

УДК 623.82(091)(47)
ББК 68.54
П21

В оформлении переплета использована иллюстрация художника *А. Глухова*

Пахомов, Николай Анатольевич.
П21 Крейсер 1-го ранга «Адмирал Корнилов» / Николай Пахомов. —
Москва : Эксмо : Яуза, 2019. — 176 с. — (Война на море).

ISBN 978-5-04-101861-0

«Аврора», «Варяг», «Аскольд», «Богатырь» — звучные имена крейсеров Российского Императорского флота означают не только героические вехи нашей морской истории, это и шаги в эволюции бронепалубных крейсеров. Родоначальником же всей цепочки кораблей, выстроенных на рубеже XIX—XX веков, стал неприметный на первый взгляд крейсер «Адмирал Корнилов».

Его обошли стороной морские бои под Порт-Артуром и Цусимская трагедия; после списания в 1911 г. крейсер не смог передать свое имя другому кораблю: долгая, но скромная служба исключила эту возможность. Он остался первым в своем классе.

Предлагаемая книга — одна из первых попыток рассказать о проектировании, строительстве и боевой службе крейсера «Адмирал Корнилов».

**УДК 623.82(091)(47)
ББК 68.54**

ISBN 978-5-04-101861-0

© Пахомов Н.А., 2019
© Оригинал-макет, Арбузов В.В., 2019
© ООО «Издательство «Яуза», 2019
© ООО «Издательство «Эксмо», 2019

