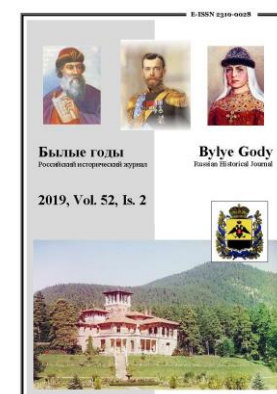


Copyright © 2019 by International Network Center for  
Fundamental and Applied Research  
Copyright © 2019 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.



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

E-ISSN: 2310-0028  
Vol. 52. Is. 2. pp. 848-872. 2019  
DOI: 10.13187/bg.2019.2.848  
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. Russian Battleships

Anvar M. Mamadaliev <sup>a, b, \*</sup>, Andrey V. Venkov <sup>c</sup>, Natal'ya V. Miku <sup>d</sup>, Aude Médico <sup>e</sup>

<sup>a</sup> International Network Center for Fundamental and Applied Research, Washington, USA

<sup>b</sup> Volgograd State University, Volgograd, Russian Federation

<sup>c</sup> Southern Scientific Center of Russian Academy of Sciences, Rostov-on-Don, Russian Federation

<sup>d</sup> Penza State University of Architecture and Construction, Penza, Russian Federation

<sup>e</sup> 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 Russian fleet: the squadron battleships "Tsarevich", "Retvizan", type "Poltava". It also gives a brief analysis of the Borodino-type battleships, which, although were not in the 1st Pacific Squadron, were created specifically for the Far East and confrontation with the Japanese fleet. A few words are devoted to the squadron battleship "Knyaz' Potemkin-Tavricheskiy" – a ship that did not participate and was not planned to participate in the Russian-Japanese war, but served as a prototype of the battleship "Retvizan".

**Keywords:** Navy, "far Eastern question", Russian-Japanese war, 1st Pacific squadron, Russian fleet, Japanese fleet, Russian battleships, battleship, squadron battleship, linear forces of the fleet.

### 1. Введение

Исход морского сражения решают, как правило, «капитальные» корабли – суда, созданные непосредственно для плотного эскадренного боя в линии при тесном и продолжительном огневом контакте. Вплоть до середины XX века и Второй мировой войны количество и качество таких кораблей напрямую олицетворяли мощь и силу флота. В Русско-японской войне 1904-1905 гг. ключевую роль в исходе войны сыграл флот, поэтому описанию главных сил ВМФ Японии и России мы и уделим основное внимание.

Вне всякого сомнения для нас (в отличие от многих советских авторов) остается тот факт, что обе стороны четко понимали неизбежность войны и в меру возможностей готовились к ней. Однако подход микадо, который можно выразить фразой «все или ничего», прямо способствовал тому, что к началу войны перевес в мощи главных ударных морских сил был на стороне Японии (в то время как в 90-е годы XIX века русский флот значительно превосходил японский). С полным правом можно сказать, что какого-либо технического преимущества в этой войне у России не было.

Вместе с тем среди историков нет однозначного мнения о некоторых ключевых вопросах. В частности, был ли шанс силами 1-й Тихоокеанской эскадры получить преимущества на море? Насколько сильно уступали в техническом отношении (и уступали ли?) силы русского флота,

\* Corresponding author

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

сосредоточенные на Дальнем Востоке, японским военно-морским силам? И, наконец, следовало ли бросить все силы на строительство новых эскадренных броненосцев типа «Бородино» и переводить их поодиночке в Порт-Артур по мере завершения работ? Попробуем ответить на эти вопросы.

## 2. Материалы и методы

Материалами для подготовки статьи стала дореволюционная (Н. Кладо, В. Семенов, П. Худяков, М. Бубнов, В. Костенко, М. Римский-Корсаков и др.), советская (А. Степанов, А. Новиков-Прибой, В. Пикуль и др.) и новейшая историография (С. Балакин, Р. Мельников, А. Белов, В. Крестьянинов, П. Быков, С. Молодцов, В. Черкасов, И. Кокцинский, П. Быков, В. Кофман, С. Сулига, Н. Кэмпбелл, А. Лактионов и др.). Среди мемуарных работ использовались труды В. Семенова, П. Худякова, М. Бубнова, В. Костенко и др.

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 исследовало огромное количество авторов.

Безусловно, значительный интерес представляют первоисточники, а именно – статьи дореволюционных авторов – непосредственных участников событий: В. Семенова, П. Худякова, В. Костенко, М. Бубнова и др. Трехтомная работа В. Семенова (Семенов, 1906; 1907; 1910) является одним из главных информационных и идеологических «фундаментов», на котором базируется огромное количество не только отечественных, но и зарубежных работ; особенно это справедливо не только в отношении исторических, но прежде всего научно-популярных литературных трудов. Вместе с тем нельзя не отметить определенной претенциозности данных исследований. Подобное можно сказать и в отношении работ П. Худякова (Худяков, 1908) и В. Костенко (Костенко, 1955). Безусловно, русские морские офицеры очень болезненно переживали поражение в этой «маленькой победоносной войне» и всячески старались взвалить вину за него на государственных чиновников, адмиралов и офицеров, рангом ниже (в том числе – и за проявленное, по их мнению, малодушие), судостроителей и императора лично. Нельзя в этой связи не упомянуть и работу Н. Кладо (Klado, 1905); в России этот труд был фактически запрещен, так как критиковал ситуацию, сложившуюся на флоте, и прямо обвинял в этом военно-морское руководство.

Выпадает из этого ряда интересная и специфичная работа М. Римского-Корсакова, которая не имеет политического окраса, так как представляет своего рода практическое пособие по огневой подготовке для командиров орудийных расчетов броненосца «Пересвет»; она позволяет оценить материальную часть корабля и методические особенности подготовки командиров корабельной артиллерии и непосредственно комендоров.

В современных работах действия русского флота в морских сражениях Русско-японской войны достаточно подробно описаны в монографии И.М. Кокцинского (Кокцинский, 2002). Предвоенную ситуацию перед Русско-японской войной достаточно полно освещает О.Ю. Данилов, несмотря на то, что предметом изучения является Первая мировая (Данилов, 2010). Безусловно, предвоенной дипломатии и действиям флота очень много внимания уделено в комплексных трудах по Русско-японской войне – Н.А. Левицкого (Левицкий, 2003), П.Д. Быкова (Быков, 2003), О.Р. Айрапетова (Айрапетов, 2014), П.В. Мультиатули, К.А. Залесского (Мультиатули, Залесский, 2015), А.И. Сорокина (Сорокин, 1952) и др. Несомненный интерес представляет даже художественная литература, авторы которой (А.С. Новиков-Прибой, А.Н. Степанов, В.Н. Пикуль) стали классиками прозы по Русско-японской войне. Нельзя обойти вниманием и зарубежные труды, наиболее интересным из которых показалось исследование Н. Дж. М. Кэмпбелла (Campbell, 1978), посвященное Цусимской битве, но фактически затронувшее и многие другие аспекты русского и японского флотов.

И, наконец, особый интерес для нас представляют труды, непосредственно анализирующие материальную часть кораблей и их тактико-технические характеристики – «Цесаревича» (Мельников, 2000), «Ретвизана» (Балакин, 1999), типов «Пересвет» (Мельников, 2006), «Полтава» (Сулига, 1993) и др.

## 4. Результаты

В начале XX века безусловным лидером по количеству «капитальных» кораблей и полноправной «владычицей морей» была Великобритания, имея в строю к началу 1904 года (как году начала Русско-японской войны) двадцать современных эскадренных броненосцев (типов «Маджестик», «Формидейбл/Лондон», «Дункан») и шесть «облегченных» типа «Каноус» (не считая массы устаревших и устаревающих линейных кораблей, а также еще большего количества прекрасных современных быстроходных броненосных крейсеров). Россия на этот момент располагала лишь тремя «полноценными» современными линкорами («Цесаревич», «Ретвизан», «Император Александр III») и тремя «облегченными» «броненосцами-крейсерами» типа «Пересвет». Даже такое,

по нашему мнению, уместное при анализе русского и японского флотов, простое сравнение подчеркивает непоколебимость морского могущества Британской империи. Япония же, будучи, как и ее экономический и внешнеполитический «патрон», островным государством, всячески старалась не только подражать Англии, но и перенять ее доктрину и концепцию ведения морской войны. Поэтому говоря о соотношении линейных военно-морских сил России и Японии, несколько слов надо уделить концепции и стратегии ведения морской войны (подробнее об этом – в первой статье данной серии).

Говоря о подражании, вовсе нельзя иметь в виду «слепое» копирование. Японцы очень четко осознавали собственные цели и задачи. В частности, британские корабли проектировались с учетом растянутости морских коммуникаций и одним из главных требований даже к «капитальным» кораблям была автономность плавания. В частности, линкоры типа «Формидейбл» (по общему признанию – наиболее сильные корабли своего времени) имели дальность плавания 8000 миль. Наиболее сильный японский линкор – флагман «Микаса» – имел лишь 4600; тип «Сикисима» – 5000; «Асахи» и вовсе 4000. Таким образом, достаточно четко прослеживается ориентир на узкий театр военных действий, ограниченный омывающими Японию морями. Это позволило сместить баланс в сторону повышения огневой мощи и защиты. «Японцы» «традиционно» несли четырнадцать 6-дюймовок вместо двенадцати от «британского стандарта», а вес брони кораблей колебался в районе 30 % от веса корабля («Микаса», в частности, 28,5 %, тип «Сикисима» – ок. 30,5 %, «Асахи» – ок. 32 % (по Белов, 1998)), что также было больше, чем у «британцев».

Как было сказано выше, технического превосходства у русского флота в начале XX века не было.

Прекрасно понимая этот факт, русское правительство стало экстренно заказывать военные корабли в зарубежных странах. К сожалению, отечественная корабельная индустрия не была настолько развитой, чтобы иметь возможность строить «капитальные» корабли за 3–4 года. Советские писатели (Степанов, 1983; Новиков-Прибой, 1977; Пикуль, 1989 и др.), а вслед за ними и профессиональные историки флота (Балакин, 2013; Мельников, 2000; Мельников, 2006; Сулига, 1993b; Крестьянинов, Молодцов, 1998; Кокцинский, 2002 и др.) отчаянно критикуют «царский долгострой» и «косность марсоходного русского адмиралтейства». Не исключено, что подобное крайне пренебрежительное отношение к судостроительству николаевской эпохи советским исследователям «привили» сами современники и участники этой войны, глубоко переживавшие ее неудачи и всячески пытавшиеся «найти крайних» (см., например, Семенов, 1907; Семенов, 1906; Семенов, 1910; Худяков, 1908 и др.). Даже по прошествии более чем века со времени описываемых событий с большей частью обвинений нельзя не согласиться. Вместе с тем нельзя также не принять во внимание очень непростую как социальную (и особенно – демографическую!), так и экономическую ситуацию в стране, катастрофическое отставание аграрного сектора экономики от промышленного, неразвитость инфраструктуры в целом, и логистики в частности. И если правительство маленького восточного островного государства четко преследовало цель расширения «империи» и бросило все средства на создание мощнейшего Тэйкоку Кайгун<sup>1</sup> (даже ценой возможной революции, падения монархии и масштабного экономического кризиса), то российское руководство финансировало флот отнюдь не приоритетно: во главу угла ставились промышленные и инфраструктурные проекты. Следовательно, всецело возложить ответственность за «долгострой» на Адмиралтейство было бы несправедливо. Безусловно, сам император отнюдь не хуже того же Семенова или Кладо понимал проблемы судостроительной отрасли и, прежде всего, невозможность быстрого строительства «капитальных» кораблей на отечественных верфях. Это, собственно, и послужило причиной заказа за рубежом линейных кораблей, ставших в итоге «костяком» 1-й Тихоокеанской эскадры («Цесаревич» и «Ретвизан»). Однако Николай II рассчитывал оттянуть начало войны (и, надо полагать, явно не без помощи мирового сообщества), в том числе и с помощью общепринятых формализованных элементов, таких как дипломатические прения, процедура объявления войны, международный арбитраж и т.п. Мейдзи не дал ему такой возможности, вероломно, но эффективно «обставив» своего визави.

Говоря о зарубежных заказах и сроках строительства военных кораблей, следует иметь в виду еще один важный момент, который Николай II так или иначе вынужден был принимать в расчет – момент дипломатический, а именно – внешнеполитическую конъюнктуру. Если Страна восходящего солнца была на мировой арене еще «молодым» игроком, едва включившимся в «большую игру» за раздел сфер влияний, то Россия была подлинным «тяжеловесом» среди мировых «грандов» и одним из ведущих политических игроков с четко определенными дипломатическими ориентирами. Япония же вполне могла «позволить себе» заказывать корабли для Тэйкоку Кайгун у практически всех ведущих морских держав.

Так и произошло. Наибольшую долю линейных сил японцы (вполне логично) заказали у «владычицы морей», вместе с тем «перепробовав» понемногу «корабельного продукта» у всех крупных судостроительных стран. Броненосный крейсер «Адзума» был французской постройкой,

<sup>1</sup> Дай-Ниппон Тэйкоку Кайгун («Флот Великой Японской империи») – военно-морские силы Японии в 1869–1945 годах.

«Якумо» – германской, «аргентинские» «Ниссин» и «Кассуга» – итальянской корабельной школы. Однако США не стала поставщиком броненосных кораблей для микадо. Отчасти потому, что заказанные как однотипные прекрасного легкого крейсера «Такасаго» английского образца, «американские» «Касаги» и «Читосе» уступали кораблю британской постройки (особенно ощутимой для японцев оказалась «потеря» полутора узлов скорости: при проектных 22,5 уз. «англичанин» в реальной эксплуатации давал 23,5 уз., американцы же всего 22 уз.). Наверное, не будет преувеличением тезис о том, что японские адмиралы, исходя из полученного опыта с постройкой легких крейсеров, просто не рискнули строить в Америке «капитальные» корабли.

Российская империя такой возможности не имела. Великобритания, единственная в то время страна в мире, чья корабельная промышленность позволяла строить корабли линкор-класса как минимум в полтора раза быстрее любого из конкурентов, была злейшим внешнеполитическим врагом России. Только за последние четверть века «горячая» война между этими странами была дважды «на волоске» от «холодной» – после разгрома Османской империи в 1878 году и после «инцидента у Пандждеха» (бой при Кушке) в 1885 году. В первый раз от открытой войны спас дипломатический гений А.М. Горчакова, второй раз – «кулуарная» решительность Александра III, готового отдать «всю казну на войну» и сражаться «до последнего». Таким образом, заказывать первоклассные, передовые и наиболее «быстро строящиеся» английские броненосцы Россия не могла.

