учетом веса и количества винтов была просто великолепной – 23 600 л.с., что обеспечило на ходовых испытаниях 3 ноября 1901 года выдающуюся скорость в 24,8 узла (новый мировой рекорд, установленный до этого «Варягом»), правда, при приличном недогрузе и в полный штиль и прочих, «заводских», условиях; «средняя» же максимальная скорость была 23,5 узла (она и фигурирует во всех справочниках). Однако и при последующих пробегах в условиях, приближенных к реальным, эксплуатационным, крейсер способен был развивать «паспортные» 23 узла, но, правда, только в очень хорошую погоду, и причина этого обстоятельства кроется вовсе не в машинной установке (об этом ниже). В целом, немецкая энергетическая установка получилась исключительно надежной, не в пример американского производства на «Варяге»: даже во время ходовых испытаний, когда машина работала на пределе, достигая 128 оборотов в минуту, не было ни утечек пара, ни перегрева. Дальность плавания была сопоставима с «американцем»; полного запаса угля в 1300 тонн хватало на 6500 миль 10-узловым экономическим ходом. Экипаж включал в себя 580 офицеров и матросов.

Однако, как известно, «бесплатного сыра» не бывает: большой вес двигательной установки и брони был скомпенсирован экономией веса корпуса, собранного по бракетной (т.е. «клетчатой», ячейковой) схеме. Вес и количество металлоконструкций набора корпуса (шпангоутов, стрингеров, флоров, бракет и пр.) были максимально уменьшены. Еще на стадии детальной проработки проекта у немецких конструкторов появились сомнения в достижении требуемой техзаданием скорости в 23 узла, поэтому при сохранении количества деталей корпусного набора было решено еще более увеличить соотношение длины к ширине, соответственно сузив и удлинив корпус. В силу этого корпус оказался достаточно «хлипким»: на это указал также начальник приемной комиссии крейсера и будущий его первый командир, энергичный и решительный капитан второго ранга Н.К. Рейценштейн. Позднее ходовые испытания полностью подтвердили опасения немецких конструкторов и русских моряков: на скоростях выше 13 узлов появлялась сильнейшая вибрация, которая полностью исчезала на скоростях выше 20 узлов. Путем доработок, настроек машин и усиления корпуса эту вибрацию практически убрали, однако опасения, что крейсер при подъеме на большую волну во время непогоды может разломиться напополам, у Рейценштейна остались. Поэтому в свежую погоду экипаж старался не развивать высоких скоростей.

В целом, «Аскольд» после потопления «Варяга» стал единственным в Порт-Артуре полноценным дальним разведчиком (номинально первоклассные, но крайне тихоходные для легкого крейсера корабли типа «Диана» (1899) в счет принимать нельзя), а также весьма активно использовался для рейдерских операций совместно с артурскими миноносцами и эсминцами. В целом, он стал одним из самых эффективных и универсальных кораблей 1-й Тихоокеанской эскадры; прекрасно показал себя в бою 28 июля 1904 г. в Желтом море, сумел прорваться в нейтральный порт Шанхая и избежал позорной участи служить в японском флоте, как многие вернувшиеся после боя в Артур корабли.

Однако, лучшим бронепалубным крейсером русско-японской войны большинством исследователей считается вовсе не «Аскольд». Через несколько месяцев после его заказа Адмиралтейство решило построить в Германии еще один крейсер у конкурирующей фирмы из г. Штетин – верфи «Вулкан». Крейсер получил название «Богатырь» (1901) и дал начало целой серии построенных уже в России по немецким чертежам кораблей.

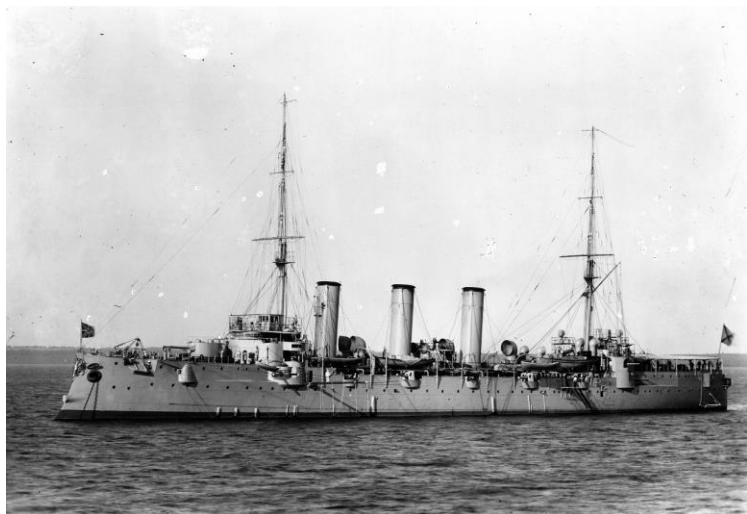


Рис. 5. Корабли типа «Богатырь» (1901) большинством исследователей справедливо считаются наиболее сильным и удачным типом первоклассного бронепалубного крейсера в русском флоте периода русско-японской войны

Конструкторы «Вулкана» учли все самые современные тенденции крейсеростроения того времени. Во внешнем виде это прежде всего касалось силуэта: «Богатырь» получился приземистым и низким, что затрудняло наводку комендорам противника. Еще больше увеличилось соотношение длины к ширине: длина судна составляла 134,1 м при ширине всего 16,61 м и осадке в 6,77 м. Однако «всемерно» экономить на корпусе в «Вулкане» не стали. Поэтому при сопоставимом с «Аскольдом» весе брони «Богатырь» стал самым «тяжелым» из всех легких крейсеров русского флота: водоизмещение его составило ни много ни мало 7428 тонн, что вплотную приближалось к показателям броненосных крейсеров. В частности, русский броненосный крейсер французской постройки «Баян» (1900) имел водоизмещение даже меньше – 7326 тонн, однако имел бортовой броневой 200-мм пояс и был вооружен двумя 8-дюймовыми и восемью 6-дюймовыми орудиями в бронированных башнях и казематах вместо двенадцати 6-дюймовых орудий, только восемь из которых были защищены броней. Поэтому вполне уместно, на наш взгляд, сравнить «Богатырь» не только с другими легкими крейсерами, но и идентичным по водоизмещению «Баяном». Однако, пожалуй, нет смысла здесь подчеркивать совершенно очевидный факт о том, что в открытом бою у первого практически не было шансов против второго...

«Богатырь» (как, собственно, и все «шеститысячники») предполагался, прежде всего, как рейдер и дальний разведчик. Однако дальность плавания по запасу угля в 4900 миль была не то, что рейдерской, но и весьма средней даже для линейного корабля (в частности, русский линкор «Ретвизан» или британский типа «Формидебл» имели дальность в 8000 миль – больше, чем «полноценные» русские рейдеры «Россия» и «Рюрик»). Следовательно, как высокоавтономный «истребитель торговли» «Богатырь» был мало пригоден. Это всецело подтверждают и его боевые выходы в русско-японскую войну: до посадки на скалу у мыса Брюса в Амурском заливе 15 мая 1904 года командующий отрядом владивостокских рейдеров контр-адмирал К.П. Иессен не ходил с ним в дальние вылазки (как, например, с троицей броненосных крейсеров) как раз по причине его посредственной автономности. Даже далеко не рейдер, а «бронированный разведчик при эскадре», т.е. «ближний разведчик», «Баян» имел дальность плавания 3400 миль.