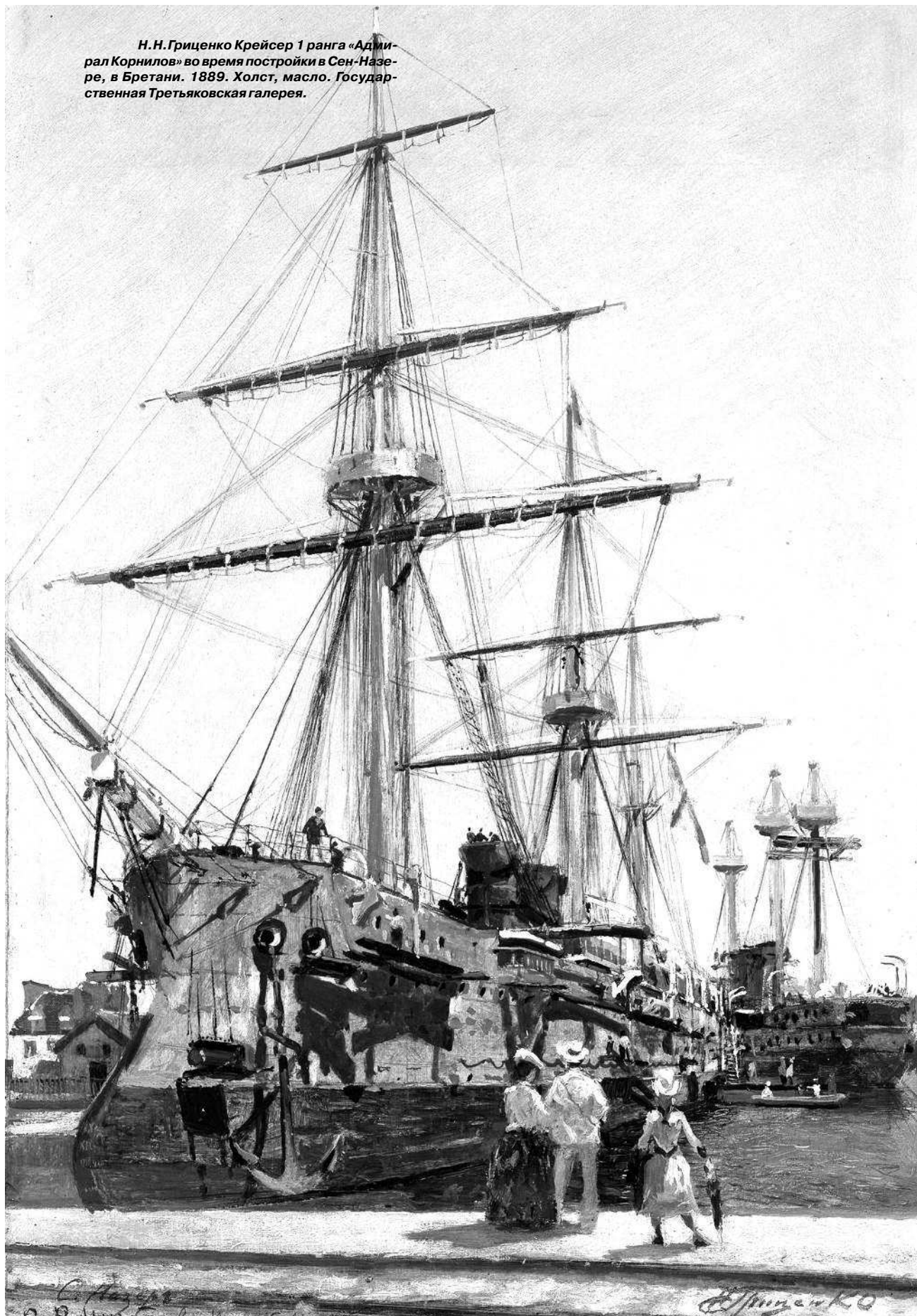
ОГЛАВЛЕНИЕ



ОГЛАВЛЕНИЕ	3
ВВЕДЕНИЕ	5
Глава 1	
ПРОЕКТИРОВАНИЕ. (1882-1884 гг.)	7
Глава 2	
ПОСТРОЙКА. (1885-1887 гг.)	31
Глава 3	
СПУСК НА ВОДУ И ДОСТРОЙКА (1887 г.)	41
Глава 4	
ИСПЫТАНИЯ	47
Глава 5	
ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ	
Корпус	63
Бронирование	89
Артиллерийское вооружение	89
Минное вооружение	95
Сетевое заграждение	99
Главные механизмы	99
Вспомогательные механизмы	101
Якоря и канаты	103
Парусное вооружение	103
Корабельные плавсредства	103
Экипаж	105
Глава 7	
НА СЛУЖБЕ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ	111
ПРИЛОЖЕНИЕ	
Ремонты и модернизации	168
Перечень используемых сокращений	173
ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА	174



Н. Н. Гриценко Крейсер 1 ранга «Адмирал Корнилов» во время постройки в Сен-Назере, в Бретани. 1889. Холст, масло. Государственная Третьяковская галерея.



ВВЕДЕНИЕ

*Памяти Славы Евдокимова, безвременно
ушедшего друга детства, посвящая
18. 02. 1969 – 28. 11. 2013.*

Посетители Центрального Военно-морского музея, задерживаясь у роскошной модели крейсера «Адмирал Корнилов» в масштабе 1/60, всегда восхищаются качеством её изготовления. Своей безукоризненной отделкой, позолоченными и посеребрёнными деталями, она особо выделяется в коллекции моделей корабельного фонда. Музею эта модель была передана Императором Николаем II в 1903 году, но мало кто знает, что в пору своей юности, в 1889 г., она представляла Францию и Луарское общество на Всемирной Универсальной Парижской выставке. Экспонировавшаяся в павильоне французского Морского министерства, располагавшемся на левом берегу Сены, модель вызывала вполне понятное чувство гордости за достижения родной индустрии и демонстрировала её возможности потенциальным иностранным заказчикам.

Модель, статья Р.М. Мельникова в журнале «Судостроение» и изображение корабля, весьма далёкое от действительности, в «Морской коллекции», – вот всё, что долгое время было доступно по так называемому неисторическому кораблю.