Оставались верфи Франции, Германии, США, Италии и Испании (страны расположены в порядке «убывания» судостроительных мощностей). Франция к концу XIX века стала ближайшим другом, кредитором и военным союзником России. Пожалуй, лучшими доказательствами служили «сердечное соглашение» между двумя странами и несколько буквально «сказочных» кредитов, предоставленных французами русскому императорскому двору, – отчасти благодаря этим финансовым вливаниям Россия смогла превратиться в передовое капиталистическое государство. Помимо прекрасных дипломатических отношений, в военно-морских кругах двух государств прослеживались похожие стратегические и тактические концепции ведения морской войны. И, конечно же, французские корабли, как и их русские коллеги, «болели» идеей «всемерной экономии» во флоте и боролись едва ли не буквально за каждую тонну водоизмещения. Можно даже сказать, что французская кораблестроительная школа была полной противоположностью английской. Французы (как, впрочем, итальянцы и немцы) не имели финансовой возможности строить многочисленный флот, поэтому в конце XIX века появилась тенденция проектировать линкоры «среднего» водоизмещения (в пределах 11–13 тыс. тонн), но вооруженных по «британскому стандарту» (четыре 12-дм и двенадцать 6-дм орудий) и адекватно защищенных. В числе важнейших требований была и высокая мореходность. Вторичные боевые качества, и прежде всего дальность плавания, отходили на последний план. С такой концепцией и выступил гениальный французский инженер Амабль Лагань с проектом шедеврального, на наш взгляд, броненосца, получившего впоследствии гордое название «Цесаревич». Проект сразу же понравился высшему руководству, да так, что было решено по эскизам Лаганя строить пять похожих кораблей на российских верфях. Платой за «бесплатный сыр» стала сложная форма корпуса и технология постройки, которая требовала квалифицированных инженеров, мастеров и, главное, времени, которого у российского руководства в преддверии войны с Японией как раз и не было. Но меркантильность все же взяла вверх: в 1898 году великий князь Александр Александрович не просто одобрил постройку корабля на верфи Лаганя «Форж э Шантье Медитерране» (причем в обход МТК<sup>1</sup>), но и «дал добро» на разработку чертежей по эскизным рисункам «Цесаревича» для строительства собственных броненосцев, вошедших в историю как тип «Бородино». В итоге «Цесаревич» и его концептуальные преемники – линкоры типа «Бородино» (первоначально планировалось построить 10; построено 5) – стали фундаментом русского линейного флота. Попутно было решено заказать у Лаганя и экспериментальный броненосный крейсер, «бронированный разведчик при эскадре»; так появился знаменитый «Баян».

При всей экономической заинтересованности Франции в целом, и отдельных предприимчивых французов в частности, ее судостроительных мощностей явно не хватало для быстрой постройки. Во-первых, во Франции, как и в России, корабли строили весьма неспешно (6–7 лет для собственного флота); во-вторых, значительная часть сталелитейных производственных мощностей была задействована в строительстве для собственного флота линкора «Сюффрен» (1899) и перспективных линкоров типа «Републик» (1902), в которых, кстати, французы отошли от идеи «всемерной экономии» и пошли по «британскому» пути максимального водоизмещения, технологичности и скорости производства. Поэтому круг исполнителей для заказов Морского министерства французскими верфями не ограничивался.

<sup>1</sup> Морской технический комитет – контрольно-технический орган Морского министерства Российской империи, действовавший в 1867–1911 годах, в компетенцию которого входили технические вопросы военного кораблестроения и вооружения, в том числе – одобрение проектов закладываемых судов; состоял из наиболее авторитетных морских офицеров.

Сразу отметим, что страны с достаточно отсталым судостроением, такие как Испания и Австро-Венгрия, российским адмиралтейством в качестве партнеров не рассматривались. Испания сама закупала боевые корабли, а после поражения в войне с США в 1898 году, в ходе которой испанский флот был уничтожен, и вовсе перестала быть великой морской державой; скромные же производственные мощности Австро-Венгрии были заняты заказами для собственного флота. Поэтому в плане военно-морских заказов, помимо Франции, из европейских стран интерес для России представляли лишь Германия и Италия.

Италия славилась своими выдающимися корабельными традициями и творениями, но концепция главного итальянского корабеля Бенедетто Брина совершенно не вписывалась в российский взгляд на тип «капитальных» кораблей. Исключительно быстроходные и сильно вооруженные линкоры Брина имели очень слабую броневую защиту, достойную разве что посредственного броненосного крейсера. Его последнее творение – броненосец типа «Реджина Маргерита» (1898) – развивал невероятные по тем временам 20,3 уз. (что больше, чем у броненосных крейсеров типа «Россия» (1896), «Джузеппе Гарибальди» (1895) и многих других, менее современных); однако весьма посредственная мореходность, сравнимая с английскими линкорами, не позволяла держать этот ход в «свежую» погоду. Наиболее слабым местом была защита, состоявшая из узкого и тонкого (152 мм в центральной части) пояса, который оставался уязвим для 12-дм снарядов на большинстве боевых дистанций. Такой корабль никак не вписывался в концепцию линейных сил русского флота, ориентированную на плотный и бескомпромиссный ближний бой. И опять-таки ярко выраженной была проблема итальянского «долгостроя», которая легко могла дать «фору» отечественному; в частности, два корабля типа «Реджина Маргерита» строились 7 и 8 лет соответственно...

Германия как страна-исполнитель военно-морских заказов оказалась весьма противоречивым партнером. С одной стороны, немцы имели приличные производственные мощности, к тому же располагавшиеся поблизости – на Балтийском побережье, что в случае острой необходимости могло способствовать экстренной доставке сырья из России. С другой стороны, российско-германские отношения после Берлинского конгресса 1878 г. значительно «похолодели» и оставались натянутыми вплоть до Первой мировой войны, когда «холодная» война превратилась в «горячую». Еще один аргумент против – германская школа линейного кораблестроения, которую, пожалуй, можно назвать противоположностью итальянской. Мощно бронированные (на бумаге) корабли имели значительную недоворуженность (240-мм орудия главного калибра вместо 305-мм на броненосцах других флотов), что практически полностью нивелировало шансы на победу в бою на дальней дистанции (речь идет не о дальнобойности, а о весе и разрушительном действии боеприпаса), а отсутствие преимущества в скорости не позволяло им выйти на «пистолетную» дистанцию, где 240-мм орудия (которые, к слову, значительно уступали по скорострельности 305-мм британским орудиям Армстронга) со слабыми легкими 140-кг снарядами смогли бы проявить себя и имели бы хоть какой-то шанс поражать бронепояс противника. Масса (восемнадцать) скорострельных 150-мм орудий, составляющих главную силу линкора, были фактически бесполезны против современных броненосцев даже на коротких дистанциях; сражения в Желтом море и при Цусиме это подтвердили в полной мере. Да и система бронирования «французской школы» («Цесаревич», пожалуй, не в счет) у германских кораблей была, мягко говоря, противоречивой. Броненосцы типа «Кайзер Фридрих III» (пять единиц были спущены на воду в 1895–1898 гг.; вступили в строй значительно позже) имели толщину пояса 300 мм крупновской брони в центре (лидеры среди линкоров своего времени), но площадь бронирования была совсем невелика. При столкновении с английскими и японскими кораблями, не имевшими «полноценных» бронебойных снарядов, но боеприпасы которых были по максимуму начинены сильновзрывчатыми веществами на основе пикриновой кислоты для максимизации фугасного действия, участь «кайзеров» была бы предрешена. Последующая серия, линкоры типа «Виттельсбах» (1899–1904), получила значительно более скорострельные 240-мм орудия (немцы поменяли надежный, но очень тяжелый затвор на более легкий), схему бронирования, как у английского «Канопуса», но в бою на коротких дистанциях они по-прежнему имели мало шансов на победу против тех же «Формидейблов» или «Цесаревича»; причина – аналогичная «кайзерам» – слабая артиллерия главного калибра и бронезащита оконечностей. Видимо, именно различия во взглядах на тактику эскадренного боя, а не дипломатия определили исход дела, ибо другие типы военных судов (в частности, легкие крейсера «Аскольд», «Богатырь», «Новик»; эсминцы типа «Касатка» и др.) русский флот у Германии заказывал регулярно и об этих «продуктах» российские моряки отзывались весьма комплементарно.

И, наконец, США. Отношения двух государств с самого начала складывались весьма неплохо, а продажа Александром III богатой природными ресурсами Аляски лишь усилила взаимную дружбу. Однако судостроительная индустрия Америки оставляла желать лучшего. Это понимали как в Японии (убедившись в этом, как было сказано выше, после заказа «Касаги»), так и в России. Однако, как и в случае с А. Лаганем, в игру вступил предприимчивый хозяин верфи William Cramp & Sons

(«Вильям Крамп и сыновья», Филадельфия, США) – Чарльз Крамп<sup>1</sup>, который не без помощи противозаконных методов, предусматривающих персональную экономическую заинтересованность соответствующих должностных лиц (так, по крайней мере, было принято считать многими современниками и последующими авторами; узнать истину вряд ли представляется возможным) смог «угovorить» окружение императора «отдать» его кампании заказ на постройку двух броненосцев, четырех крейсеров и трех десятков миноносцев. Лучшей рекламой этой верфи была победа трех ее кораблей над испанским флотом в битве при Сантьяго-де-Куба в 1898 году в ходе испано-американской войны (особенно отличился броненосный крейсер «Бруклин» (1895), великолепный для своего времени корабль и объективная судостроительная гордость Крампа). Вместе с тем трения с Крампом начались сразу после получения заказа. Американская промышленность была в то время далека от совершенства, что касалось не только строительства корпуса, но и котлов, машин, орудий, брони, вспомогательных механизмов и пр. Для удешевления работы исполнитель старался всячески локализовать производство, на что МТК всячески не соглашалось. Доходило до серьезных разбирательств. В итоге заказ был сделан лишь на один линкор (будущий «Ретвизан») и легкий (по тогдашней терминологии – бронепалубный) крейсер «Варяг». Даже после юридических формальностей в оформлении заказа препирательства между Крампом и адмиралтейством не прекращались: МТК настаивал на применении устройств, произведенных в России (которые были объективно лучше); судостроитель же, угрожая срывом сроков строительства, старался по максимуму реализовать продукцию своих контрагентов. Нельзя не отметить и ту неоценимую помощь, которую оказало ему Морское министерство, передав чертежи броненосца «Пересвет», крейсера «Диана» и перспективного броненосца «Князь Потемкин-Таврический», что значительно ускорило процесс проектирования. Однако порой и МТК доставлял необоснованные трудности Крампу, когда с опозданием в несколько месяцев требовал внести изменения в конструкцию уже построенного элемента. «Масла в огонь» подлило и забастовочное движение в США в целом, и на верфи Филадельфии в частности, с которым Крамп боролся бескомпромиссно, и в итоге, несмотря на многотысячные увольнения, ни на день не остановил процесс строительства русских кораблей. Чтобы снизить «накал» в отношениях, было решено заменить председателя российской наблюдательной комиссии и назначить на эту должность более сговорчивого, как тогда казалось Крампу, капитана 1-го ранга Эдуарда Щенсновича. Но будущий командир «Ретвизана» оказался таким же требовательным и внимательным «контролером». Вместе с тем Крампу все же удалось «продать» некоторые не очень удобные для русского флота решения, в частности применение капризных и требовавших тщательного ухода и квалифицированного обслуживания котлов системы Никлосса. В конечном счете, к окончанию строительства разногласия сошли на нет и «Варяг» с «Ретвизаном», соответственно в 1901 и 1902 году, покинули Филадельфию и направились в Россию. В итоге срок строительства составил три года (правда, вместо запланированных 30 месяцев) – блестящий показатель, достойный «владычицы морей», а стоимость 8,6 млн. рублей для первоклассного корабля с отличными характеристиками была более чем небольшой (для сравнения, во Франции «Цесаревич» строился почти 4,5 года и обошелся казне в 14 млн. руб.!). Принимающая сторона, прекрасно это понимая, решила не вводить штрафные санкции за просрочку строительства. «Цесаревич» и «Ретвизан» стали главной ударной силой 1-й Тихоокеанской эскадры и наиболее эффективными русскими линкорами.

Итак, проанализировав концептуальные и судостроительные возможности внешнеполитических партнеров России, можно сделать несколько неутешительных выводов.

Во-первых, верфи других стран были не способны в кратчайшие сроки (2–3 года) предоставить корабль линкор-класса. Такие сроки могла выдерживать только Великобритания, у которой Россия – в силу внешнеполитической конъюнктуры – заказывать корабли априори не могла. Также нельзя не отметить и тот момент, что предприимчивые хозяева иностранных верфей, дабы не потерять экспортные заказы, «старались изо всех сил» сократить сроки проектирования и постройки (причем проект должен был соответствовать и специфике имеющихся производственных мощностей). Именно этим во многом объясняется скорость постройки «Цесаревича», и особенно «Ретвизана» (ну и, конечно же, имеющимся в распоряжении иностранных партнеров-конструкторов чертежам отечественных «Пересвета» и «Князя Потемкина-Таврического»). Корабли же для собственного флота зарубежные судостроители строили так же неприлично медленно, как и российские. Поэтому упреки как современников (Кладо, Семенов, Худяков), так и литераторов (Новиков-Прибой, Степанов) и военных историков (Балакин, Мельников и др.) про «отечественный долгострой» критики не выдерживают: это была общемировая практика. А «второй Англии», где можно было бы заказывать и быстро строить «неограниченным тиражом» «капитальные» корабли, не было. Другое дело, что Николай II вполне мог расставить приоритеты и, понимая неизбежность и скорое начало войны, все усилия бросить на строительство линкоров типа «Бородино», введя их в строй примерно

<sup>1</sup> Фамилию Крамп с точки зрения произношения верно было бы читать Крэмп, но еще с дореволюционных времен закрепилось произношение «Крамп», как его упоминали и в официальных документах, и других источниках.

на один год раньше (и это при самом оптимистичном раскладе). Но даже в этом случае корабли едва успели бы на Дальний Восток, так как основной костяк японских линейных сил уже был в строю и ничто не помешало бы Х. Того так же неожиданно напасть на несколько месяцев раньше и разбить русскую эскадру по частям (как это все равно в итоге и произошло). Поэтому вполне логично, что император счел эти сверхусилия, которые были бы за счет скорости и качества экономического развития государства, нецелесообразными.