Превосходил «Богатырь» своего бронированного визави лишь в нескольких параметрах, во-первых, скорость хода и возможность ее длительного поддержания. Максимальная скорость составляла 24,33 узла – прекрасный показатель у «Богатыря» – против не достающей нескольких сотых до 21 узла на испытаниях у «Баяна»; более того, последний не мог длительно поддерживать высокую (речь уже не идет о максимальной) скорость, что было критично важно при ретировании от броненосных крейсеров противника, в частности японских «мини-линкоров» типа «Асама». В данном случае все решала энергетическая установка и ее мощность: 20 368 л.с. у «Богатыря» против 16 500 л.с. у «Баяна». Определенную роль играло также и более высокое у первого соотношение длины к ширине.

Однако применительно к конкретному противнику – Тейкоку Кайгун – разница в длительном поддержании хода не была решающим фактором. От «асам», и уж тем более от «касут», «Баян» при желании мог уйти совершенно свободно, несмотря на «парадные» заводские скоростные характеристики «британцев». А «итальянцам» русский «француз» вполне мог навязать и победоносное сражение, пользуясь безоговорочным преимуществом в скорости и мореходности и, соответственно, возможностью выбирать выгодную для себя дистанцию (ну и, прежде всего, имея на борту способные пробивать 152-мм поясную броню «касут» два 8-дюймовых орудия, а также более толстый и прочный собственный бронепояс, который был «по зубам» фугасным 8-дм и 10-дм снарядам «японцев» лишь на значительно более близком расстоянии). «Богатырю» же при встрече с указанными противниками могла помочь только великолепная скорость хода, которая позволяла ему экстренно ретироваться с поля боя.

Во-вторых, стоимость. Однако и здесь разница отнюдь не критична. Более высокая цена «Баяна» была обусловлена, прежде всего, стоимостью дорогой гарвеевской брони; при переходе на более тонкую, качественную и дешевую крупшовскую разница вполне могла стать некритичной (в частности, у «баянов» отечественной постройки толщина пояса была уменьшена с 203 мм гарвеевской до 175 мм крупшовской брони без снижения сопротивляемости снарядам). Конечно, история не знает сослагательного наклонения, но сделай Адмиралтейство ставку на «баяны», то два таких в Артуре (и один у Рождественского вместо «Олега») «смотрелись» бы намного лучше, чем «Баян» в Артуре и «Богатырь» во Владивостоке (даже без учета досадной аварии, последующем ремонте и не участии корабля в операциях владивостокских крейсеров на протяжении всей войны).

Вместе с тем восторженные отзывы современников и хвалебные комментарии историков, сравнивающих «Богатырь» с одноклассниками – легкими крейсерами русского флота, – будут вполне справедливы.

Вес брони крейсера достигал 765 тонн, что только на 60 тонн тяжелее «Аскольда» (при водоизмещении на 1500 тонн больше), однако при значительно большей площади защиты. Корпус корабля был спроектирован и выполнен весьма скрупулезно; не исключено, что именно это обстоятельство позволило кораблю, пусть и с невероятным трудом, но сняться со скалы и дотянуть до Владивостока после того, как на большой скорости и в тумане крейсер сел на камни. Броня была чуть

тоньше 3-х дюймов (76 мм), так как германские верфи в расчетах оперировали метрической системой, но и защита в 70 мм была в целом не хуже, чем на других «шеститысячниках», заказанных за рубежом. Наибольшим прогрессом в защите корабля и одним из основных достоинств проекта в целом являлось бронирование артиллерии главного калибра. Во-первых, две носовые и кормовые башни, защищавшие «по кругу» 90–125-миллиметровой броней четыре 152-мм орудия, были куда предпочтительнее, чем открытые противоосколочные щиты; также в непогоду вести огонь из башен было значительно более комфортно. Во-вторых, 90-миллиметровая броневая защита четырех бортовых казематных 152-мм орудия, которая надежно защищала от японских среднекалиберных фугасов (к слову, на броненосном «Баяне» защита казематов была всего 60 мм). В целом, следует признать адекватным и надежным 140-миллиметровое бронирование рубки. Таким образом, если в сравнении с броненосным крейсером аналогичного водоизмещения (наш пример – «Баян»; сравнивать «Богатырь» с похожими по водоизмещению, но совершенно разными по «философии» итальянскими «Гарибальди», известными в японском флоте как тип «Касуга», совершенно бессмысленно, как сравнивать броненосцы типа «Полтава» с типом «Пересвет») бронирование «Богатыря» ожидаемо проигрывает, то в сравнении с другими «шеститысячниками» как зарубежного, так и отечественного производства оно ощутимо выигрывает. Не случайно именно «Богатырь» стал прототипом для целой серии кораблей отечественной постройки («Олег», «Кагул» и «Очаков») и в историографии был выделен в отдельный тип крейсеров – крейсера типа «Богатырь». И именно благодаря наилучшей среди всех легких крейсеров русского флота защите, он «составил компанию» владивостокским крейсерам.

Двигательную установку решено было сделать двухвальной; две паровые машины тройного расширения приводились в движение паром от 16 котлов системы Нормана. В целом энергетическая установка обладала поистине немецкой надежностью, особых проблем и хлопот не доставляла, в отличие, например, от таковых на «Варяге» и отечественных «богинях».

Артиллерия «Богатыря» представляла собой «зарубежный» стандарт программы «Для нужд Дальнего Востока» и включала по двенадцать 6-ти и 3-дюймовых орудия. О преимуществах и недостатках этой схемы было сказано выше. Восемь 47-мм пушек даже на легких крейсерах были таким же бесполезным атавизмом, как и таковые на броненосцах.

В целом, если сравнивать тип «Богатырь» с аналогичными ему судами, он однозначно является наиболее сильным и сбалансированным типом первоклассного легкого крейсера; как было указано выше, не случайно именно он был включен в состав владивостокских рейдеров наравне с броненосными крейсерами.

Разумеется, заказ «шеститысячников» за рубежом был размещен не случайно. Выработав программу «Для нужд Дальнего Востока», Адмиралтейство попыталось реализовать ее собственными силами. Лишь осознав тот факт, что сроки (да и качество исполнения) будут хуже, российское военно-морское руководство разместило соответствующие заказы за рубежом. Каково же было отечественное «исполнение» «шеститысячных» рейдеров? Попробуем ответить на этот вопрос.