«Аврора», «Варяг», «Аскольд», «Богатырь» – звучные имена крейсеров Российского Императорского флота означают не только героические вехи нашей морской истории, это – эволюционное развитие класса бронепалубных крейсеров. Орудия, расположенные вначале открыто на палубе, затем – за щитами в казематах и, наконец, в башнях. Родоначальником же всей цепочки этапных кораблей, выстроенных на рубеже XIX – XX веков, стал неприметный на первый взгляд крейсер «Адмирал Корнилов».

Его обошли стороной морские бои под Порт-Артуром и Цусимская трагедия; в то же время устаревший к 1905 году корабль оказался непривлекателен и для революционеров, выбиравших в качестве целей для своих провокаций более представительные и более новые корабли: «Князь Потёмкин-Таврический», «Очаков» на Чёрном море, «Память Азова» на Балтике. Долгая скромная служба «Адмирала Корнилова» исключала возможность называть в его честь корабль нового поколе-

ния, а когда такая возможность представилась, то другие герои-однофамильцы заслонили собой память о героически погибшем вице-адмирале В.А. Корнилове, как и о крейсере, носившем его имя.

Общим мнением как любителей, так и профессионалов историков флота стало совершенное отсутствие в РГАВМФ построенных чертежей корабля.

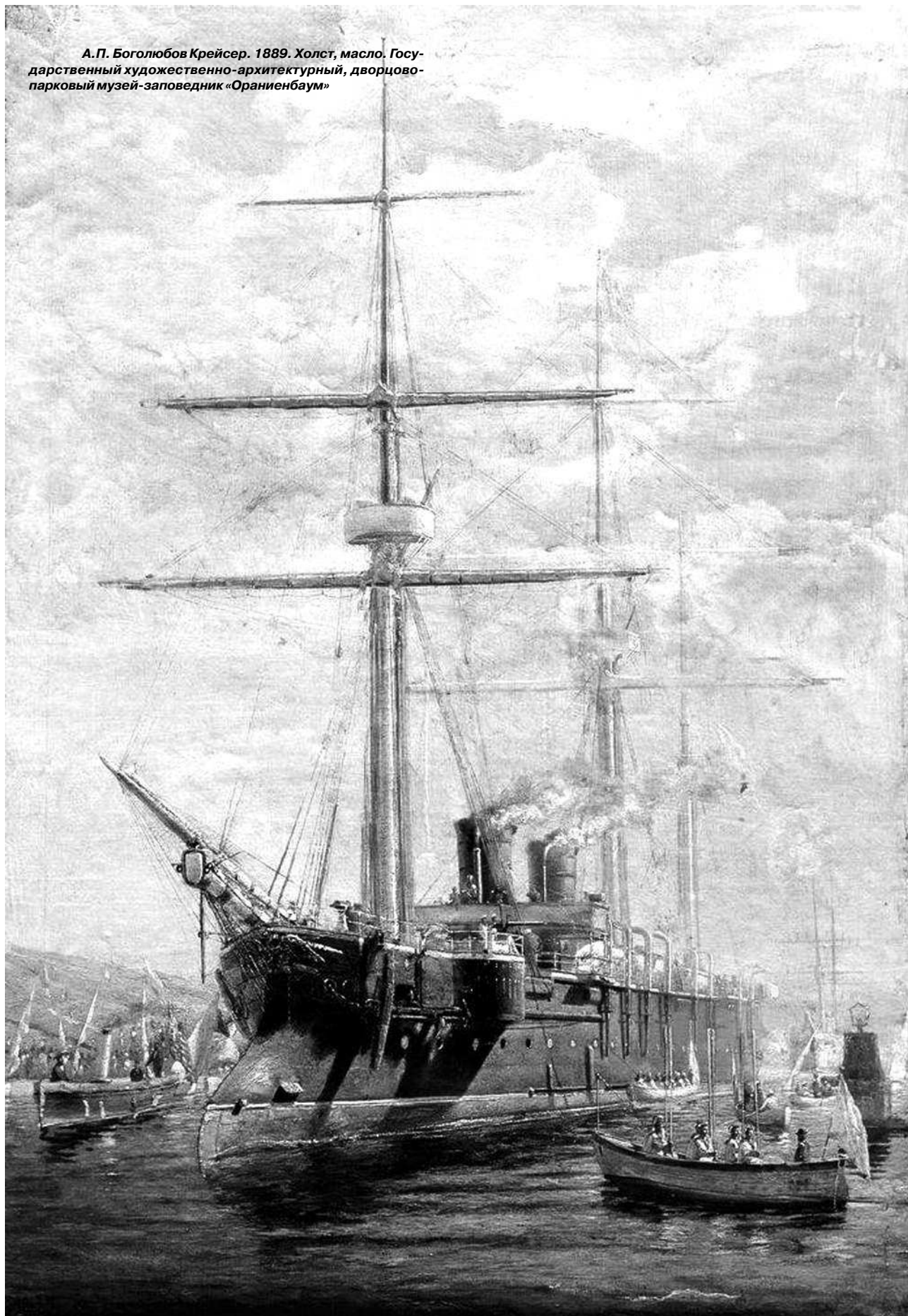
Всё это, вместе взятое, привело к тому, что о незаслуженно забытом корабле в последнее время была издана лишь единственная книга Р.М. Мельникова «Крейсер 1 ранга «Адмирал Корнилов» в малотиражной серии «Боевые корабли мира», да в не менее малотиражном журнале «Морская кампания» опубликована небольшая статья В.В. Ярового. Первая работа, к сожалению, в силу обстоятельств изобилует транслитированием советских штампов, тогда как вторая, наспех «настроченная», содержит многочисленные фактические ошибки, из-за которых её ценность ничтожна. Неверны приводимые размерения корабля, гребных винтов, число переборок и т. д. и т. д.