Во-вторых, также несостоятельны, по нашему мнению, утверждения многих авторов (в частности Семенова, Новикова-Прибоя, Пикуля) и о том, что к войне надо было готовиться раньше. Вспомним, что «раньше» (т.е. во второй половине 90-х годов XIX в. (Mamadaliyev et al., 2019; Mamadaliyev et al., 2018)) Россия имела подавляющее превосходство в линейных и крейсерских силах на Дальнем Востоке, а в строй вот-вот должны были вступить еще и броненосцы типа «Полтава» и «Пересвет». Поэтому торопить события, причем за счет усугубления социальных и экономических проблем, было совершенно бессмысленно. Поэтому логично, что именно Мейдзи и Г. Ямамото решили сделать «первый шаг» и совершить революцию в военном японском флоте, практически полностью заказав линейные силы в Англии. Реакция российского руководства, в свою очередь, была незамедлительной и Морскому министерству было поручено подготовить адекватный ответ. И, несмотря на отдельные незначительные проволочки (куда уж без них), «противоядие» в виде линкоров «Бородино» и зарубежных «Цесаревича» с «Ретвизаном» было подготовлено. Но опередить Великобританию, повторим, в тот момент не было под силу никакому другому государству; и наиболее красноречиво этот факт доказало строительство «Дредноута», вступившего в строй в 1906 году через один год и один день после закладки. Таким образом, по нашему мнению, военное руководство и император лично в целом качественно сделали ту часть работы, которая была в их силах.

Другой возможный путь – покупать, причем по дорогой цене, уже построенные для флотов Франции, Германии, США и Италии корабли. Он нам также представляется несостоятельным.

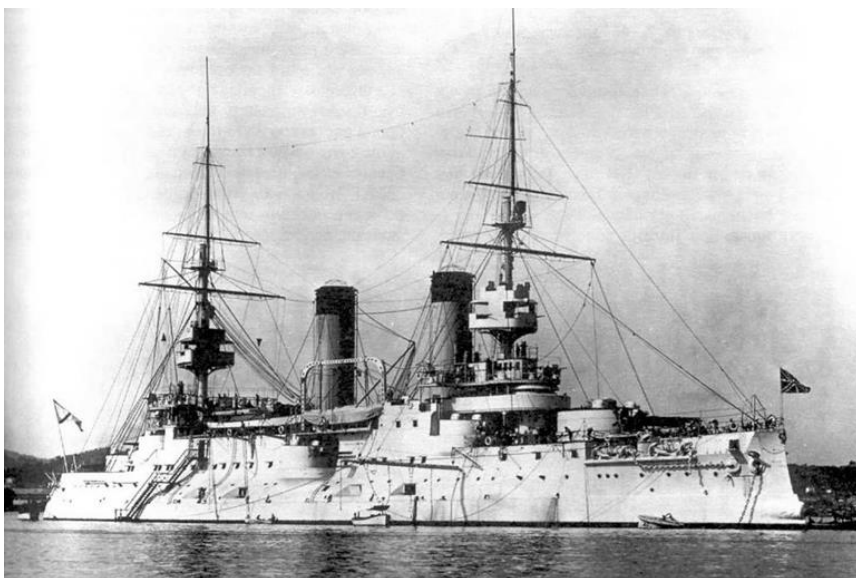
Во-первых – дипломатические сложности. Мировое сообщество прекрасно понимало неизбежность и скорое начало Русско-японской войны и рисковать подрывом мирового авторитета, открыто оказывая военную поддержку одной из стран, отнюдь не жаждало. Даже всесильная Великобритания, с мнением которой считались все без исключения державы, не «опустилась» до такого. Когда Чили отказалась от доставки заказанных у нее облегченных быстроходных броненосцев типа «Свифтшюр» (1903) и выставила их на продажу (они были заказаны чилийцами для борьбы с аргентинскими броненосными крейсерами), Англия, чтобы не повторилась ситуация с «аргентинскими» «Кассугой» и «Ниссином», в ущерб себе купила эти корабли, лишь бы они не достались России или Японии (хотя они абсолютно не вписывались в британскую концепцию ведения морской войны). В отечественной литературе распространено мнение о том, что Британия купила оба «Свифтшюра» только потому, что их обладателем могла стать Россия (Балакин, 1995; Малов, 2000). Вряд ли это соответствует действительности, иначе что помешало бы «владычице морей» дать Японии очередной кредит на кабальных условиях, чтобы та с огромной радостью приобрела эти корабли? Мы находим только одну причину – подрыв своего международного авторитета.

Таким образом, купить готовые корабли накануне войны было попросту невозможно: ситуация с «аргентинскими» крейсерами стала исключением и Япония в ней оказалась куда более расторопной, чем Россия (по Кофман, 1995).

Во-вторых, разношерстные зарубежные линкоры были бы крайне неэффективны в составе эскадры. Разная скорость, калибр и дальноточность вооружения, а также уровень защиты создавали бы колоссальные тактические и стратегические сложности. Опять же, генеральные морские сражения Русско-японской войны всецело подтвердили необходимость наличия однотипных (точнее было бы сказать – однородных) судов в составе эскадры. С этой разношерстностью столкнулась после войны Япония, которая имела в своем составе английские, русские, французские, германские, итальянские, американские, а также собственного производства корабли; соблюдать какую-либо «концепцию» в таких условиях просто невозможно, и сильный с виду флот имел весьма невысокую реальную боеспособность. Безусловно, это также было одной из причин не покупать готовые линкоры за рубежом.

Общий вывод из вышесказанного таков: кардинально изменить баланс главных военно-морских сил на Дальнем Востоке Россия не могла ни при каких обстоятельствах, ни заблаговременно, ни путем сверхусилий, которые повлекли бы значительное ухудшение социальной и экономической ситуации в стране. Поэтому русским адмиралам приходилось оперировать лишь теми силами, которые уже были введены в строй и находились непосредственно на дальневосточном театре военных действий.

Как было сказано выше, наиболее мощной линейной единицей русского флота периода Русско-японской войны абсолютное большинство исследователей считает эскадренный броненосец «Цесаревич».

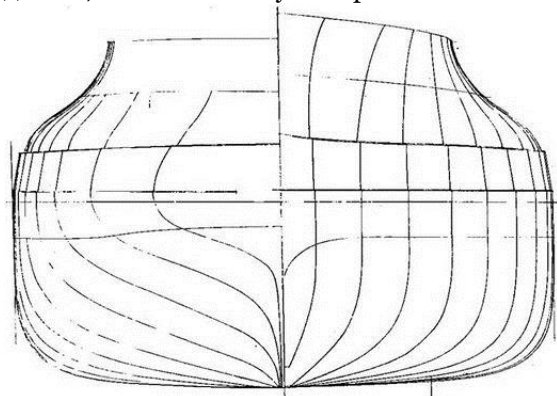


**Рис. 1.** Эскадренный броненосец «Цесаревич» (1901)

Тактико-технические характеристики корабля, названного величественным именем, широко представлены в открытых источниках. Водоизмещение: 13 380 тонн; длина 121 м; ширина 23,2 м; осадка 7,94 м. Бронирование (крупновская броня): главный пояс 250–140 мм, верхний пояс 200–120 мм, палубы 50 и 40 мм, башни главного калибра 254 мм, башни среднего калибра 150 мм, барбетты 229 и 150 мм, рубка 254 мм. Силовая установка: две вертикальные паровые машины тройного расширения, 20 котлов Бельвиля, мощность 16 700 л.с., 2 винта, скорость хода 18,78 узла, дальность плавания – 5500 морских миль на ходу 10 узлов. Вооружение: главный калибр – четыре 305-мм (в 40 калибров), размещенные спарено в двух башнях в носу и корме; среднекалиберная артиллерия – двенадцать спаренных 152-мм системы Канэ (в 45 калибров) в шести башнях (по три с каждого борта); основу противоминной артиллерии составляли двадцать одиночных 75-мм орудий системы Канэ, двенадцать из которых были расположены на батарейной палубе над броневым поясом, остальные – в носовой части корпуса и на мостиках. Дополняли противоминную артиллерию совершенно бесполезные двадцать 47-мм, одиннадцать 37-мм орудий и около десятка пулеметов, «разбросанных» по мостикам и массивным боевым марсам. Минно-торпедное вооружение включало четыре 457-мм торпедных аппарата (в носу, корме и побортно), а также 20 мин заграждения. Экипаж – 800 чел.

Незаурядный проект имел несколько революционных для своего времени моментов.

Начнем с формы корпуса. Она имела весьма сложный «французский» дизайн, крайне затруднявший и существенно замедлявший постройку корабля, причем не только в отечественной корабельной промышленности, но и в зарубежной. В этом плане прямые борта «Ретвизана» и японских броненосцев британской корабельной школы с точки зрения технологичности выгодно отличались (к тому же и производство было значительно дешевле!). Кроме того, отечественные адмиралы сомневались в достижении кораблем проектной скорости, но «Цесаревич» не только достиг, но и почти на узел превысил ее.



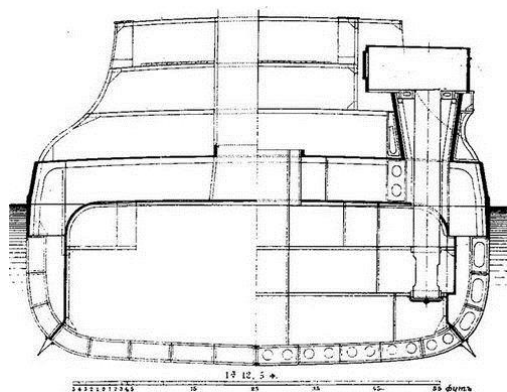
**Рис. 2.** Обводы «Цесаревича» и кораблей типа «Бородино»



Исторически дизайн французских корабелов, предусматривающий завал надводной части борта вовнутрь, нельзя назвать революционным: такая конструкция повсеместно использовалась на наиболее мощных парусных линкорах, получивших в британском флоте прозвище «мановар» (от англ. «man-of-war» – «человек войны»; жаргонизм, суть которого в русском языке можно смело передать трансформированным фразеологизмом «один в поле – воин!»). Но в конце XIX века она определенно была если не инновационным, то уж точно нестандартным решением. Такая конфигурация обводов дает кораблю некоторые неоспоримые преимущества. Например (применительно к «Цесаревичу»), в штормовом море набегающие волны задерживаются на откосе борта и нивелируют качку, что сложно переоценить в боевых условиях в «свежую» погоду. Помимо этого, подобная форма бортов не только увеличивает остойчивость, но и в теории значительно повышает непотопляемость корабля: чтобы пробойна вошла в воду, требуется больший градус крена, нежели у корпуса с традиционной «прямой» конструкцией борта.

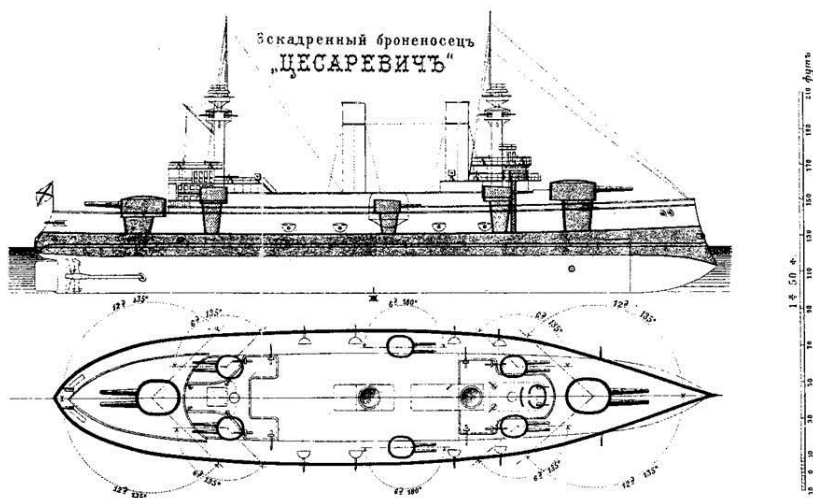
Вместе с тем негативные стороны такого конструкторского решения в практической эксплуатации русских кораблей проявились более сильно, нежели положительные. Заложенный на год раньше «Ретвизана» «Цесаревич» строился почти в два раза дольше и обошелся казне более чем в полтора раза дороже; и это при том, что французская кораблестроительная промышленность как минимум ни в чем не уступала американской. С другой стороны, поведение корабля в открытом море и комфортность стрельбы высоко расположенных орудий главного и среднего калибров были выше всяческих похвал. Что касается остойчивости и непотопляемости, то этот вопрос весьма неоднозначен. Самой мощной «антирекламой» русского кораблестроения стала Цусимская битва, в которой три из четырех линкоров типа «Бородино», созданных «по образу и подобию» (эта фраза будет справедлива даже в буквальном смысле слова) «Цесаревича» были потоплены японцами совершенно безнаказанно, а крайне слабая остойчивость данного типа судов и вовсе стала «прищечей во языцех». Однако, практически все историки флота упрекают вовсе не обводы корпуса, а огрехи претворения проекта в жизнь (имеем в виду чудовищную строительную перегрузку), недостатки расположения противоминной артиллерии (близко расположенные к воде порты орудий), недостаточно эффективную подготовку экипажей по борьбе за живучесть корабля, в том числе – выравниванию крена путем контрзатоплений (кроме «Орла»), недальновидность командующего 2-й Тихоокеанской эскадрой вице-адмирала З.П. Рожественского (загрузившего углем сверх всякой меры и без того перегруженные броненосцы) и многие другие, как конструктивные, так и организационные просчеты. И с большей частью этих доводов сложно не согласиться. Вместе с тем, на наш взгляд, претензий к конструкции непосредственно завала бортов как новаторской идее, быть не должно. Это вполне может доказать состояние материальной части «Цесаревича» и «Орла» после сражений. Конечно, «Цесаревич» в Желтом море подвергался огневому воздействию противника не столь интенсивно (зафиксировано около 25 попаданий (Мельников, 2000), как корабли типа «Бородино» при Цусиме («Орел» – от 76 (Campbell, 1978) до 140 (Костенко, 1955) попаданий), однако вполне сохранял боеспособность (даже приняв более ста пятидесяти тонн воды) и к концу боя был куда в более лучшем состоянии, чем получивший меньшее количество попаданий японский флагман «Микаса». Тот же «Орел» (четвертый броненосец типа «Бородино» и четвертый корабль в кильватерном строю в сражении) до конца битвы сохранял плавучесть и смог добраться до Японии, имея (при прочих равных с тремя потопленными другими кораблями серии) прекрасную организацию работы трюмной команды. Поэтому конструкцию корпуса (вкуче с системой бронирования, о которой будет сказано ниже) с инженерной точки зрения следует признать удачной; уровень непотопляемости, на наш взгляд, вполне можно признать не просто выдающимся, а лучшим в мире на тот момент. Помимо указанных преимуществ, она также давала орудиям среднекалиберных башен великолепные углы обстрела. С другой стороны, сделай Адмиралтейство ставку на проект дешевого «Ретвизана» с его простотой, технологичностью и, соответственно, быстротой постройки, вполне возможно, что все пять кораблей (мы включили сюда и черноморский линкор «Слава»), строившихся в России по иностранному эскизному проекту, смогли бы попасть в Порт-Артур до конца января 1904 года; но, как говорится, «история не знает сослагательного наклонения»...