Рис. 6. «Богини отечественного производства» – крейсера типа «Диана» (1899) – оказались совершенно неконкурентоспособны в сравнении с зарубежными «одноклассниками» (на фото – систершип «Аврора» (1900), который стал наиболее знаменитым и «долговечным» из всей «троицы»)

Находясь под влиянием идей рейдерской войны и личного авторитета С.О. Макарова, Морское министерство в лице Морского технического комитета объявило конкурс на проектирование быстроходного бронепалубного океанского «истребителя торговли». В итоге в 1895 году, все еще считая Великобританию потенциальным противником, но уже принимая во внимание «германскую угрозу» на Балтике, на свет появился проект крейсеров типа «Диана». Изначально царившее в адмиралтейских кругах противоречие, кого считать противником – Англию, Германию или Японию, – всецело отразилось и на отечественных легких крейсерах: новые корабли должны были быть и рейдерами, и дальними разведчиками, и истребителями «истребителей торговли» (т.е. несущими какую-либо броню и способными уничтожать вражеские легкие рейдеры), и «противоминными» кораблями (суда, предназначенные для уничтожения и защиты от нового класса миноносцев – «дестроеров», или, согласно отечественной военно-морской терминологии, эсминцев), и, конечно же, артиллерийской «противокрейсерской» поддержкой главных сил. Разумеется, новый класс кораблей обязательно должен был быть недорогим (иначе какой смысл их строить?) и, соответственно, многочисленным. В конечном счете, критерий «дешевизны» в итоге определили «размером» в шесть тысяч тонн водоизмещения.

Однако меняющаяся внешнеполитическая обстановка постоянно вносила коррективы в тактику ведения морской войны: после ряда соглашений с Францией, согласившейся в итоге предоставить России свои военно-морские базы, автономность отошла на второй план. Требования «всемерной экономии» «похоронили» бортовую броню и защиту артиллерии главного калибра (к тому же уже вступил в строй броненосный рейдер «Рюрик» и начато строительство его улучшенного варианта – «России», которые, к слову, тоже не имели броневой защиты артиллерии). А относительно тихоходные современные британские аналоги (прежде всего – крейсера второго ранга типа «Эклипс», которые рассматривались как наиболее вероятные противники новых отечественных кораблей), развивавшие не более 19 узлов хода, снизили требования к мощности энергетической установки. Также бытовало мнение (не без энергичных усилий самого С.О. Макарова, считавшего скорости выше 21–22 узлов для «безбронного судна» бесполезной тратой водоизмещения и, соответственно, казенных денег), что легкому первоклассному крейсеру вполне было достаточно 20 узлов скорости, чтобы уходить от современных ему линкоров (развивавших на практике в те времена не более 16–17 узлов) и легко догонять транспорты противника. В итоге на свет появился проект крейсера типа «Диана». Несмотря на то, что первым был спущен на воду систершип «Паллада» (1899), для сохранения звучности морская традиция была нарушена, и серия из трех кораблей стала называться по имени второго корабля – «Дианы».

Тактико-технические характеристики корабля, фигурирующие в справочниках того времени, следующие: полное водоизмещение – 6731 тонна, длина – 126,8 м, ширина – 16,76 м, осадка – 6,4 м. Карапасная броневая палуба имела толщину в 63,5 мм на скосах в центральной части и 38 мм в оконечностях и горизонтальной части (Балакин, 2009). Рубка была защищена 152 мм броней. Орудия первоначально не были прикрыты ничем, за исключением 16-мм стального противоосколочного листа сзади, полезность которого весьма сомнительна (если даже вовсе не вред из-за возможных рикошетов). Можно констатировать, что бронирование отечественных «шеститысячников» было наихудшим из всех легких первоклассных крейсеров, построенных по программе «Для нужд Дальнего Востока».

Энергетическую установку было решено сделать трехвальной. Бытовало мнение, что подобная силовая установка не только обеспечит дополнительную живучесть, но и главное качество рейдера – экономичность. По этой же причине трехвальными сделали и «рейдерские» броненосцы-крейсера типа «Пересвет». Три вертикальные паровые машины тройного расширения приводились 24 водотрубными котлами системы Бельвиля, которые имели может и более низкий КПД в сравнении с другими системами, но отличались надежностью. Чего нельзя сказать о машинах. При отсутствии в целом конструктивных недостатков (речь идет только о паровой машине) попытка сэкономить на качестве стали приводила к таким же результатам (пусть в несколько меньших масштабах), каковыми «прославился» «Варяг». Контактной (проектной) была мощность машин в 11 610 л.с., и вся троица ее достигла достаточно легко: «Диана» – 12 200 л.с., «Паллада» – 13 100 л.с., «Аврора» – 11 971 л.с. «Паллада» и вовсе на 10 % превысила проектную мощность, что было весьма недурным показателем.

Однако в процессе ходовых испытаний 14 августа и 10 октября 1901 года для «Паллады» и «Дианы», соответственно, выявились два удручающих обстоятельства. Во-первых, целых четыре котла (из 24) оказались «лишними» – машинам на пике нагрузки (135 об/мин) вполне достаточно было и форсированной работы 20 котлов. Лишние котлы, соответственно, занимали место и вес, требовали обслуживания и уход, отнимали часть экипажа; боевое «крещение» кораблей в боях в Желтом море и Цусиме закономерно не выявило какое-либо увеличение надежности из-за наличия «запасных» котлов. Во-вторых, недобор даже совершенно недостаточной к началу XX века проектной скорости в 20 узлов. Головная «Диана» развила 19 узлов, «Паллада» – 19,17 узлов, «Аврора» – 19,2 узла. «Винновыми» были признаны конструктивные просчеты, допущенные в проектировании

обводов. Однако служба одного из кораблей этого типа в японском флоте¹ опровергла просчеты проектировщиков: после устранения дифферента на нос, настройки машин и шага гребных винтов корабль показал максимальную скорость в 21,85 узла, то есть практически на 3 узла больше, чем на заводе! Случай исключительный, и объяснений ему, по большому счету, только два: либо при испытаниях имела место дезинформация (как это, вероятно, было при испытаниях «пересветов», когда, значительно не добрав контрактную мощность без совершенно видимых на то причин, броненосцы «перебрали» проектную скорость), либо недоработки инженеров. Скорее всего, на наш взгляд, в данном случае был именно второй случай: в бою в Желтом море, после того как командир артурских крейсеров контр-адмирал Н.К. Рейценштейн приказал своим кораблям идти в прорыв, за его флагманским «Аскольдом» поспевал лишь «Новик», «Диана» с «Палладой» же безнадежно отстали и вскоре вернулись к своим броненосцам; первая сумела в темноте изменить курс и уйти незамеченной, интернировавшись аж в Сайгоне, второй была предназначена судьба быть потопленной в Порт-Артуре и впоследствии служить во флоте бывшего неприятеля. Имели бы они возможность развить ход хотя бы в 21 узел и держать его в течение получаса, то вполне смогли бы на время прорыва удержаться в кильватере «Аскольда». Дальность плавания «диан» составляла совсем не рейдерские 3300 миль на 10 узлах. Экипаж включал 570 человек, из которых 20 офицеров.