Многолетняя работа автора в РГАВМФ и ЦВММ по привлечению большого круга источников, увенчавшаяся успехом поиски чертежей крейсера и его многочисленных фотографий позволили воссоздать достаточно полную и более объективную картину его постройки и службы, а также реконструировать внешний вид крейсера, впервые предоставив возможность судомоделистам создать модель самого элегантного крейсера российского флота. Он этого заслуживает.

От всего сердца автор благодарит ныне здравствующих и ушедших – сотрудников ЦВММ Л.И. Березницкую, К.П. Губера, Г.А. Лаврентьеву, Г.М. Рогачева, контр-адмирала К.А. Тулина, Н.В. Шишкову; заведующих читальными залами РГАВМФ Н.А. Гоц и Е.В. Никандрову, а также В.В. Арбузова, А.Н. Девяткина, Е.А. Зайцева, Б.В. Лемачко, О.Н. Лукину, И.Б. Медведева, Р.М. Мельникова, А.В. Найда, А.В. Плотто, Н.В. Савичева, А.В. Тамеева, Д.И. Яшкова, – большое спасибо всем, кто превратил для автора век позапрошлый в современность.

Все замечания и дополнения просьба направлять по адресу bojarin99@gmail.com

А.П. Боголюбов Крейсер. 1889. Холст, масло. Государственный художественно-архитектурный, дворцово-парковый музей-заповедник «Ораниенбаум»



ПРОЕКТИРОВАНИЕ

(1882–1884 гг.)

История появления в составе Русского Императорского флота корабля принципиально нового типа, каким был крейсер «Адмирал Корнилов», уходит своими корнями в начало 80-х годов XIX века во Францию.

Класс быстроходных, хорошо вооружённых крейсеров малого водоизмещения и, вместе с тем, относительно дешёвых стал одним из достижений французской «Молодой школы», идеями которой руководствовались некоторые французские адмиралы после поражения Франции во Франко-прусской войне 1870 г.

Русский флот в это время имел в своём составе последовательно развивавшийся тип броненосного фрегата (с закрытой батареей) и тип корвета (с открытой батареей), начавший своё развитие от архангельских клиперов 50-х годов XIX в. Броненосцы, в том понимании, в каком они имели место во флотах других государств и прежде всего в Англии и Франции, совершенно отсутствовали. Даже построенный «Пётр Великий», получивший первоначально абсурдное название монитор «Крейсер», остался невостребованным, броненосный корабль долгое время в составе флота пребывал в одиночестве.