Следующее конструкторское «ноу-хау» «Цесаревича» можно смело назвать революционным. Речь идет о его броневой и противоминной (в современной терминологии – противоторпедной) защите, аналогов которой в мире не было. Идея Бертена, которую и скопировал Лагань, заключалась в том, чтобы создать в районе ватерлинии защищенную со всех сторон «коробку», обеспечивающую непотопляемость корабля.



**Рис. 3.** Эскадренный броненосец «Цесаревич»: поперечный разрез

На [Рисунке 3](#) эта идея французской «линкорной» школы хорошо просматривается: толстый двойной бронепояс защищает ватерлинию (верхний толщиной в 200 мм в средней части и главный нижний толщиной в 250 мм в средней части), а сверху и снизу перекрывается соответственно верхней и нижней бронепалубой. Небольшое карапасное закругление нижней палубы стало попыткой воссоздать скос по примеру британских броненосцев; однако относительно высокая трудоемкость исполнения подобного решения в итоге сыграл «дурную службу» русскому правительству, которое находилось в состоянии цейтнота ввиду стремительно надвигавшейся Русско-японской войны и в итоге не успело ввести в строй серию броненосцев «Бородино» до начала боевых действий (хоть и несколько более упрощенную с технологической точки зрения на кораблях «Князь Суворов» и «Орел»: скос был сделан в «традиционной» английской манере, в результате чего он стал не просто более технологичным, но и более эффективным; см. [Рисунок 7](#)).



**Рис. 4.** Схема броневой защиты эскадренного броненосца «Цесаревич»

Из [Рисунка 4](#) хорошо видны как преимущества, так и недостатки схемы бронирования «Цесаревича». Безусловным плюсом является непревзойденная и лучшая в мире на момент Русско-японской войны защита ватерлинии. Не случайно командующий 1-й Тихоокеанской эскадрой контр-адмирал В.К. Витгефт перед сражением в Желтом море в качестве флагмана выбрал именно «Цесаревича», а не с прекрасной площадью бронирования, но слабой защитой ватерлинии «Ретвизана». Подобная схема защиты позволила командующему сблизиться до весьма близких дистанций во второй половине боя, а самому линкору комфортно чувствовать себя под сосредоточенным огнем всей японской эскадры.

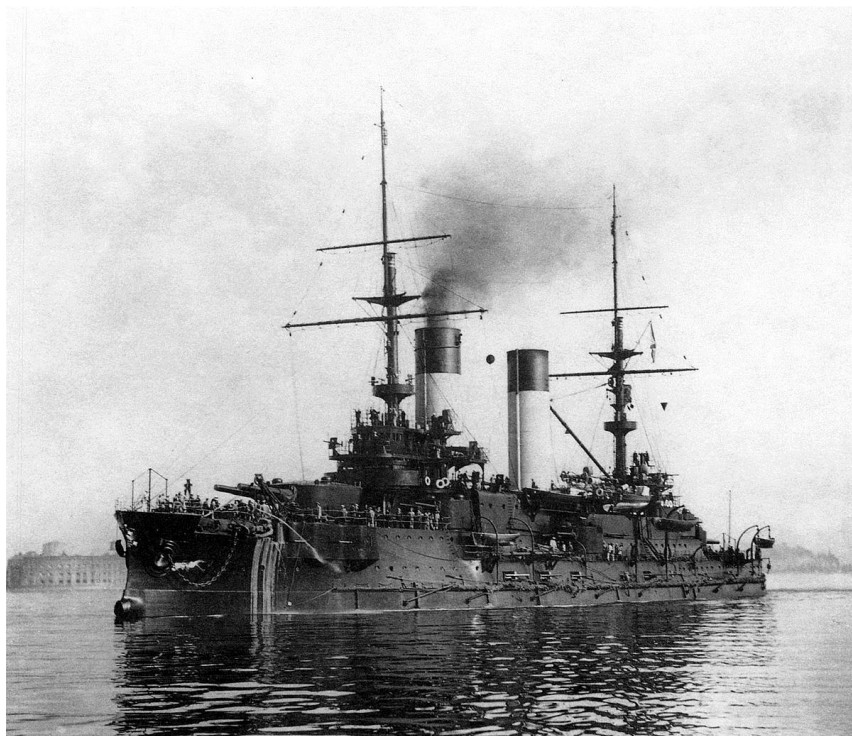
Недостатком защиты «Цесаревича» была очень небольшая (даже по меркам конца XIX века) площадь бронирования. Весь «запас» брони «ушел» на защиту броневых поясов, поэтому цитадели (защиты средней части корабля) попросту не было. И если непотопляемость (т.е. способность корабля быть на плаву) линкора была выше всяческих похвал, то живучесть (т.е. боеспособность – способность корабля наносить повреждения противнику и иметь ход) оставляла желать лучшего. Как известно, даже после 25 попаданий в бою в Желтом море, в том числе 12-дюймовыми фугасами, броненосец в конце боя не мог давать более 8 узлов хода, а перерасход угля с нормы в 80–120 тонн в сутки вырос до

600 (Мельников, 2000), чуть меньше, чем и его нормальный запас в 800 тонн (588 в трюме и 212 на нижней палубе), которого хватало на 5500 миль экономичным ходом. Собственно, такой перерасход и заставил командира корабля капитана 1 ранга Н.М. Иванова зайти в нейтральный германский порт Циндао, где корабль был интернирован (т.е. разоружен до конца войны) с неприглядного (если не преступного!), на наш взгляд, согласия отнюдь не рвавшихся в очередной бой раненых контр-адмирала Н.А. Матусевича и того же Иванова.

Недочеты в системе защиты корабля (как и трагическая случайность) привели практически к полному нарушению связи на «Цесаревиче» и выходу из строя рулевого управления, а повреждения дымовых труб – к фатальной потере в скорости. Напомним, что недавний флагман отстал от «бежавшего прытью» назад в Порт-Артур, вопреки приказу прорываться во Владивосток, командира «Ретвизана» капитана 1 ранга Э.Н. Щенсновича и только благодаря организаторским способностям старпома «Цесаревича» капитана 2 ранга Д.П. Шумова броненосец не постигла незавидная участь служить в японском флоте, которая была уготована большинству вернувшихся кораблей. При этом артиллерия и машины линкора были полностью исправны и, за исключением полной скорости хода и штатной системы маневрирования, корабль вполне сохранил боеспособность.

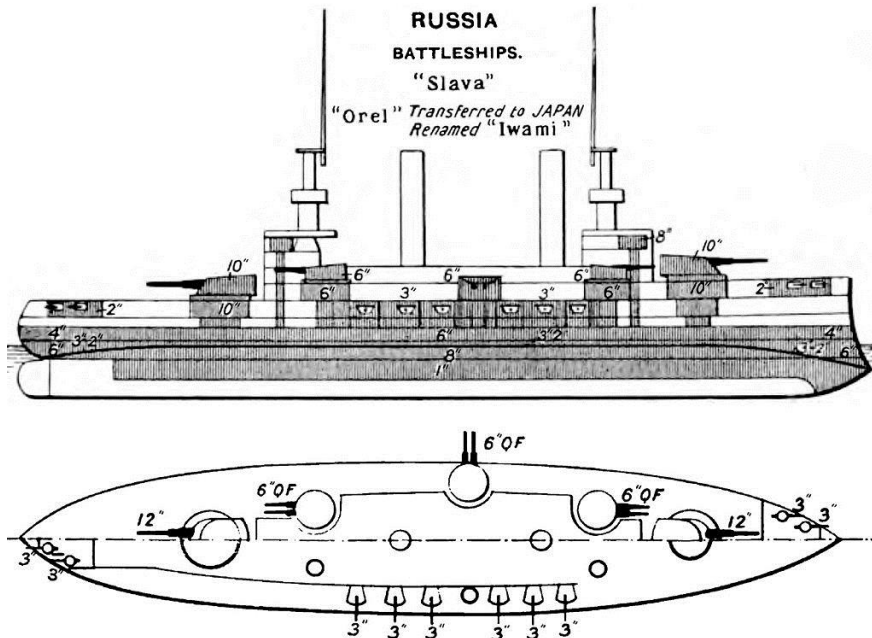
Значительным конструктивным недостатком оказалось и низкое побортное расположение восьми 3-дюймовых орудий (см. Рисунок 4). Низкое их расположение исключало возможность ведения огня в неспокойном море, а полное отсутствие бортовой брони выше верхнего пояса в условиях массированного огня фугасными боеприпасами (как, в частности, это было при Цусиме) привело бы к полному разрушению надводного борта. В результате небольшой крен приводил к «зачерпыванию» воды портами и потоплению корабля: пояс в миделе возвышался лишь на 2,17 м над водой. Также потопление грозило и в том случае, когда пояс целиком уходил под воду (например, в случае принятия воды вследствие подводных пробоин).

Французская идея сохранения плавучести корабля оказалась настолько заманчивой, что русское правительство решило строить собственные корабли, основываясь на эскизных проектах будущего «Цесаревича». Так появилась серия эскадренных броненосцев, получившая название «Бородино» и состоящая из пяти кораблей: «Император Александр III» (1901), «Бородино» (1901), «Орел» (1902), «Князь Суворов» (1902), «Слава» (1903). Первые три корабля были заложены в мае 1900 года и даже на этом этапе отличались друг от друга: первые два имели схему расположения броневоегo скоса аналогично «Цесаревичу», «Орел» и остальные имели улучшенную схему, заимствованную у английских линкоров «Маджестик» (см. Рисунок 7). В систему конструктивной защиты включались и бункера с запасами угля. «Слава» стал последним кораблем серии, и данные о его бронировании разнятся: в дореволюционных источниках и схемах толщина нижнего пояса приводится не 194 мм, а 203 мм, что большинство историков считает ошибочным (см. Рисунок 7).



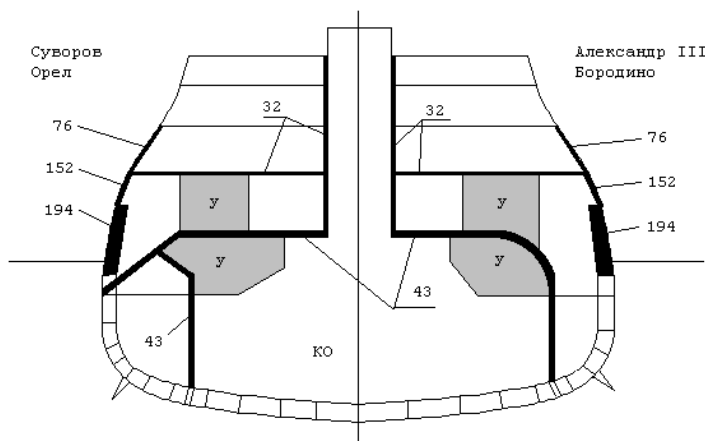
**Рис. 5.** Эскадренный броненосец «Орел» оказался единственным уцелевшим в Цусимском сражении кораблем типа «Бородино»

В целом при повторении схемы «Цесаревича» был устранен один из главных его недостатков без увеличения водоизмещения: увеличена площадь бронирования в средней части корабля – нечто похожее на цитадель у предыдущего поколения линкоров и одновременно защита противоминной артиллерии. Конечно, толщина брони в 76 мм не представляла серьезной защиты, но противодугасный эффект от среднекалиберных снарядов можно считать приемлемым. Толщина брони главного пояса уменьшилась с 250 мм до 194 мм – для ближнего боя весьма критичное снижение защиты, но, как известно, «бесплатного сыра» не бывает... «Пострадала» и толщина верхнего пояса с 200–120 (от миделя к оконечностям) на прототипе до 152–104 мм у отечественных кораблей.



**Рис. 6.** Схема бронирования эскадренных броненосцев типа «Бородино»: на иллюстрации применительно к линкору «Слава» и «Орел» (рисунок из Brassey's Naval Annual, 1906 г.)

Однако, учитывая высокую фугасность и слабую в сравнении с русскими снарядами пробивную способность японских 12-дюймовых боеприпасов, поясную защиту можно признать удовлетворительной. Наличие же 3-дюймовой «цитадели» позволяло, во-первых, защитить противоминную артиллерию, во-вторых, уменьшить площадь небронированного борта в наиболее уязвимой средней части корабля. Применительно к конкретному противнику – Тейкоку Кайгун – схема защиты выглядит даже более предпочтительной, чем у «Цесаревича», но только на дальних и средних дистанциях (на которых по большей части и прошли два генеральных морских сражения Русско-японской войны); в ближнем бою в условиях бескомпромиссной «рубки» неоспоримое преимущество имел бы французский линкор.



**Рис. 7.** Различия схемы бронирования кораблей в серии «Бородино»

Понимая недостаток конструкции броневого скоса и противоторпедной (по терминологии того времени – противоминной) переборки, отечественные корабли постарались улучшить ее, применив угловой, а не закругленный карапасный скос (см. [Рисунок 7](#)). Несмотря на усложнение самой противоторпедной переборки, конструкция в целом стала намного технологичной и простой в изготовлении, значительно повысилась сопротивляемость снарядам и, соответственно, защита машинно-котельного отделения.