Артиллерия на момент вступления в строй составляла восемь 6-дм, двадцать четыре 3-дм орудий, а также восемь мелких 37-мм пушек. Торпедное оружие включало три «минных» аппарата. Таким образом, на момент вступления в строй вооружение сильно проигрывало крейсерам зарубежного образца. Однако масса 75-мм орудий, торчавших из орудийных портов по обеим сторонам в лучших традициях... парусного флота, имела весьма противоречивую полезность. Ее «противокрейсерская» эффективность была совершенно невелика, однако в случае с эсминцами, даже перспективными 400-тонными, дело обстояло совершенно иначе. По количеству выпускаемых снарядов в минуту, учитывая скорострельность 3-дюймовых орудий в сравнении с 6-дюймовыми, «дианы» были абсолютными рекордсменами среди других русских (да и японских) легких крейсеров. И если против крейсеров, особенно броненосных (тип «Диана»), был совершенно неконкурентоспособен, то даже против целой флотилии миноносцев теоретически был исключительно хорош даже в одиночку. В этом плане для защиты главных сил в открытом море (особенно учитывая его невысокую скорость, сопоставимую с линкорами) он вполне мог бы стать эффективным. Но, к сожалению, речевой оборот «мог бы» в случае с «дианами» так и остался в теории. Ничтожно маленький боезапас орудий, особенно «противоминных» 3-дюймовых (в том числе из-за ошибок проектирования и, соответственно, близости погребов боезапаса к котлам), поставил крест на их роли как защитнике эскадры от эсминцев: сверхинтенсивный огонь корабли могли развить лишь на несколько минут, после чего становились бесполезными огромными плавучими мишенями.

В итоге крейсера типа «Диана» оказались вошедшими в строй уже устаревшими. Показательной в этом контексте представляется характеристика А.Н. Степанова: «...Водоизмещением около семи тысяч тонн, трехпалубный, высокобортный, с массой наружных построек, крейсер «Диана» был спущен на воду в 1899 году уже устаревшим вследствие затянувшейся более пяти с лишним лет постройки. Он был слабо вооружен, имел малый ход, плохо слушался руля и рыскал на курсе. Все это вызывало презрительное отношение всей эскадры к этим «богиням отечественного производства», как «Диана» и «Паллада» величались в Артуре. Матросы же называли свой крейсер просто «Палашкой» (Степанов, 1983; 29). Безусловно, авторитетный советский историк и романист, один из виднейших специалистов по истории русско-японской войны (и, по его собственным словам, даже участник артурской блокады в детстве), вкладывал в свои слова и большую долю «идеологической ненависти» к «царскому режиму», однако с учетом вышесказанного сложно не согласиться с его мнением; более того, он сумел в нескольких словах всецело показать сущность крейсеров типа «Диана». В этой связи нельзя также не упомянуть слова наместника на Дальнем Востоке генерал-адъютанта, адмирала Е.И. Алексеева, которого уж точно никак нельзя упрекнуть в предвзятости к правящему режиму, об «отечественных богинях» после маневров артурской эскадры: «...Крейсера 1-го ранга «Диана» и «Паллада», выстроенные на казенной верфи в Санкт-Петербурге, значительно отстали от своих иностранных сотоварищей по всем частям, как в отношении хода и артиллерии, так и законченности и обдуманности проекта, а также и выполнения работ. Так, например, еще в Кронштадте комиссия указала, что контрактное число сил достигается без четырех котлов, таким образом, они являются лишним грузом. Между тем, для полного комплекта артиллерийских снарядов места не нашлось и патронные погреба расположены частью рядом с котлами. Морские качества тоже не высоки, так как крейсера зарываются носом, ход же полный не достигает 20-ти узлов» (цит. по Сковорцов, 2005: 27).

Решительно ничем не проявив себя в двух главных морских сражениях русско-японской войны, «Диана» (после сражения в Желтом море) и «Аврора» (после Цусимского сражения) смогли уйти в

¹ После затопления «Паллады» в Порт-Артуре японцы подняли ее, отремонтировали и включили в свой флот под названием «Цугару».

нейтральные порты, были разоружены, но тем не менее спасены для русского флота; «Палладе» же выпала, как уже говорилось, незавидная роль быть «плененной» и служить в японском флоте...

Говоря о крейсерах русско-японской войны, нельзя не сказать и об относительно небольших отечественных кораблях крейсерского класса, которые, впрочем, имели карапасную бронепалубу и 6–8 орудий 120-мм калибра, занимая промежуточную позицию между так называемыми «минными крейсерами» (увеличенными эсминцами) и крейсерами I ранга. В русском флоте они получили название крейсеров II ранга, имея своими главными задачами патрулирование и разведку прибрежной зоны поблизости собственных военно-морских баз, разведку при эскадре, а также сопровождение и прикрытие эсминцев при их атаке (термин «лидер эсминцев» появился чуть позже в британском флоте в годы Первой мировой войны). В рабочей документации и историографии данный тип крейсеров фигурировал как «малый», а также как корабль «корветского» ранга.

Вместе с тем круг решаемых задач был настолько широк (от самостоятельной «охоты» на транспорты в близлежащих водах до установки минных заграждений), что требования к проекту «малого» крейсера получились исключительно противоречивыми. Осознав в середине 90-х годов XIX века необходимость решения указанных задач одним типом судна, особенно после захвата Порт-Артура и утверждения Маньчжурии, русское Адмиралтейство в итоге сформулировало основные требования к тактико-техническим характеристикам: водоизмещение не более трех тысяч тонн (при запасе угля не менее 360 тонн; дальность плавания 5000 миль при 10 узлах), вооружение не менее шести 120-мм орудий, наличие торпедных аппаратов, максимальная скорость не менее 25 узлов, возможность принимать на борт мины заграждения; бронирование – по возможности. Учитывая тот факт, что создается «ближний» разведчик, требования к мореходности первоначально особо не оговаривались, однако подразумевался ее приемлемый уровень, значительно превышающий таковой у минных крейсеров; впоследствии, однако, вооружение и бронирование было принесено в жертву мореходности. Параллельно разрабатывалась программа создания крейсера скоростью в 30 узлов, так как перспективные 400-тонные японские эсминцы предположительно имели такой ход; однако исключительная дороговизна подобного судна в итоге «похоронила» этот проект. Конечным общим требованием технического задания Адмиралтейства к зарубежным верфям стали следующие тактико-технические элементы: «скорость хода, по крайней мере, 25 узлов. Вооружение и броня – по возможности наибольшие при наименьших затруднениях для хода по открытому морю во всякое время. Судно предназначалось для крейсерской службы в океане и должно было обладать всеми морскими качествами. При этом были поставлены неременным условием большой радиус действия и хорошее помещение для экипажа...». В основу «философии» корабля легла концепция «безбронного судна» С.О. Макарова с увеличенной до 25 узлов скоростью и уменьшенным количеством и калибром орудий.

Так появился незаурядный проект крейсера «Новик», ставшего не только новым явлением для мирового кораблестроения, но и имевшего значительное количество последователей, в том числе и в русском флоте. Несмотря на отдельные критические замечания в его адрес, боевые действия показали со всей очевидностью преимущества и практическую значимость проекта.