Броненосцы с успехом заменялись броненосными фрегатами. Эти универсальные боевые единицы, мореходные, достаточно вооружённые и представительные и, в силу этого, дорогие, вполне справлялись со своими задачами в Мировом океане. Но с вступлением в строй быстроходных английских торговых судов русский крейсерский флот всё с большими затруднениями мог играть роль охотников за такими быстроходными судами. Отсюда, назревала необходимость усиления флота кораблями новых классов.

Понимание необходимости усиления флота привело к появлению программы 1882 г. и к закладке, в её выполнение, первых кораблей, однако они не решали назревшей проблемы.

О понимании, какие типы кораблей подразумевались под классами «океанский броненосец» и «крейсер 1 ранга» гово-

рит тот факт, что «броненосец» представлялся развитием английского броненосного крейсера «Имперьюз», тогда как прототип для крейсера 1 ранга отсутствовал, очевидно, броненосные фрегаты типов «Владимир Мономах» и «Дмитрий Донской» перестали удовлетворять в качестве прототипов.

Крейсер «Адмирал Корнилов» появился не в результате реализации программы, по плану, с характеристиками, отвечающими требованиям Морского министерства, выработанным в недрах МТК, а вопреки всему этому, а требования морских кругов были в конце концов приспособлены под характеристики этого корабля.

Новый крейсер это исключительно заслуга Управляющего Морским министерством вице-адмирала И.А. Шестакова при инициативном исполнителе морском агенте во Франции капитане 2 ранга Е.И. Алексееве и молчаливом согласии Генерала-Адмирала Великого Князя Алексея Александровича.

Итак, в 20-летней судостроительной программе, утверждённой 20 мая 1882 г., мы не увидим ничего даже отдалённо напоминающего черты героя нашего повествования. Программа предусматривала строительство для балтийского театра 16 броненосцев по 8400 т, двух крейсеров фрегатского ранга по 5800 т и девяти – корветского ранга по 2400 т. Как видим из пропорций, акцент делался на броненосном кораблестроении. И в первые годы реализации программы такие пропорции вполне устраивали руководство Морского министерства.

Однако в дальнейшем, с появлением известий из-за рубежа, и в первую очередь из Франции, о приобретающей всё большее влияние так называемой «Молодой школе» и о смещении акцентов с традиционного линейного броненосного флота в пользу минных и быстроходных судов боязнь «отстать» от заграницы в деле создания быстроходных судов побуждала сначала к сомнению, а затем и к пересмотру утверждённой программы. В России появи-

лись сторонники и противники «Молодой школы», на сторону первых встал И.А. Шестаков, позиции традиционной школы отстаивали адмирал Н.М. Чихачев, глава Балтийского завода М.И. Кази и другие. Пост Управляющего Морским министерством делал мнение его занимавшего И.А. Шестакова приоритетным.

Каким должен быть крейсер 1 ранга согласно новой программе? Несмотря на отсутствие прототипа для крейсера 1 (фрегатского) ранга, составить представление о замыслах Шестакова нам поможет его записка от 18 мая 1882 г. Под 3-м пунктом Иван Алексеевич записал: «Избрать тип крейсера 1 ранга, без брони или с тонкой бронёй по ватерлинии, с большим запасом угла и скоростью 17 узлов при довольно уважительной артиллерии (9-дм)». Добавив сюда программное водоизмещение – 5800 т – и понимание под термином «фрегатский ранг» наличие закрытой батареи, получаем всё те же универсальные океанские броненосные корабли с сильной артиллерией и большой дальностью плавания. Иначе говоря, вариант крейсера типа «Дмитрий Донской» или логичное продолжение развития линии броненосных крейсеров, берущих своё начало от «Генерала-Адмирала». Единственное смущающее требование, требование по скорости хода. 17 узлов – скорость, априори недостижимая броненосными крейсерами того времени.