В целом, изменения конструкции и схемы бронирования надо признать удачными в свете увеличения боевых дистанций. Более подробный анализ Цусимского сражения будет сделан в отдельной работе. Здесь скажем только, что «Орел», получивший как минимум более 50 попаданий 152–305 мм снарядами, сумел сохранить в целостности броневой пояс, который ни разу не был пробит. Однако неясными остаются повреждения погибших кораблей серии, а именно – «Александра III» и «Бородино» (так как «Суворов» погиб от торпед). Взрыв в районе правой кормовой башни 152-мм орудий, приведший к гибели «Бородино» после попадания 305-мм снаряда с «Фуджи», по мнению многих специалистов (см., напр., [Балакин, 2013](#); [Белов, 1998](#); [Сулига, 1993, b](#) и др.), является не чем иным, как детонацией боезапаса и в высокой степени вероятности мог быть вызван пробитием верхнего броневого пояса (другая основная версия – попадание горячего осколка в крыйт-камеру башни). Однако прямых подтверждений слабости (недостаточности бронирования) поясов на кораблях типа «Бородино» нет. Прояснить этот вопрос может только обнаружение и изучение потопленных судов, но до сегодняшнего дня такие исследования не проводились. И вновь отметим, что главной причиной их гибели стали вовсе не огрехи конструкции, а совершенно другие обстоятельства...

Помимо «Цесаревича», вторым кораблем, составлявшим наряду с «французом» главную силу и гордость 1-й Тихоокеанской эскадры, был «американец» «Ретвизан» (1900). Экзотичное шведское название, в переводе означающее «Справедливость», корабль получил в честь линкора, который будущий адмирал Р. Кроун захватил в 1790 г. в Выборгском сражении во время Русско-шведской войны 1788–1790 гг., став пятым и последним кораблем в отечественном флоте с таким именем.



**Рис. 8.** Эскадренный броненосец «Ретвизан»

Как уже указывалось выше, созданный на основе эскизных чертежей русского эскадренного броненосца «Князь Потемкин-Таврический», «Ретвизан» получил меньше орудий среднего калибра, олицетворяя пресловутый «британский стандарт» в «обмен» на более высокую по сравнению с прототипом скорость в 18 узлов (вновь соответствуя тому же «стандарту»).

Открытые источники приводят следующие тактико-технические характеристики, которые взяты из технической документации корабля: водоизмещение: 13 106 тонн; длина 117,9 м; ширина 22 м; осадка 7,9 м. Бронирование (крупновская броня): главный пояс 229 (в центральной части) – 51 (в оконечностях) мм, верхний пояс 152 мм, траверзы 178 мм, башни главного калибра 229 мм, казематы артиллерии среднего калибра 127 мм, барбетты 102–203, рубка 254 мм. Силовая установка: две вертикальные паровые машины тройного расширения, 24 котла Никлосса, мощность 17 600 л.с., 2 винта, скорость хода 17,99 узла, дальность плавания – 8000 морских миль ходом в 10 узлов. Вооружение: главный калибр – четыре 305-мм (в 40 калибров), размещенные спаренно в двух башнях в носу и корме; среднекалиберная артиллерия – двенадцать одиночных 152-мм системы Канэ (в 45 калибров), размещенные в индивидуальных казематах побортно (по шесть с каждого борта;

четыре орудия на главной палубе, два на верхней); противоминная артиллерия состояла из двадцати одиночных не защищенных какой-либо броней (кроме противоосколочных щитов) 75-мм орудий (50 калибров) системы Канэ, а также 30–32 (в разное время) все тех же бесполезных 47-мм и 37-мм пушек (24 и 6–8 соответственно). Столь же бесполезное для линкора минно-торпедное вооружение включало целых шесть 450-мм торпедных аппаратов (в некоторых источниках указывается калибр в 381 мм), по четыре 381-мм торпед и метательных мин для паровых катеров разного типа (56 и 40-футовых соответственно), а также 45 мин заграждения, которые также можно смело отнести к категории взрывоопасного балласта. Экипаж – 750 чел.

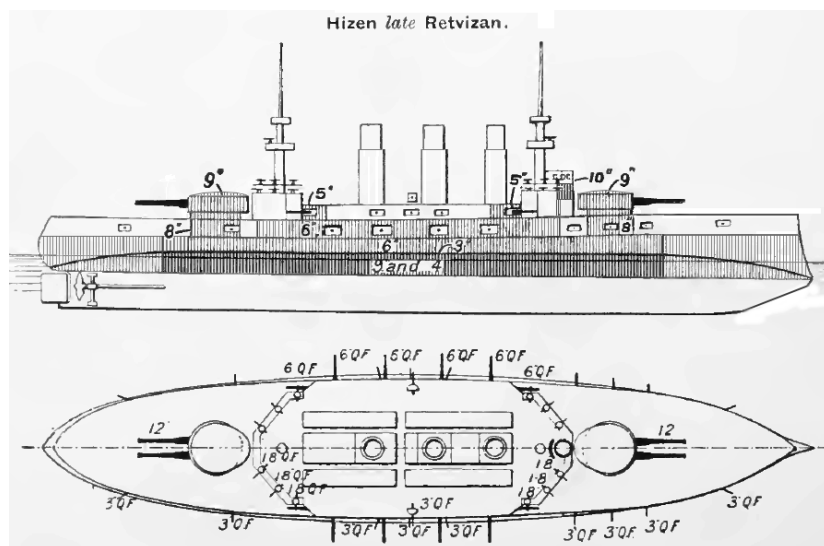
Несколько слов следует рассказать о торпедных аппаратах на русских «капитальных» кораблях. Безусловно, они были совершенно не нужны артиллерийским кораблям и были своего рода «запасным игроком»: теоретически, когда в результате «плотного» боя крупно- и среднекалиберные орудия корабля были небоеспособны, а мелкие противоминные пушки не представляли для броненосцев никакой опасности с любой дистанции, вступали в дело «минные» аппараты, хотя бы разовое попадание из которых гарантировало потопление практически любого линкора той эпохи (исключение составляли разве что некоторые французские образцы, а также отечественные «Цесаревич» и серия «Бородино», имевшие полноценную глухую противоминную 40 и 43-мм переборку соответственно). Это была своего рода традиция и, как тогда считали, совершеннейшая необходимость. Однако сложно недооценить ту опасность, которую представляли из себя заряженные надводные торпедные аппараты в артиллерийском бою, особенно с японским флотом, имевшим на вооружении мощнейшие фугасные снаряды. Одно удачное попадание или осколок, по сути, мог привести к огромным разрушениям, а в самом худшем случае даже пустить на дно самого «торпедоносителя». Поэтому (и совершенно обоснованно) в артиллерийском бою торпедные аппараты предпочитали разряжать, храня торпеды в безопасном месте. В результате чего, в случае необходимости, зарядка требовала длительного времени, нивелируя и без того ничтожную полезность данного вида оружия для линейного корабля. Некоторые кораблестроительные школы (в частности, немецкая и английская) предпочитали размещать торпедные аппараты значительно ниже уровня ватерлинии, однако точность стрельбы из размещенных таким образом агрегатов не выдерживала никакой критики, что также, в сущности, делало их бесполезным балластом, «съедающим» как водоизмещение, так и часть экипажа для обслуживания. Как бы то ни было, но ни в Русско-японской, ни в Первой, ни во Второй мировой войне ни один линкор не потопил другой линкор с помощью торпедного оружия.

Еще более бесполезным атавизмом был таран. В одной из статей авторитетный отечественный специалист по истории флота С.А. Балакин с юмором так описывал это оружие «самого ближнего» боя: «Примечательно, что английское слово "gam" в переводе означает не только "таран", но и "баран" – это произошло явно из-за традиции античных кораблестроителей украшать шпироны (античное название тарана на галере – *прим. авторов*) своих триер отлитым из бронзы наконечником в виде головы барана. Поэтому словосочетание "armoured gam" можно перевести и как "броненосный баран". Весьма символично: корабли-тараны нередко вели себя подобно этим животным» (Балакин, 1992; 51). И если во времена Лиссы (сражение 1866 г. в ходе австрийско-итальянской войны) таран был хорош как едва ли не единственный действенный способ пустить противника на дно, адмирал В. фон Тегетгофф деморализовал итальянцев, пустив на дно таранным ударом новейший броненосец «Ре д'Италия», то, начиная с 80-х годов XIX века, от непреднамеренных таранных ударов в результате неосторожного маневрирования больше страдали собственные корабли.

Применительно к Русско-японской и последующим войнам таран полностью изжил себя, так как подпустить к себе вражеский линкор на расстояние таранного удара с нынешним уровнем развития артиллерии было попросту невозможно. В частности, это доказал и сам «Ретвизан», проделав безуспешную попытку тарана (согласно рапорта его капитана Э. Щенсновича), но не доплыв около 17 кабельтовых (см., в частности, Балакин, 1999) до концевого «Ниссина», командир корабля получил тяжелое ранение, потерял на время управление кораблем и в конечном счете от идеи тарана отказался. Но даже теоретически 17 кбт (3,15 км) – слишком большое расстояние для того, чтобы немореходный и тихоходный по факту, но все же крейсер смог без труда вернуться от удара поврежденного броненосца, который из-за подводной пробойны не мог, по мнению того же Щенсновича, развивать больше 13 узлов; да и другие японские корабли вряд ли позволили бы этот таран...

Повторимся, что и торпедные аппараты, и наличие тарана были устоявшейся традицией и присутствовали на всех линейных кораблях того времени без исключения.

В других же аспектах «Ретвизан» без преувеличения можно назвать шедевром, и он по праву является предметом гордости его создателя Крампа.



**Рис. 9.** Схема бронирования «Ретвизана»

Прежде всего, это великолепное соотношение «цена–качество». Как уже было сказано выше, корабль обошелся казне в полтора раза дешевле «Цесаревича» и был построен в полтора раза быстрее, при этом совершенно не уступая ему в боевых качествах. В этой связи нельзя не согласиться с мнением многих историков о том, что в качестве прототипа для будущей большой отечественной серии линкоров надо было брать именно «Ретвизана»; есть большая вероятность того, что в этом случае два–три корабля могли быть готовы до 1903 года и попасть в Порт-Артур одновременно со своим прототипом. Три–четыре «ретвизана» вместе с двумя облегченными «пересветами» даже без учета трех мощных, но устаревших тихоходных «полтав» обеспечили бы паритет с японскими линейными силами.

Другое несомненное достоинство «Ретвизана» – отличная площадь бронирования: по этому показателю он был не только лучшим отечественным кораблем, но и, пожалуй, лучшим в мире среди современных ему линкоров (см. [Рисунок 9](#)). Противофугасное (51 мм) бронирование оконечностей поднималось даже до батарейной палубы и надежно защищало от среднекалиберных фугасов. Несмотря на вырезанные в броне иллюминаторы кубрика, такая схема позволяла в определенной мере сохранить оконечности и, соответственно, скорость хода к концу боя. Соотношение веса брони к водоизмещению судна в 25,9 % было лучшим среди построенных до войны русских линкоров и вплотную приближалось к лучшим броненосцам «английской школы». Толщина брони главного пояса в среднем представляла собой «стандарт» и составляла 229 мм (на «Цесаревиче» – 250 мм), постепенно утончаясь ниже ватерлинии до 127 мм. Однако бортовую броню усиливали сделанные по образцу британских линкоров скосы броневой палубы в 63,5 мм, которые, с учетом невыгодного для снаряда угла встречи, добавляли к защите борта еще примерно 5 дюймов; таким образом, вся защита была эквивалентна 356 мм брони. Выше главного пояса располагался верхний толщиной в 152 мм. Цитадель перекрывалась 178-мм траверсами. Бортовое продолжение цитадели по примеру британских линкоров составляла 127-мм защита казематов 6-дм орудий (против 152-мм защиты башен на «Цесаревиче»), которая простиралась практически от носовой до кормовой рубки. Башни главного калибра защищались 229-мм броней (против 254 мм на «Цесаревиче»), боевая рубка 254 мм. Недостатком схемы бронирования «Ретвизана» стало очень легкое бронирование оконечностей в районе ватерлинии – всего 51 мм, что было недостаточно для защиты от крупнокалиберных 10–12-дм японских фугасов. Этот недостаток проявился в бою в Желтом море, когда японский снаряд пробил броню в носу корабля по правому борту недалеко от ватерлинии, в которую на высоком ходу захлестывалась вода. Но, повторимся, что подобной схемы бронирования придерживалось большинство кораблестроителей того времени; похожее бронирование оконечностей было и у японских броненосцев. Только «Цесаревич» и «Бородино» (равно как и их прототипы – французские броненосцы, построенные по идеям Бергена) не имели этого недочета.

При всех своих достоинствах в бронезащите «Ретвизан» имел достаточно высокий борт и неплохую для линейного корабля мореходность. По этому показателю среди современных русских эскадренных броненосцев он уступал только высокобортным «Цесаревичу», «Бородино» и, возможно, «Потемкину», который имел похожую высоту борта. Несмотря на недобор скорости в 0,1 узел на испытаниях, после поднятия японцами и капитального ремонта корабль развил 18,8 узлов, что было очень неплохим значением; отчасти, это тоже заслуга хороших обводов (даже несмотря на их самую большую в русском флоте полноту в коэф. 0,678) и высокобортности. Конечно, стрельба в штурм из 3-дм и 6-дм орудий, расположенных на главной (батарейной) палубе, вызывала бы

определенные сложности, но они не шли ни в какое сравнение с теми проблемами, которые испытывали японские броненосные крейсера, и отчасти эскадренные броненосцы. Орудия главного калибра и расположенные на уровне верхней палубы четыре 6-дюймовки могли вести огонь совершенно без проблем в любую погоду.

Вооружение корабля было стандартным; к недостаткам, как, впрочем, и на других кораблях, можно отнести армаду малоэффективных 47-мм и 37-мм пушек, без толку нагружающих верхнюю часть корабля и увеличивающих численность команды. В этой же связи нельзя обойти критикой и характерные большинству русских линкоров тяжелые боевые марсы и массивные мачты, ухудшающие остойчивость; хотя «Ретвизан» (в отличие от серии «Бородино») проблем с остойчивостью не имел, но все же повышение метацентрической высоты крайне полезно для любого судна.

Таким образом, эскадренный броненосец «Ретвизан» оказался идеальным соотношением цена/качество/скорость постройки в русском флоте. Применительно к конкретному противнику слабо бронированные оконечности не стали фатальной проблемой в бою. Вместе с тем, по несчастливой случайности либо недостаткам конструкции, броненосец к концу боя в Желтом море был в более тяжелом состоянии, нежели получивший больше попаданий «Цесаревич»: носовая башня не действовала и значительная часть 6-дм орудий вышла из строя (в том числе и по причине слабых подъемных шестерен и станков, не рассчитанных на высокий угол возвышения, чем «прославилась» применявшаяся в русском флоте не очень удачная французская орудийная система Канэ; британские орудия системы Армстронга, использовавшиеся в японском флоте, в этом плане были значительно более надежными).