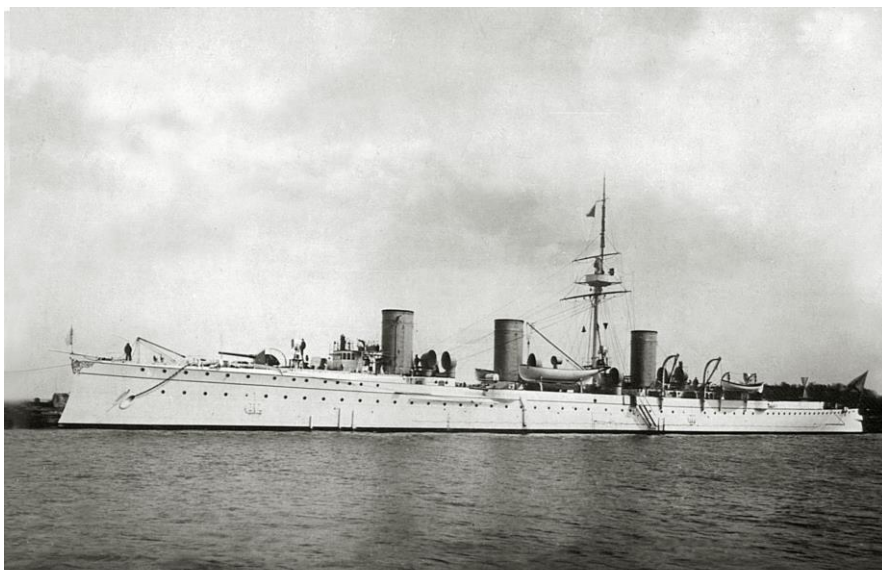


Рис. 7. Крейсер II ранга «Новик» (1900) стал наиболее эффективным кораблем русско-японской войны

Заказ был размещен в Германии на фирме «Шихау» в августе 1898 года; срок постройки должен был быть не более 25 месяцев (там же заказали и четыре крупных 350-тонных эсминца типа «Касатка»/«Кит»/«Бдительный»). Долгий процесс согласования чертежей между инженерами фирмы и МТК, а также задержки сталелитейных заводов примерно на год отложили начало работ; также внесла свою лепту и необычайно суровая зима в Данциге в 1900 году. Однако «Шихау» смогла максимально сконцентрироваться на русском заказе, и 2 мая 1901 года «Новик» вышел на испытания. Желая ускорить процесс сдачи, конструкторы фирмы сразу с первых же пробегов приступили к формировке машин, чем вызвали их повреждение и постоянные поломки, которые фирма полностью устранила за свой счет, попутно отрегулировав машины, шаг винтов и обороты средней машины к двум бортовым, результатом чего стало отсутствие вибраций на полном ходу. 23 апреля 1902 года на «окончательных» ходовых испытаниях «Новик» достиг максимальной скорости 26 узлов, побив тем самым мировой рекорд для кораблей своего водоизмещения.

Итоговые тактико-технические элементы корабля выглядели следующим образом: водоизмещение полное – 3080 тонн, длина – 109,86 м, ширина – 12,20 м, осадка – 5,03 м. Гордостью конструкторов «Шихау» по праву стала машинная установка: действующие на три винта вертикальные машины тройного расширения и 12 котлов Шульца–Торникрофта развивали мощность в 17 000 л.с., что обеспечивало проектную среднюю скорость в 25 узлов и максимальную в 26 узлов. «Легкая и необычайно мощная», она доказала свою надежность в суровой боевой обстановке осажденного Порт-Артура и постоянных экстренных выходах в море: по этому показателю «Новик» стал лидером среди всех других русских крейсеров. Прежняя капризность машин, доставивших много хлопот испытателям и заводу, осталась в прошлом: корабль мог сутки держать 25-узловую скорость и пройти на такой 660 миль; на 12 узлах 2370 миль и экономическим 10-узловым ходом – 3500 миль. Крейсер имел и бронированную карапасную палубу толщиной в 50 мм, в наиболее «ответственных» местах – до 75 мм; рубка была, по сути, номинально бронирована 28-мм противосколочной броней.

Вооружение составляли шесть 120-мм орудий Канэ длиной в 45 калибров и шесть мелких 47-мм пушек Гочкиса. Для десанта было предусмотрено два 37-мм орудия Гочкиса и одно «стандартное» 64-мм десантное орудие Барановского, а также пара пулеметов системы «максим». Торпедное оружие включало пять 381-мм минных аппаратов. Вооружение было очень сильным для корабля такого водоизмещения и хода; на это обстоятельство, собственно, и указал германский кайзер Вильгельм II во время посещения построенного крейсера, посчитав его артиллерийскую мощь «избыточной». Однако русские моряки по этому поводу явно не переживали; более того, приемники «Новика» отечественной постройки – крейсера типа «Жемчуг» (1903) – имели чуть меньший ход в 23–24 узла, однако несли на две 120-миллиметровки больше!

Экипаж насчитывал 12 офицеров, 316 кондукторов и нижних чинов.

В целом, «Новик» оказался незаурядным по своим боевым качествам кораблем и можно смело утверждать, что «Шихау» смогла реализовать на практике те крайне противоречивые требования, которые выдвинуло ей русское Адмиралтейство. Крейсер немецкой постройки стал, пожалуй, самым эффективным и наиболее полезным кораблем русско-японской войны (в том числе и благодаря экипажу и командирам крейсера, прежде всего – капитану II ранга Н.О. Эссену, в будущем – адмиралу и командующему русским флотом в Первую мировую), прекрасно справляясь с теми разнообразными и противоречивыми задачами, для решения которых и был создан. Отечественные его потомки стали менее проворными, но зато более мощно вооруженными и в целом весьма удачными для своего водоизмещения кораблями.

В 1-й Тихоокеанской эскадре присутствовал еще один крейсер II ранга и так же, как и «Новик», единичный проект. Речь идет о крейсере датской постройки «Боярин» (1901). Дания отнюдь не считалась «великой» кораблестроительной державой, однако мать императора, вдовствующая императрица Мария Федоровна, вроде как настояла на том, чтобы один из кораблей для русского флота построили на ее родине (см, напр., [Скворцов, 2003](#)).

Несмотря на то, что «Боярин» символически обошелся дороже «Новика» (на 65 тыс. рублей) и не имел его фантастической скорости и славы, тем не менее датчане смогли создать корабль, на наш взгляд, даже еще более универсальный, чем его именитый «коллега» по эскадре. Задачи на него возлагались аналогичные.