В 1-й Тихоокеанской эскадре находились также и два броненосца типа «Пересвет». Как было указано выше, эти «броненосцы-крейсера» были отнесены нами к классу броненосных крейсеров в силу их первоочередной рейдерской составляющей и проанализированы в предыдущей статье, посвященной броненосным крейсерам Русско-японской войны. Поэтому в данной статье, посвященной «полноценным» «артурским» эскадренным броненосцам, исследовать их тактико-технические характеристики мы не будем.

Наконец, в Порт-Артуре к моменту начала войны находились еще три уже прилично морально устаревших броненосца, но с вполне «полноценной» артиллерией. Речь идет о трех кораблях типа «Полтава» (1894): головной корабль, а также несколько отличающихся бронированием «Петропавловск» (1894) и «Севастополь» (1895). В отличие от «пересветов» линкоры типа «Полтава» проектировались как самые «настоящие» эскадренные броненосцы, предназначенные для «плотного» боя в линии на небольших дистанциях. Из-за характерной формы эти тихоходные корабли, якобы с «легкой руки» С.О. Макарова, получили во флоте прозвище «утюгов».

В открытых источниках приводятся следующие тактико-технические характеристики, взятые из дореволюционной документации. Водоизмещение: 11 500 тонн; длина 112,5 м; ширина 21,3 м; осадка 8,6 м. Силовая установка: две вертикальные паровые машины тройного расширения, 14 котлов огнетрубных цилиндрических котлов, мощность машин: «Полтава» – 11 255 л.с., «Петропавловск» – 11 213 л.с., «Севастополь» – 9 368 л.с.; 2 винта. Скорость хода тоже различалась: «Полтава» и «Петропавловск», имевшие машины английского производства, показали на испытаниях среднюю скорость в 16,3 и 16,4 узла соответственно; «Севастополь», имевший машины отечественного производства, смог развить лишь 15,3 узла. Дальность плавания кораблей, вероятно, тоже различалась, так как данные о запасах угля сильно варьируются, но в среднем определяется историками в 3750 морских миль ходом в 10 узлов (см., напр., Сулига, 1993, а).

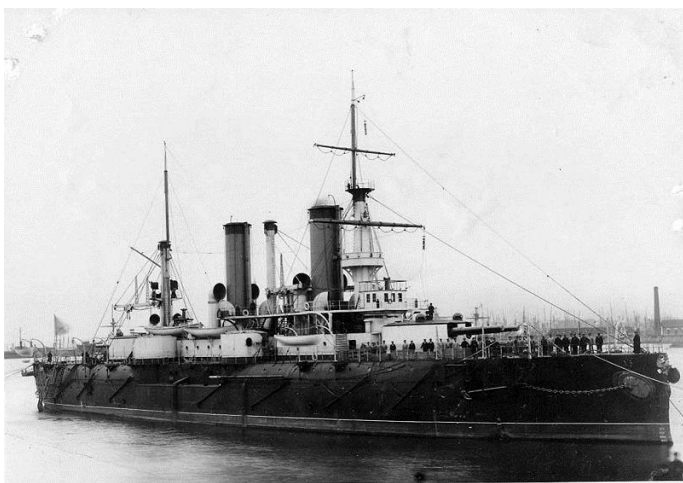


Рис. 10. Эскадренный броненосец «Полтава»



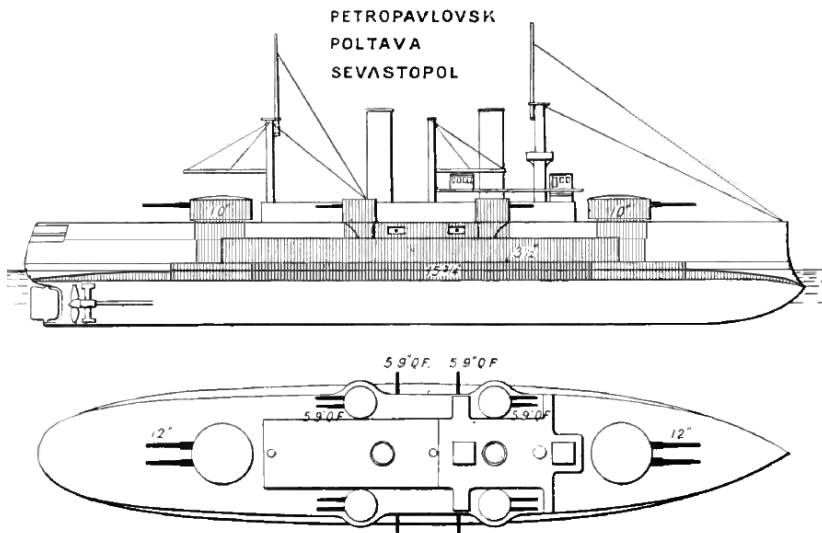
Информация о бронировании противоречива (схема приведена на рис. 11): во время строительства «полтав» произошли новшества в производстве броневой стали, поэтому с первоначально предусматриваемой проектом хромо-никелевой брони корабли оснастили броней, закаленной по способу Гарвея, а после вскоре появившегося способа закалки, изобретенной Круппом, более дешевого и более эффективного, и «крупшовской» броней. Поэтому на «полтавах» использовалась как «крупшовская», так и «гарвеированная» броня, причем толщина ее также варьировалась в зависимости от корабля. В частности, центральная часть пояса головной «Полтавы» имела «крупшовскую» броню в 368 мм, под водой утончавшуюся до 184 мм; далее к носу и корме шли более тонкие плиты в 254 мм в надводной и 127 мм в подводной части. Короткий верхний пояс состоял из сталеникелевой брони толщиной в 127 мм: для близких и средних дистанций против 10–12-дм снарядов «прозрачный», но дающий относительно неплохую защиту против среднекалиберных боеприпасов.

Пояс «Петропавловска» же был толще – 16 дм (406 мм), утончаясь к оконечностям до 12 дм (305 мм), а в подводной части, соответственно, 203 и 152 мм; однако тип брони не ясен. Есть данные о покупке на «Вифлеемском заводе» (Bethlehem Iron Company) в США 406-мм плит, закаленных по способу Гарвея; однако в испытаниях на Охтинском полигоне в 1895 году обстреливали 406-мм сталеникелевую плиту Ижорского завода, предназначенную для «Петропавловска»; одновременно с ней испытывали и 368-мм «гарвеированную» плиту для «Севастополя». Поэтому есть основания предполагать, что центральная часть «Петропавловска» могла иметь и американские «гарвеированные», и ижорские сталеникелевые плиты.

«Севастополь» имел толщину брони, аналогичную «Полтаве»: центральная часть защищалась более стойкой «гарвеированной» броней, плиты ближе к оконечностям были сталеникелевыми.

Рубка на всех кораблях была защищена 229-мм сталеникелевой броней, башни и барбеты орудий главного калибра 254-мм листами («Полтава» – броня Круша и Гарвея, «Петропавловск» и «Севастополь» – сталеникелевая), башни и барбеты 6-дм орудий – 127-мм листами сталеникелевой брони. Казематы 6-дм орудий первоначально не имели брони, однако с началом войны их зашили 76-мм железными листами.

Исходя из приведенного анализа, можно сделать вывод, что лучше всех был защищен головной корабль серии, построенный с применением наиболее прочной – крупшовской – брони. На «втором месте» был «Петропавловск» с наиболее толстой, но с более слабой «гарвеированной» броней (вперемежку со сталеникелевыми плитами); на последнем месте – последний корабль серии «Севастополь» с наиболее слабой сталеникелевой броней (в вперемежку с «гарвеированной»). Подробные данные о бронировании приводит известный отечественный историк флота (и титулованный судомоделист) С.В. Сулига (Сулига, 1993а).



**Рис. 11.** Схема бронирования броненосцев типа «Полтава»

Прообразом «полтав» послужил русский линкор «Император Николай I» (также участник Русско-японской войны, доблестно сражавшийся в Цусимском сражении и по иронии судьбы нанеся из своих старых недалёкобойных «короткоствольных» орудий главного калибра наибольший урон противнику).

Однако многие перспективные, и весьма верные, решения «Николая I» на «полтавах» почему-то «забыли»; прежде всего, это касается полной защиты ватерлинии. В отличие от «Николая», броненосцы «Полтава» являлись «традиционным» типом «цитадельных» линкоров 1880-х годов.

Имея непробиваемую (в буквальном смысле слова!) так называемую «поясную цитадель» – среднюю часть, защищенную очень толстым слоем брони (как указывалось выше, от 368 мм на «Полтаве» и «Севастополе» до 406 мм на «Петропавловске»), – корабли не имели бортового бронирования в оконечностях. В середине второй половины XIX века это было оправданно: мощные и с огромным, вплоть до полуметра, калибром орудия делали в реальных условиях один выстрел в четыре–пять минут, поэтому попадания были редкими и весьма разрушительными. В этих условиях конструкторы старались по максимуму защитить лишь наиболее важные части корабля, позволяющие сохранить боеспособность – котлы, машины, боевую рубку и орудия главного калибра. К слову, подобная схема вернулась спустя полвека (к 30–40-м годам XX века), когда пробивная способность 16-дюймовых линкорных пушек значительно превзошла толщину поясной брони; также из 80-х годов XIX века вернулся конструкторский фразеологизм «все или ничего», обозначающий соответствующую «философию» защиты (классическим ее примером могут служить японские линейные корабли типа «Ямато» (1940). Однако с появлением в начале 90-х годов XIX в. скорострельной патронной артиллерии среднего калибра схема бронирования «все или ничего» разом устарела: град небольших снарядов разбивал небронированные оконечности линкора, что приводило к его потоплению, так как «цитадель» не обеспечивала непотопляемости корабля. Гипотетический бой одного из первых бронированных цитадельных «монстров» – итальянского броненосца типа «Кайо Дуилио» (1880) с рекордной толщиной цитадельной брони в 550 мм (у «Ямато» – 410 мм!) и орудиями главного калибра в 450 мм (лишь одно попадание которого в свое время могло отправить на дно любой корабль) – с построенным на десять лет позже японским легким крейсером типа «Чиода» (1890) с броней в 114 мм и скорострельными 120-мм орудиями могла закончиться плачевно именно для первого. Поэтому схема бронирования «Николая I», пусть с тонким в оконечностях (102-мм), но полным поясным бронированием в морской войне начала XX века выглядела куда более предпочтительно, нежели непробиваемая цитадельная, но с «голыми» оконечностями на «полтавах». И особенно справедливо это утверждение в отношении противостояния с будущим противником – японским флотом, так как бронебойные снаряды его орудий имели повышенную «сверх нормы» фугасность и, как следствие, весьма низкое бронепробитие (к сожалению, это выяснилось уже «на практике» – в ходе боевых действий). Бронирование башен главной артиллерии в 254 мм было хорошим, средней артиллерии в 127 мм – весьма посредственным. Рубка имела 229 мм броню, что было несколько хуже «британского» стандарта. 127-мм верхний пояс был скорее «противофугасным» и защищал лишь центральную часть корабля.

Артиллерия представляла созданный британцами «стандарт» и включала четыре 305-мм орудий главного калибра и двенадцать 152-мм орудий среднего калибра. Однако дизайн расположения среднекалиберной артиллерии был для русского флота революционным. Восемь из двенадцати пушек располагались попарно в четырех башнях, по две с каждого борта (см. [Рисунок 11](#)). Несмотря на более низкую скорострельность башенных орудий по сравнению с казематными, очевидным преимуществом стали огромные углы обстрела и «круговая» защищенность. Именно это обстоятельство и позволило двум концевым «полтавам» в завершающей стадии боя в Желтом море постоянно держать под огнем японский флагман, причинив ему к концу сражения весьма значительный урон; в частности, казематные орудия идущих перед «полтавами» «пересветов» такой возможности не имели. В том числе и это обстоятельство не дало возможности японскому адмиралу С. Дэва, командующему отрядом крейсеров, поставить отстающую «Полтаву» под перекрестный огонь. Практика и дальнейшая история судостроения всецело подтвердили верность башенной схемы расположения средней артиллерии: лучшие линейные корабли эпохи Второй мировой войны – венец развития мирового линкоростроения – имели исключительно башенное расположение среднекалиберных орудий.

Однако огромное количество малокалиберных пушек даже в конце 90-х годов XIX века выглядело явным атавизмом. Наиболее популярный в начале XX века трехдюймовый противоминный калибр (75 мм) на «полтавах» не использовался. Вместо него инженеры в носу и корме разместили множество (40 штук!) 47-мм и 37-мм орудий, удовлетворительно эффективных против 30–100-тонных миноносцев и миноносок, но совершенно бесполезных против новых 350–450-тонных эсминцев. Впрочем, такое решение можно оправдать тем, что проектировались корабли в самом начале 90-х годов XIX века, когда миноносцев более чем в 100 тонн и не было вовсе. Причем и зарубежные конструкторы в этом плане «недалеко ушли» от российских: например, на современных «полтавах» их японских визави «Фуджи» (1896) и «Яшима» (1896) мелких пушек было двадцать четыре (как 47-мм английских «трехфунтовок», так и 37-мм 2,5-фунтовых). Британские «Ройял Соверен» (1891) несли двенадцать 47-мм 3-фн и шестнадцать 57-мм 6-фн орудий. Осознание бесполезности мелких пушек против перспективных «дестройеров» у британцев пришло лишь с линкорами типа «Маджестик», на которых противоминный калибр был значительно увеличен до «стандарта» в 3-дм (16 орудий); однако при этом «бесполезных» 47-миллиметровок оставалось целых 12 штук! Поэтому упрек отечественным кораблям нельзя всецело назвать справедливым.

Пожалуй, схожая ситуация и с низкой скоростью «полтав». Развивая от 15,3 («Севастополь») до 16,5 («Полтава») узлов, корабли предназначались для «ломания» противника, а не «элегантного

маневрирования». Не будут упреком в адрес русских корабелов слова о том, что они в этом отношении следовали зарубежным тенденциям, прежде всего с оглядкой на «владычицу морей». Так, английские современники класса «главная сила флота» «Ройял Соверен» и «Маджестик» развивали соответственно около 15,5 и 16 уз. (заводские данные «Маджестика» – 17 узлов при форсированном дутье были в буквальном смысле слова «раздуты», так как получены в идеальных условиях и при значительном «недогрузе», а также могли привести к повреждению котлов, поэтому в реальной эксплуатации никогда не достигались). Вместе с тем первый «звоночек» прозвучал раньше закладки «полтав», но услышан русским Адмиралтейством, к сожалению, не был. Предшественники «Маджестиков», быстроходные броненосцы 2 класса типа «Центурион» (1892), имели проектный ход в 18 узлов; в недалеком будущем – очередной «британский стандарт», который продержался аж до 1906 года и знаменитого «Дредноута». Японцы, в свою очередь, этот «звонок» слышали: делая заказ практически однотипных «Фуджи» и «Яшимы» в 1894 году, они «настояли» на проектной скорости в 18 узлов.

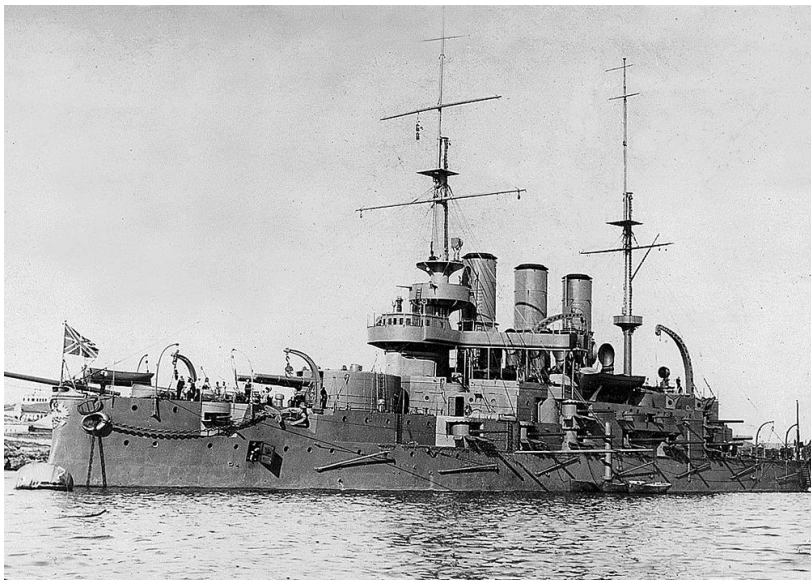
И, пожалуй, есть определенная доля справедливости в тезисе о том, что именно низкая скорость «Севастополя» и «Полтавы» в бою в Желтом море привела к поражению и, соответственно, невыполнению главной боевой задачи – прорыва эскадры во Владивосток. Помноженная на очень посредственную мореходность вследствие низкобортности, тихоходность «полтав» привела к тому, что лишь во второй половине боя Витгефт дал приказ увеличить ход до 13 узлов, и то лишь после того, как Того «промахнулся» с маневром, «выпустил» русскую эскадру и появился шанс «выскользнуть». Очевидно, что далеко не только боязнь за продольную переборку «Ретвизана» была причиной низкого хода русской эскадры (корабль накануне сражения получил подводную пробоину, которую не успели заделать как следует, на большой скорости давление воды, свободно «гулявшей» в отсеке, могло «выдавить» переборку, даже несмотря на установленные металлические и деревянные подпорки; однако, по словам очевидцев, после гибели Витгефта командир «Ретвизана» удирал в Порт-Артур на «очень приличной скорости», невзирая ни на какие переборки...). В условиях спокойного моря даже 13 узлов давались «полтавам» с огромным трудом, и оба корабля начали отставать, вынуждая Витгефта снижать скорость эскадры, чтобы «старички» смогли догнать ее. Даже если бы они могли идти своим «паспортным» ходом в 15 узлов (к слову, наиболее мореходный из всей тройцы «Петропавловск» на испытаниях даже без форсировки котлов достиг максимальных 16,86 узлов), этого вполне должно было хватить для того, чтобы вырваться из «окружения» до наступления темноты.

На совещании офицеров перед прорывом командир «Севастополя» Н.О. Эссен активно продвигал идею о необходимости пожертвовать тихоходами для спасения эскадры. Предлагалось первоначально отправить их для демонстрации к Дальнему Востоку, а потом по возможности добираться или в нейтральные порты, или во Владивосток, «располовинив», таким образом, и без того небольшие линейные силы японцев. Многочисленные же японские броненосные крейсера для «полтав» не были слишком уж серьезной проблемой. Однако Витгефт, в лучших флотских традициях «своих не бросаю», на это не согласился, хотя и прекрасно понимал, что скорость эскадры определяется наиболее тихоходным ее кораблем. В итоге общая скорость эскадры упала с теоретических 16–17 до практических 12–13 узлов (причем еще до того, как случайный осколок во второй фазе боя повредил подшипник левого гребного вала «Полтавы», снизив ее скорость еще больше). В конечном счете эта нехватка 3–4 узлов тактически и определила исход сражения.

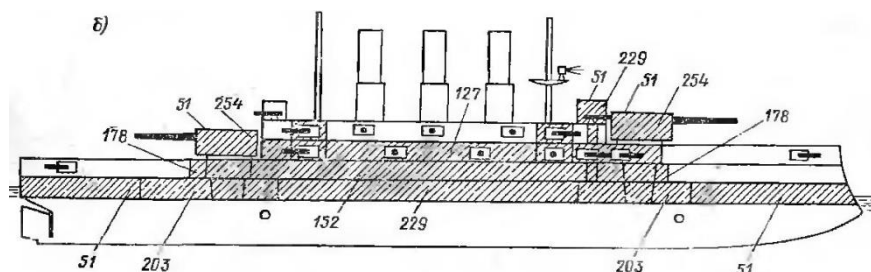
Даже с учетом некоторых концептуальных недостатков на момент закладки корабли типа «Полтава» были самыми сильными линкорами в мире. Но, строясь неприлично долго (8 лет: заложены в 1892 году, вступили в строй в 1900 году), они дополнили ряды флота уже морально устаревшими: с «неправильной» защитой, низкой скоростью и слабой, по меркам современных линкоров, мореходностью. Лишь вооружение было на уровне тогдашнего «стандарта» (за исключением бесполезной малокалиберной противоминной артиллерии). Несмотря на это, все корабли данного типа оказались очень эффективными и в этом плане могли поспорить даже с одним из лучших броненосцев тех лет – «Ретвизаном» (не говоря уже о серии линкоров «Бородино»). Даже «Петропавловск», погибший через два месяца после начала войны, 31 марта 1904 года, в бою 27 января 1904 г. у Порт-Артура активно пытался сблизиться с куда более сильными японскими судами во главе с «Микасой», выпустив 20 снарядов главного калибра и получив три попадания (два из которых – 12-дюймовыми снарядами). Вице-адмирал О. Старк явно пытался взять реванш за позорно проведенную предшествующую ночь, даже без лучших своих кораблей и значительно уступая японцам в силе. Тут и появились первые данные о слабом бронепробитии японских снарядов, обладавших повышенным номинальным количеством и без того очень сильного взрывчатого вещества («шимозе»): 305-мм боеприпас не смог пробить 127-мм сталеникелевую плиту барбета, защищавшую механизм правой носовой башни «шестидюймовок» «Петропавловска». Вместе с тем выяснилась и их чудовищная разрушительная сила против небронированных частей корабля и экипажа – второй 12-дюймовый снаряд попал в носовую часть левого борта, разворотив на огромной площади бортовую обшивку, убив одного и ранив четырех человек. С учетом той пользы, которую принесли корабли типа «Полтава» в бою 28 июля 1904 г. в Желтом море, остается только досадовать,

что «Петропавловск» бесславно погиб на минах и не смог поучаствовать в артиллерийском противостоянии в первой из двух генеральных морских битв этой войны; окажись такая возможность, и идущий концевым корабль с наиболее толстой из всех отечественных броненосцев броней и ведомый одним из лучших экипажей русского флота, он бы вполне мог изменить общий исход сражения. Что касается «Севастополя» с «Полтавой», то больше, чем они, в бою в Желтом море сделал разве что «Цесаревич». В «Полтаву» попало по меньшей мере десять 305-мм снарядов, однако корабль смог сохранить ход и боеспособность артиллерии главного калибра. «Севастополь» под командованием одного из лучших капитанов Русско-японской войны – капранга Николая Оттовича Эссена – также сохранил боеспособность, получив значительно меньше попаданий и, соответственно, повреждений. Между тем, по словам японских моряков, именно «Полтава» с «Севастополем» нанесли их кораблям наиболее серьезный урон, особенно головному «Микасе», которого Х. Того в завершающей стадии боя вынужденно заставил пройти под огнем всех броненосцев Витгефта. Представляется, что японцы не лукавили: по результатам довоенных тренировочных стрельб комендоры «полтав» были лучшими в русском флоте...

Говоря о русских броненосцах начала века, нельзя обойти вниманием один весьма незаурядный корабль, который хотя и не принимал участие в Русско-японской войне, но оказал прямое влияние на создание прекрасного «Ретвизана». Речь идет о черноморском эскадренном броненосце «Князь Потемкин-Таврический» (1900). Без преувеличения можно сказать, что его автор – полковник Корпуса корабельных инженеров Александр Эрнестович Шотт – создал шедевр; более того, помог создать другой шедевр Крампу. Не исключено, что вновь именно неприлично долгая 8-летняя постройка привела к тому, что и этот корабль не попал на Дальний Восток (хотя изначально этого и не планировалось: «Потемкин» создавался совершенно для другого театра боевых действий и имел отличную от других современных русских эскадренных броненосцев «философию»).



**Рис. 12.** Эскадренный броненосец «Князь Потемкин-Таврический»



**Рис. 13.** Схема бронирования эскадренного броненосца «Князь Потемкин-Таврический»

Прежде всего корабль имел великолепное по площади бронирование, уступая в этом элементе разве что «Ретвизану» (см. [Рисунок 13](#)). Толщина «крупновской» брони представляла собой тогдашний «стандарт», ни в чем не уступала ни «Ретвизану», ни даже «Цесаревичу» и даже превосходила линкоры типа «Бородино». 6-дм орудия батарейной палубы располагались высоко над

водой, а их количеству – 16 штук – могли позавидовать даже японские корабли, имея в своем распоряжении лишь 14 орудий, 10 из которых были низко расположены к линии воды. Причем орудия располагались в казематах, а не башнях, что давало им превосходную практическую скорострельность. По весу залпа артиллерии главного и среднего калибров «Потемкин» был однозначным лидером среди всех русских линкоров, построенных до Русско-японской войны.

На разных исторических и околоисторических форумах, а также и в других солидных изданиях фигурирует мысль о том, что «Потемкин» при должной прозорливости Главного морского штаба и проворности чиновников военной судостроительной промышленности должен был непременно идти на Дальний Восток и участвовать в Русско-японской войне. Также говорится и о том, что с учетом того, что строительство корабля было начато на три (!) года раньше, чем серии «Бородино», необходимо было все ресурсы бросить на достройку «Потемкина», и тогда это позволило бы попасть ему в Порт-Артур никак не позднее «Цесаревича». В качестве доводов упоминается относительно высокая степень готовности корабля к началу 1903 года и его прекрасное вооружение и бронирование, которое «идеально» подходило к конкретному противнику – японскому флоту, не имеющему «пробивных» снарядов.

В этой же связи упоминается и мысль о том, что эскадренный броненосец «Александр III», введенный в строй осенью 1903 года, также вместе с отремонтированным «Ослябей», «Авророй» и рядом других судов, должен был отдельным отрядом идти на Дальний Восток.

Корни подобных идей уходят еще в дореволюционное прошлое, а именно – «послецусимскую» и «послепортсмутскую» истерию, когда только ленивый не обвинял Адмиралтейство, чиновничество и императора лично в поражении России.

И если с мыслью о необходимости экстренного ускорения строительства «Александра III», введения его в строй значительно ранее 12 октября 1903 года и отправки в Порт-Артур вместе с отрядом контр-адмирала А.А. Вирениуса мы частично согласны (и то лишь в очень небольшой степени – причины изложены выше), то ускорение строительства и отправка на Дальний Восток «Потемкина» выглядит, по нашему мнению, не более чем околоисторической фантазией писателей, совершенно незнакомых с материальной частью судна. «Потемкин» создавался исключительно для ограниченного театра военных действий, каковым является Черное море. Вследствие этого он имел малую автономность (14 суток) и отопление котлов нефтью, которую очень легко было доставить в Севастополь и крайне сложно – в Порт-Артур. Поэтому значительным препятствием для перехода стали бы прежде всего котлы с нефтяным отоплением: инфраструктура и необходимое количество танкеров отсутствовали. Еще сложнее дела с поставками нефти обстояли бы в Артуре: море японцы полностью контролировали, а доставлять нефть по суше, особенно в условиях блокады, было невозможно в принципе. Осознавая это, военно-морское руководство совершенно обоснованно, не торопясь, достраивало и не включило великолепный первоклассный корабль в список судов, отправлявшихся на Дальний Восток в составе второго (Черноморского) эшелона, который должен был присоединиться к кораблям первого (Балтийского) эшелона 3-й Тихоокеанской эскадры под командованием контр-адмирала Н.И. Небогатова, предпочтя «Потемкину» еще строящийся эскадренный броненосец «Слава» (тип «Бородино») и безнадежно устаревшие броненосец «Император Александр II», броненосный крейсер «Память Азова» и легкий крейсер «Адмирал Корнилов».

## 5. Заключение

Подытоживая сказанное, отметим ключевые моменты, обозначенные выше:

- 1-я Тихоокеанская эскадра и в тактическом отношении, и в материальной части незначительно, но уступала линейным силам Тейкоку Кайгун. Японские линкоры – «Макаса», «Асахи», «Шикишима», «Хатсусе», а также более ранние и уже несколько устаревшие «Фуджи» и «Яшима» – были значительно более единообразны (анализу японских эскадренных броненосцев будет посвящена отдельная статья) и, главное, как показала практика, могли поддерживать единый, достаточно высокий эскадренный ход. И если «Цесаревич» с «Ретвизаном» не уступали в чем-либо лучшим японским кораблям, то корабли типа «Пересвет» были облегченными броненосцами и в составе эскадры не могли на равных бороться даже с «Фуджи», чьи 12-дм орудия были более опасны для «пересветов», нежели 10-дм орудия наших кораблей указанным японским; в этом противостоянии вряд ли помогла бы даже броневая защита средней артиллерии у русских кораблей при отсутствии таковой на «Фуджи» и «Яшима».