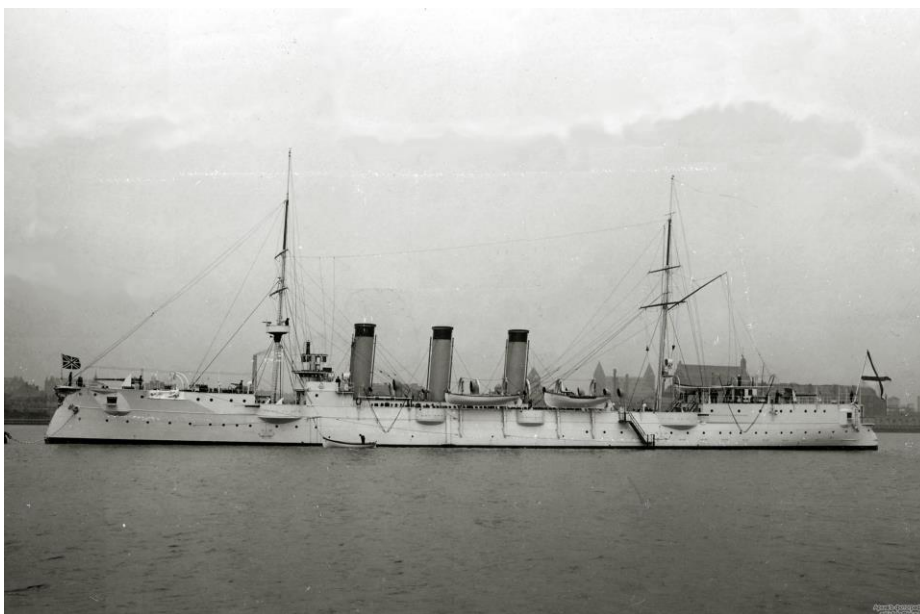


Рис. 8. Крейсер II ранга «Боярин» (1901) датской постройки имел ряд достоинств, однако проявить их в русско-японской войне ему было не суждено

Тактико-технические характеристики: полное водоизмещение – 3274 тонны (на 200 тонн больше «Новика»), длина – 105,2 м, ширина – 12,65 м, осадка – 4,88 м; бронирование: палуба – до 51 мм, боевая рубка – 76 мм, подачные трубы – 25 мм. Две четырехцилиндровых паровых машины тройного расширения питались от 16 надежных котлов системы Бельвиля, выдавая мощность 11 180 л.с. (что почти на треть меньше, чем у «Новика»); на испытаниях корабль показал максимальную скорость в 22,6 узла, ни разу не повторенную более. В целом, «средней» максимальной эксплуатационной скоростью в научно-исторической литературе принято считать – 21 узел (Сарычев, 2003), что было более чем скромным показателем, особенно для «ближнего разведчика». И особенно, если учесть, что первоклассные русские крейсеры германской и американской постройки в два раза большего водоизмещения «на гора» выдавали 23 узла (а на испытаниях и все 24,5). Безусловно, низкая скорость, вызванная проектной перегрузкой, стала самым слабым местом корабля (продольная прочность корпуса оказалась откровенно слабой, поэтому было принято решение дополнительно усилить его, в результате чего водоизмещение выросло с проектных 2600 до почти 3100 тонн), поставив, таким образом, «крест» на роли лидера эсминцев. Корпус также достаточно сильно вибрировал на скоростях в районе 14 узлов. Небольшой даже по меркам второклассных крейсеров была дальность плавания в 3000 миль.

Вооружение было практически аналогично «Новику»: шесть «стодвадцаток», восемь 47-мм пушек и несколько десантных стволов, пять надводных 381-мм торпедных аппаратов. Экипаж составлял 16 офицеров и 315 матросов.

Однако «Боярин» стал примером того, как вторичные боевые качества превалируют над первичными, превращая «невзрачного плохиша» на бумаге в «добротного бойца» на практике. Очень комплементарно отзывался о корабле как дальневосточный наместник, командующий Тихоокеанским флотом, адмирал Е.И. Алексеев (особо отмечая его экономичность и качество постройки), так и его первый и последний командир кавторанг В.Ф. Сарычев.

Прежде всего отметим неплохую для размеров корабля мореходность, не в пример лучшую, чем у «Новика»: даже в сильный шторм высокий борт теоретически позволял вести огонь из всех орудий и хорошо держаться на волне. Орудия имели великолепные углы обстрела. Вынесенные далеко в нос и корму баковое и ютовое орудия могли работать с очень острых углов, а прилично вынесенные за борт спонсоны, в том числе и четырех 47-миллиметровых пушек, давали прекрасные углы и бортовым орудиям. Даже тот факт, что после подрыва на русской же mine в бухте Талиенван 29 января, через два дня после начала войны, крейсер, брошенный экипажем по приказу рано отчаявшегося Сарычева, почти двое суток держался на плаву (пока, дрейфуя, не налетел на другие мины), говорит о великолепном уровне непотопляемости. Остается только сожалеть, что корабль был потерян совершенно бездарно. С учетом безотказности и экономичности энергетической установки можно, в целом, признать корабль удачным; однако хорошие «парадные» цифры закономерно определили «Новик» как прототип для русской серии крейсеров типа «Жемчуг».

5. Заключение

Подытоживая сказанное, отметим ключевые моменты, обозначенные выше:

1. Русские крейсера I ранга, созданные по программе «Для нужд Дальнего Востока», имели достаточно четкую задачу: осуществлять рейдерские операции против торгового флота при подавлении легких и ретировании от броненосных крейсеров противника. В качестве второстепенной задачи ставилось обеспечение дальней разведки и стационарная служба. В целях экономии водоизмещение находилось в пределах 6 тысяч тонн, из-за чего русские первоклассные крейсера стали именоваться «шеститысячниками».

2. Лучшими из первоклассных крейсеров стали образцы зарубежной постройки: «Богатырь» (ставший прототипом серии крейсеров отечественной постройки), «Аскольд», «Варяг» (названы в порядке убывания боевых качеств). Артиллерийским стандартом для них стала формула 12/12 (двенадцать 6-дюймовых и двенадцать 3-дюймовых орудий); ходовым – скорость в 23 узла при дальности плавания около 5 тысяч миль экономическим 10-узловым ходом. Важнейшим вторичным боевым качеством стала мореходность и возможность длительно поддерживать скорость. Все указанные корабли справлялись бы с поставленными перед ними рейдерскими задачами на «отлично», однако на практике вынуждены были решать совершенно другие задачи. К недостаткам проектов следует отнести следующие:

а) «Варяг» не имел даже противоосколочной защиты артиллерии, поэтому был мало пригоден для «плотного» боя, что и показало сражение при Чемульпо;

б) «Аскольд» имел слабый корпус и относительно высокую метацентрическую высоту, что делало гипотетически низкой его остойчивость;

в) водоизмещение «Богатыря» было больше, чем у броненосного крейсера «Баян», который был несоизмеримо мощнее (следовательно, на наш взгляд, более целесообразным представлялось бы строительство «баянов»). Рейдерские качества «Богатыря» при этом (дальность и автономность плавания) были отнюдь не на высоте.

К преимуществам всей троицы следует отнести то, что они были сильнее любого японского легкого крейсера и не без шанса на успех могли бы вступать в бой даже с несколькими такими кораблями (особенно «Богатырь»). Скорость (под вопросом остается только у «Варяга») и мореходность вполне позволяли им уходить от более сильных кораблей противника.

3. Отечественные «шеститысячники» – крейсера типа «Диана» – стали худшими из первоклассных русских крейсеров 1-й Тихоокеанской эскадры. В качестве причин мы видим очень длительный этап согласования тактико-технических элементов и проектирования, в результате чего основные его боевые качества – скорость и мощность артиллерии – уже не отвечали требованиям времени. Недостатком кораблей стал огромный перечень проектных, конструктивных и строительных просчетов:

- слабое вооружение (восемь 6-дюймовых орудий против двенадцати на «одноклассниках» зарубежного производства);

- отсутствие какой-либо защиты орудий;

- катастрофически низкая скорость, которая не позволяла им уйти от превосходящих сил противника (прежде всего речь о броненосных крейсерах типа «Асама»);

- посредственная ходкость (рыскания на курсе) и мореходность (склонность зарываться носом в воду);

- капризная и часто выходящая из строя двигательная установка;

- очень небольшая для рейдера дальность плавания;

- крайне низкий боезапас артиллерии, особенно – «противоминного» калибра.

К «вынужденным» достоинствам проекта следует отнести огромное количество (двадцать четыре) 3-дюймовых орудия, которые, благодаря своей скорострельности и «подвижности», на момент русско-японской войны все еще оставались весьма эффективным средством против японских эсминцев (даже несмотря на отсутствие фугасных снарядов в номенклатуре боеприпасов к «трехдюймовкам»); «дианы» имели все шансы победоносно вступить в бой в целой флотилией эсминцев либо могли предоставить недолгую, но очень качественную защиту своим линейным силам от атаки эсминцев.

4. К крейсерам II ранга русское Адмиралтейство выдвинуло крайне противоречивые задачи, при том что водоизмещение должно было быть не более 3 тысяч тонн, вооружение в шесть 120-мм орудий, а скорость не менее 25 узлов. В задачи входила ближняя разведка при главных силах, рейдерские операции, лидирование и прикрытие эсминцев, защита главных и вспомогательных сил от миноносцев и эсминцев противника. Германская фирма «Шихау», построившая «Новик», справилась с техзаданием значительно лучше, чем датская фирма «Бурмейстер ог Вайн», создавшая «Боярин». В целом, обе фирмы справились с поставленными задачами, за исключением низкой скорости «Боярина», на практике не достигавшей даже 22 узлов. «Новик» же стал не только самым эффективным, на наш взгляд, кораблем русско-японской войны, но и прототипом для «малых» крейсеров русской постройки типа «Жемчуг», ставших еще более сильными кораблями. Оба корабля имели очень надежные и экономичные энергетические установки, а также 50-мм карапасную бронепалубу и противоосколочные щиты орудий. К особенностям проектов следует отнести:

а) «Новик» имел великолепную скорость и новомодный низкий силуэт, затруднявший прицеливание противнику; наиболее существенными недостатками проекта стала посредственная мореходность, сильно снижающая скорость хода в штормовом море, и крайне слабое бронирование рубки;

б) Несомненными преимуществами «Боярина» стала прекрасная, достойная первоклассных крейсеров мореходность, отличные углы обстрела не только главной, но и вспомогательной 47-миллиметровой артиллерии, приличное бронирование боевой рубки, высокий уровень непотопляемости и качество сборки. К недостаткам, прежде всего, следует отнести отсутствие высокозащищенного главного поста, находящегося ниже уровня ватерлинии и под броневой палубой, динамо-поста и других, весьма важных для боевого корабля отделений, вибрацию корпуса на «рабочих» скоростях и др. Главным недостатком, как уже говорилось, была катастрофическая нехватка скорости, что делало невозможным его совместные атаки с эсминцами; однако уйти от японских легких и броненосных крейсеров ему было по силам.

Таким образом, при всех преимуществах созданных за рубежом первоклассных легких крейсеров перед легкими японскими крейсерами им не удалось реализовать свой рейдерский потенциал; отечественные же «шеститысячники» такого потенциала и вовсе не имели, уступая в скорости японским броненосным крейсерам типа «Асама» и, следовательно, как высокоавтономные рейдеры использоваться не могли. Второклассные крейсера получились весьма удачными, и один из них («Новик») блестяще решал все возложенные на него задачи. В открытом бою крейсера I ранга ожидаемо были сильнее любого японского «одноклассника», крейсера II ранга (за исключением «Боярина») были быстрее любого японского легкого крейсера, следовательно, могли безопасно выполнять возложенные на них задачи. Однако следует признать ошибочной русскую концепцию рейдерской войны в целом: она разбилась об японскую концепцию «мускулистого флота», хотя и не без огромного влияния фортуны, которая в этой войне всецело была на стороне Тейкоку Кайгун.

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, 2004** – Балакин С.А. Морские сражения Русско-японской войны 1904–1905. М.: «Моделист-конструктор», 2004.
- Балакин, 2009** – Балакин С.А. Крейсера типа «Диана»: внешние различия и модернизации // *Морская кампания*. 2009. № 2 (23). С. 56-63.
- Бережной, 2002** – Бережной С.С. Крейсера и миноносцы: Справочник. М.: Военное издательство, 2002.
- 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.
- Врангель, 1911** – Врангель Ф.Ф. Вице-адмирал С.О. Макаров. СПб., 1911.
- Золотарев, Козлов, 2004** – Золотарев В.А., Козлов И.А. Три столетия Российского флота, XIX – начало XX веков, глава «Русско-японская война 1904–1905 г.». М.: АСТ, 2004.
- Катаев, 2003** – Катаев В.И. Крейсер «Варяг» // *Морская коллекция*. № 3. М.: Моделист-конструктор, 2003.
- Кокцинский, 2002** – Кокцинский И.М. Морские бои и сражения русско-японской войны, или причина поражения: кризис управления. 2-е изд. Фонд Андрея Первозванного, 2002. 436 с.
- Костенко, 1955** – Костенко В.П. На «Орле» в Цусиме. Л.: Судпромгиз, 1955.
- Мельников, 1983** – Мельников Р.М. Крейсер «Варяг». М.: Судостроение, 1983.
- Мельников, 1986** – Мельников Р.М. Крейсер «Очаков». Ленинград: Судостроение, 1986.
- Мультатули, Залесский, 2015** – Мультатули П.В., Залесский К.А. Русско-японская война 1904–1905 гг. М.: Российский институт стратегических исследований, 2015. 816 с.
- Ненахов, 2006** – Ненахов Ю.Ю. Энциклопедия крейсеров 1860–1910. Минск: Харвест, 2006.
- Новиков, Сергеев, 2009** – Новиков В., Сергеев А. Богини Российского флота. «Аврора», «Диана», «Паллада». М.: ЭКСМО, 2009.
- Новиков-Прибой, 1977** – Новиков-Прибой А.С. Цусима. М.: «Просвещение», 1977.
- Пикуль, 1989** – Пикуль В.С. Крейсера. М.: «Просвещение», 1989.
- Полутов, 2009** – Полутов А.В. Десантная операция японской армии и флота в феврале 1904 г. в Ичхоне. Владивосток: Русский Остров, 2009.
- 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. и 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.
 Скворцов, 2003 – Скворцов А.В. Крейсер II ранга «Боярин». СПб: Гангут, 2003.
 Скворцов, 2005 – Скворцов А.В. Крейсера «Диана», «Паллада», «Аврора». СПб.: ЛеКо, 2005.
 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. В 2-х томах. Книга 2. 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 Tsu-Shima // *Warship*. № 5-8 (Prt.1-4). 1978.
 Mamadaliev et al., 2018 – Mamadaliev 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.
 Mamadaliev et al., 2019a – Mamadaliev 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.
 Mamadaliev et al., 2019b – Mamadaliev 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.
 Mamadaliev et al., 2019c – Mamadaliev 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. Japanese Squadron Battleships // *Bylye Gody*. 2019. Vol. 53. Is. 3: 1342-1364.
 Klado, 1905 – Klado N. The Russian navy in the Russo-Japanese war. London: G. Bell, 1905.