Следовательно, на момент начала войны с учетом имеющихся в Порт-Артуре сил русскому адмиралтейству было невозможно выставить адекватный японскому линейному флоту тактический отряд: четыре быстроходных русских броненосца неизбежно проигрывали бы шести японским. Исходя из этого, включение в состав отряда трех тихоходных линкоров типа «Полтава» было совершеннейшей необходимостью для того, чтобы иметь шанс на победу в генеральном сражении (условия необходимости прорыва, которые сложились к концу июля 1904 года – бою в Желтом море), не являясь предметом исследования данной статьи и поэтому нами не рассматриваются).

2. Включение в один линейный отряд тихоходных «полтав» вместе с быстроходными броненосцами снижало его среднюю скорость с 16–17 узлов до 12–13 узлов, всецело отдавая инициативу Тейкоку Кайгун и создавая тактические условия, аналогичные сражению в Желтом море. Но в начале войны 20 двенадцатидюймовых, 8 десятидюймовых и 82 шестидюймовых (хотя можно смело указывать цифру 80 – «погонные» пушки «пересветов» в эскадренном бою были бы совершенно бесполезны) орудий русского отряда противостояли 24 двенадцатидюймовым и 76 шестидюймовым орудиям японского отряда, т.е. силы были практически равны. Учитывая результаты битвы 28 июля 1904 года (линейному отряду В. Витгефта в 15 двенадцатидюймовых, 8 десятидюймовых и 66 шестидюймовых орудий противостоял 1-й броненосный отряд Х. Того в 16 двенадцатидюймовых, 1 десятидюймовый, 6 восьмидюймовых и 80 шестидюймовых орудий; перевес, особенно в среднекалиберной артиллерии, имеет уже японская сторона), в которой материальная часть японского флота пострадала более значительно, чем русского, дает вполне осязаемые шансы на успех. Нельзя не отметить и тот факт, что в начале войны не было во то давлению, которое оказывала необходимость прорыва во Владивосток с сопутствующими запасами угля, воды, наличие «пожароопасных» шлюпок и пр.; запасы были бы лишь в расчете на один дневной бой, что крайне позитивно сказалось бы, прежде всего, на русских «пересветах».

Излишне говорить о том, какие преимущества получил бы флот, если бы не случилась оказия с броненосцем «Ослябя», который не попал в Порт-Артур по чистой случайности, и безмятежность русского адмиралтейства, которая привела к тому, что «Александр III» и теоретически, и практически мог бы оказаться на Дальнем Востоке задолго до января 1904 года. В этом случае сложно сомневаться в успехе генерального сражения с Тейкоку Кайгун и исходе всей войны.

Вместе с тем теоретические рассуждения русского командования полностью разбились о хитрость и вероломство японских адмиралов, которые мастерски устроили минную атаку в первую ночь необъявленной войны и вывели из строя два лучших российских корабля, в результате чего на период всей войны русский флот фактически утратил инициативу и находился в позиции «догоняющего», однако «догнать» упущенные возможности так и не сумел.

## 7. 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, 1992** – Балакин С.А. Оружие против своих. Морская коллекция // *Моделист-конструктор*. 1992. № 3. С. 51-53.
- Балакин, 1995** – Балакин С.А. ВМС Великобритании 1914–1918 гг. Москва: Моделист-конструктор, 1995.
- Балакин, 1999** – Балакин С.А. Броненосец «Ретвизан». СПб., 1999.
- Балакин, 2013** – Балакин С.А. Триумфаторы Цусимы: Броненосцы японского флота. М.: «Эксмо», 2013.
- Белов, 1998** – Белов А.А. Броненосцы Японии. М.: «Санкт-Петербург», 1998.
- Белов, 1998** – Белов А.А. Броненосцы Японии. М.: ООО «АНТТ-Принт», 1998.
- Брокгауз, Ефрон, 1890–1907** – Японско-русская война 1904–1905 г. // *Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона*: в 86 т. (82 т. и 4 доп.). СПб., 1890–1907.
- Бубнов, 1907** – Бубнов М.В. Порт-Артур. Воспоминания о деятельности 1-й Тихоокеанской эскадры и морских команд на берегу во время осады Порт-Артура в 1904 г. СПб., 1907. 292 с.
- Быков, 2003** – Быков П.Д. Русско-японская война 1904–1905 гг. Действия на море. 2-е изд. М.: Эксмо, 2003. 672 с.
- Золотарев, Козлов, 2004** – Золотарев В.А., Козлов И.А. Три столетия Российского флота, XIX – начало XX веков, глава Русско-японская война 1904–1905 гг. М.: АСТ, 2004.
- 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.
- Кофман, 1995** – Кофман В.Л. Броненосные крейсера типа «Гарибальди» / Морская коллекция // *Моделист-конструктор*. 1995. № 8.
- Крестьянинов, Молодцов, 1998** – Крестьянинов В.Я., Молодцов С.В. Броненосцы типа «Пересвет» // *Морская коллекция*. 1998. № 1 (19). Броненосцы типа "Пересвет". [Электронный ресурс]. URL: [www.ozon.ru](http://www.ozon.ru) (дата обращения 29.10.2018).
- Лактионов, 2004** – Лактионов А. Русско-японская война. Осада и падение Порт-Артура. 2-е изд. М.: АСТ, 2004. 736 с.
- Макаров, 1943** – Макаров С.О. Рассуждения по вопросам морской тактики. М.: Военмориздат, 1943. С. 12. [Электронный ресурс]. URL: [http://militera.lib.ru/science/makarov\\_s001/index.html](http://militera.lib.ru/science/makarov_s001/index.html) (дата обращения: 26.10.2018)

- Малов, 2000 – Малов А. «Свифтшур» и «Трайемф» // Наваль коллекция: Сборник. Москва, 2000. № 5 (1). С. 18-29.
- Мельников, 2000 – Мельников Р.М. «Цесаревич». Часть 1. Эскадренный броненосец 1899–1906. СПб., 2000.
- Мельников, 2006 – Мельников Р.М. Броненосцы типа «Пересвет». М.: ООО «Военная книга», 2006. 116 с.
- Мультиатули, Залесский, 2015 – Мультиатули П.В., Залесский К.А. Русско-японская война 1904–1905 гг. М.: Российский институт стратегических исследований, 2015. 816 с.
- Новиков-Прибой, 1977 – Новиков-Прибой А.С. Цусима. М.: «Просвещение», 1977.
- Пикуль, 1989 – Пикуль В.С. Крейсера. М.: «Просвещение», 1989.
- Римский-Корсаков, 1903 – Римский-Корсаков М.Н. Наставление командирам батарей, групп и plutонгов эскадренного броненосца «Пересвет». Порт-Артур, 1903. 158 с.
- 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.
- 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, 1993b – Сулига С.В. Корабли Русско-японской войны. М.: Аскольд, 1993.
- Сулига, 1993a – Сулига С.В. Броненосцы типа «Полтава». 1-е изд. М.: Техника-молодежи, 1993.
- Худяков, 1908 – Худяков П.К. Путь к Цусиме. М., 1908.
- Черкасов, 2000 – Черкасов В.Н. Записки артиллерийского офицера броненосца «Пересвет». СПб.: Бахкра, 2000. 150 с.
- Campbell, 1978 – Campbell N.J.M. The Battle of Tsu-Shima. Warship. № 5-8 (Prt. 1-4). 1978.
- Klado, 1905 – Klado N. The Russian navy in the Russo-Japanese war. London: G. Bell, 1905.
- Mamadaliyev et al., 2018 – Mamadaliyev A.M., Venkov A.V., Miku N.V., Médico A. On the Ratio of the Linear Forces of the Russian 1st Pacific and Japanese Squadrons during the Russian-Japanese War of 1904–1905 // *Bylye Gody*. 2018. Vol. 50. Is. 4: 1734-1743.
- Mamadaliyev et al., 2019 – Mamadaliyev A.M., Venkov A.V., Miku N.V., Médico A. On the Ratio of the Linear Forces of the Russian 1st Pacific and Japanese Squadrons during the Russian-Japanese War of 1904–1905. // *Bylye Gody*. 2019. Vol. 51. Is. 1: 380-394.

## References

- Balakin, 1992 – Balakin S.A. (1992). Oruzhie protiv svoikh. Morskaya kollektsiya [Weapons against their own. Maritime collection]. *Modelist-konstruktor*. № 3. pp. 51-53. [in Russian]
- Balakin, 1995 – Balakin S.A. (1995). VMS Velikobritanii 1914–1918 gg. [British Navy of 1914–1918]. Moskva: Modelist-konstruktor.
- Balakin, 1999 – Balakin S.A. (1999). Bronenosets «Retvizan» [Battleship “Retvizan”]. SPb. [in Russian]
- Balakin, 2013 – Balakin S.A. (2013). Triumfatory Tsusimy: Bronenostsy yaponskogo flota [The victors of Tsushima: the battleships of the Japanese fleet]. М.: «Eksmo». [in Russian]
- Belov, 1998 – Belov A.A. (1998). Bronenostsy Yaponii [Battleships of Japan]. М.: «Sankt-Peterburg». [in Russian]
- Belov, 1998 – Belov A.A. (1998). Bronenostsy Yaponii [Battleships of Japan]. М.: ООО «АНТТ-Print». [in Russian]
- Brokgauz, Efron, 1890–1907 – Yaponsko-russkaya voina 1904–1905 g. [Japanese-russian war of 1904–1905]. Entsiklopedicheski 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 voina 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).
- Cherkasov, 2000 – Cherkasov V.N. (2000). Zapiski artilleriiskogo ofitsera bronenosca «Peresvet» [Notes of the artillery officer of the battleship]. SPb.: Bakhkra. 150 p. [in Russian]
- 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. [in Russian]
- Kofman, 1995 – Kofman V.L. (1995). Bronenosnye kreisera tipa «Garibal'di» [Armored cruisers of "Garibaldi" type]. Morskaya kollektsiya. *Modelist-konstruktor*. № 8. [in Russian]

- Koktsinskii, 2002** – *Koktsinskii I.M.* (2002). Morskije 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 Andreyeva Pervozvannogo. 436 p. [in Russian]
- Kostenko, 1955** – *Kostenko V.P.* (1955). Na «Orle» v Tsusime [On "Orle" in Tsushima]. L.: Sudpromgiz. [in Russian]
- Krest'yaninov, Molodtsov, 1998** – *Krest'yaninov V.Ya., Molodtsov S.V.* (1998). Bronenostsy tipa «Peresvet» [Battleships of the "Peresvet" type]. Morskaya kolleksiya. № 1 (19). [Elektronnyi resurs]. URL: [www.ozon.ru](http://www.ozon.ru) (data obrashcheniya: 29.10.2018). [in Russian]
- Laktionov, 2004** – *Laktionov A.* (2004). Russko-yaponskaya voina. Osada i padenie Port-Artura [The Russian-japanese War. Siege and fall of Port Arthur]. 2-e izd. M.: AST. 736 p. [in Russian]
- Makarov, 1943** – *Makarov S.O.* (1943). Rassuzhdeniya po voprosam morskoi taktiki [Reasoning on naval tactics]. M.: Voenmorizdat. P. 12. [Elektronnyi resurs]. URL: [http://militera.lib.ru/science/makarov\\_soo1/index.html](http://militera.lib.ru/science/makarov_soo1/index.html) (data obrashcheniya: 26.10.2018) [in Russian]
- Malov, 2000** – *Malov A.* (2000). «Swiftshur» i «Traiemf» ["Swiftshur" and "Triemf"]. *Naval kolleksiya: Sbornik*. Moskva. № 5 (1). pp. 18-29. [in Russian]
- Mamadaliev et al., 2018** – *Mamadaliev A.M., Venkov A.V., Miku N.V., Médico A.* (2018). On the Ratio of the Linear Forces of the Russian 1st Pacific and Japanese Squadrons during the Russian-Japanese War of 1904–1905. *Bylye Gody*. Vol. 50. Is. 4: 1734-1743.
- Mamadaliev et al., 2019** – *Mamadaliev A.M., Venkov A.V., Miku N.V., Médico A.* (2019). 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. 51. Is. 1: 380-394.
- Mel'nikov, 2000** – *Mel'nikov R.M.* (2000). «Tsesarevich». Chast' 1. Eskadrennyi bronenosets 1899–1906 ["Tzarevich". Part 1. Squadron battleship 1899-1906]. SPb. [in Russian]
- Mel'nikov, 2006** – *Mel'nikov R.M.* (2006). Bronenostsy tipa «Peresvet» [Battleships type "Peresvet"]. M.: OOO «Voennaya kniga». 116 p. [in Russian]
- Mul'tatuli, Zalesskii, 2015** – *Mul'tatuli P.V., Zalesskii K.A.* (2015). Russko-yaponskaya voina 1904–1905 gg. [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]
- Rimskii-Korsakov, 1903** – *Rimskii-Korsakov M.N.* (1903). Nastavlenie komandiram batarei, grupp i plutongov eskadrennogo bronenosca «Peresvet» [Manual to commanders of batteries, groups and plutongs of the squadron battleship "Peresvet"]. Port-Artur. 158 p. [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, 1993a** – *Suliga S.V.* (1993). Bronenostsy tipa «Poltava» [Battleships type "Poltava"]. 1-e izd. M.: Tekhnika-molodezhi. [in Russian]
- Suliga, 1993b** – *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 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]



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

Анвар Мирзахматович Мамадалиев <sup>a, b, \*</sup>, Андрей Вадимович Венков <sup>c</sup>,  
Наталья Валентиновна Мику <sup>d</sup>, Од Медико <sup>e</sup>

<sup>a</sup> Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Вашингтон, США

<sup>b</sup> Волгоградский государственный университет, Волгоград, Российская Федерация

<sup>c</sup> Южный научный центр Российской академии наук, Ростов-на-Дону, Российская Федерация

<sup>d</sup> Пензенский государственный университет архитектуры и строительства, Пенза,  
Российская Федерация

<sup>e</sup> 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 российского флота: эскадренных броненосцев «Цесаревич», «Ретвизан», типа «Полтава». Также вкратце дается анализ и линкоров типа «Бородино», которые хоть и не находились в 1-й Тихоокеанской эскадре, но создавались именно для Дальнего Востока и противостояния с японским флотом. Несколько слов посвящено эскадренному броненосцу «Князь Потемкин-Таврический» – кораблю, который не участвовал и не планировался для участия в Русско-японской войне, но послужил прообразом линкора «Ретвизан».

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

---

\* Корреспондирующий автор

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