References

- Balakin, 2004 – Balakin S.A. (2004). Morskie srazheniya Russko-yaponskoi voyny 1904–1905 [Naval battles of the russian-japanese war of 1904–1905]. М.: «Modelist-konstruktor».[in Russian]
 Balakin, 2009 – Balakin S.A. (2009). Kreisera tipa «Diana»: vneshnie razlichiya i modernizatsii [Cruisers of the “Diana” type: external differences and modernization]. *Morskaya kampaniya*. № 2 (23), pp. 56-63. [in Russian]
 Bereznoi, 2002 – Bereznoi S.S. (2002). Kreisera i minonostsy: Spravochnik [Cruisers and destroyers: a handbook]. М.: Voennoe izdatel'stvo. [in Russian]
 Brokgauz, Efron, 1890–1907 – Yaponsko-russkaya voyna 1904–1905 g. [Japanese-russian war of 1904–1905]. Entsiklopedicheskii slovar' Brokgauza i Efrona: v 86 t. (82 t. i 4 dop.). SPb., 1890–1907. [in Russian]
 Bubnov, 1907 – Bubnov M.V. (1907). Port-Artur. Vospominaniya o deyatelnosti 1-i Tikhookeanskoi eskadry i morskikh komand na beregu vo vremya osady Port-Artura v 1904 g. [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. М.: Eksmo. 672 p. [in Russian]
 Campbell, 1978 – Campbell N.J.M. (1978). The Battle of Tsu-Shima. *Warship*. № 5-8 (Prt.1-4).
 Kataev, 2003 – Kataev V.I. (2003). Kreiser «Varyag» [The cruiser “Varyag”]. Morskaya kolleksiya. № 3. М.: Modelist-konstruktor.
 Khudyakov, 1908 – Khudyakov P.K. (1908). Put' k Tsusime [The path to Tsushima]. М. [in Russian]
 Klado, 1905 – Klado N. (1905). The Russian navy in the Russo-Japanese war. London: G. Bell.
 Koktsinskii, 2002 – Koktsinskii I.M. (2002). Morskie boi i srazheniya Russko-yaponskoi voyny, 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 Andreya Pervozvannogo. 436 p. [in Russian]
 Kostenko, 1955 – Kostenko V.P. (1955). Na «Orle» v Tsusime [On “Orle” in Tsushima]. L.: Sudpromgiz. [in Russian]
 Mamadaliev et al., 2018 – Mamadaliev 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.
 Mamadaliev et al., 2019a – Mamadaliev 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.
 Mamadaliev et al., 2019b – Mamadaliev 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.
 Mamadaliev et al., 2019c – Mamadaliev 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. Japanese Squadron Battleships. *Bylye Gody*. Vol. 53. Is. 3: 1342-1364.

- [Mel'nikov, 1983](#) – *Mel'nikov R.M.* (1983). Kreiser «Varyag» [The cruiser “Varyag”]. M.: Sudostroenie. [in Russian]
- [Mel'nikov, 1986](#) – *Mel'nikov R.M.* (1986). Kreiser «Ochakov» [The cruiser “Ochakov”]. Leningrad: Sudostroenie. [in Russian]
- [Mul'tatuli, Zalesskii, 2015](#) – *Mul'tatuli P.V., Zalesskii K.A.* (2015). Russko-yaponskaya voina 1904–1905 gg. [The Russo-japanese War of 1904–1905]. M.: Rossiiskii institut strategicheskikh issledovani. 816 p. [in Russian]
- [Nenakhov, 2006](#) – *Nenakhov Yu.Yu.* (2006). Entsiklopediya kreiserov 1860–1910 [Encyclopedia of the cruisers of 1860–1910.]. Minsk: Kharvest.
- [Novikov, Sergeev, 2009](#) – *Novikov V., Sergeev A.* (2009). Bogini Rossiiskogo flota. «Aurora», «Diana», «Pallada» [Goddess of the Russian Navy. “Aurora”, “Diana”, “Pallas”]. M.: EKSMO.
- [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]
- [Polutov, 2009](#) – *Polutov A.V.* (2009). Desantnaya operatsiya yaponskoi armii i flota v fevrale 1904 g. v Ichkhone [The landing operation of the Japanese army and navy in February 1904 in Icheon]. Vladivostok: Russkii Ostrov. [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]
- [Skvortsov, 2003](#) – *Skvortsov A.V.* (2003). Kreiser II ranga «Boyarin» [Cruiser of the 2nd rank “Boyar”]. SPb: Gangut. [in Russian]
- [Skvortsov, 2005](#) – *Skvortsov A.V.* (2005). Kreisery «Diana», «Pallada», «Aurora» [The cruisers “Diana”, “Pallas”, “Aurora”]. SPb.: LeKo. [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]
- [Vrangel', 1911](#) – *Vrangel' F.F.* (1911). Vitse-admiral S.O. Makarov [Vice Admiral S.O. Makarov]. SPb.
- [Zolotarev, Kozlov, 2004](#) – *Zolotarev V.A., Kozlov I.A.* (2004). Tri stoletiya Rossiiskogo flota, XIX – nachalo XX vekov, glava Russko-yaponskaya voina 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]

«Легкая кавалерия» русско-японской войны: о соотношении сил и качества легких (бронепалубных) крейсеров русского и японского флотов. Русские легкие крейсера

Анвар Мирзахматович Мамадалиев ^{a, b, *},

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

^b Волгоградский государственный университет, Волгоград, Российская Федерация

Аннотация. Статья является дополнением к серии статей о соотношении броненосных сил противоборствующих сторон в Русско-японской войне 1904–1905 годов и посвящена анализу качества и мощи «вспомогательных» сил флотов, а именно – бронепалубных (легких) крейсеров русского флота. Исследуются их тактико-технические элементы, а также концепции применения отечественных легких крейсеров.

В данной статье анализируются тактико-технические элементы различных крейсеров русского флота – «Диана», «Варяг», «Аскольд», «Богатырь», «Новик» и их возможности для противостояния японским кораблям аналогичного класса.

Ключевые слова: военно-морской флот, русско-японская война, Тейкоку Кайгун, русский флот, крейсер, легкий крейсер, бронепалубный крейсер, крейсер I ранга, крейсер II ранга, «Диана», «Варяг», «Аскольд», «Богатырь», «Новик».

* Корреспондирующий автор

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