Всё же новый крейсер по типу «Дмитрия Донского» не торопились закладывать, так как приоритетным параметром у Ивана Алексеевича была всё же не «уважительная 9-дм артиллерия», не броня, а именно скорость. Причём скорость Шестаковым понималась не только как одна из характеристик корабля, но и в более широком смысле как ускорение постройки. Скорость, скорость и ещё раз скорость – вот что занимало его на протяжении всей его службы на посту Управляющего – в подтверждение процитируем лишь несколько самых характерных его записей.

«26 сентября 1883 г. Решил ехать вечером в Ревель и сесть на «Мономах», чтобы убедиться лично в его быстроте... Побежали с лишком по 12 1/2 узлов... безобразно. Побежали по 13 с лишком..., ночью по 14 узлов... Утром гоняли «Мономах», шёл 15 1/2 узлов». На следующий день Император Александр III, очевидно, в надежде на большее, опять пустил «Мономах» «в 4-х часовой гон».

«14 июля 1884 г. Был на пробе «Мономаха». 15,5 – вот его ход. Шаг винта даром переменяли».

«16 августа 1884 г. Я велел выйти «Дмитрию Донскому», чтобы показать его Государю. Сперва он едва обогнал нас, а потом вдруг – пошёл по 15 узлов».

«29 ноября 1884 г. Наша техника не допускает строения в галоп», а если чуть развернуть лаконизм Шестакова, недостаточное финансирование не позволяет убыстричь темпы строительства.

«2 августа (н. ст.) 1885 г. «Донской» на 6-часовой пробе имел почти 17 узлов».

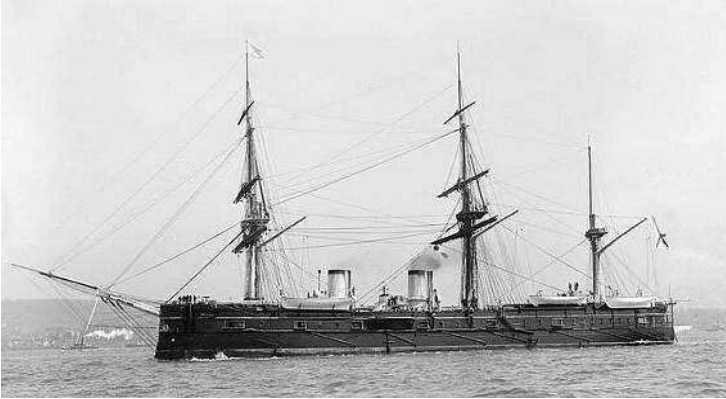
«18 сентября 1886 г. Начал день Крампом, строителем «Забияки». Соблазняют проектом 3000-тонного крейсера,... ходящего 20 узлов с принудительной тягой и 17 с обыкновенной тягой».

«21 сентября 1886 г. Осматривал пароход («Гасконь» – прим. авт.)... Капитан говорит, что в клюзы попадает много воды – и это при 18 узловой скорости (при 18 узловой скорости!)».

«1 – 2 октября 1886 г. У меня сильное желание 1/2 построек, для скорости и большей уверенности в успехе, производить за границу».

«22 октября 1886 г. Надавали много проектов, но Катков уверяет, что двухсотмиллионный дефицит, следовательно, мало надежды ускорить судостроение».

Таким образом, поиски лучшего приводят И.А. Шестакова к пониманию необходимости заказа за границей. Как видим, в предложениях заграничных проектов, хотя бы со стороны тех же США, недостатка нет, было бы желание заказчика. Почему Шестаков обратил внимание на Францию? В этом мы видим исключительно заслугу Е.И. Алексеева. Его расторопность и инициативность нашли отклик у руководства Луарской верфи, с одной стороны, и у И.А. Шестакова, с другой. Да и выбор стран-изготовителей небольшой. Германия, только начавшая строить свой флот, ещё не представляла собой привлекательную кораблестроительную державу, а Англия с её постоянными интересами была настолько непредсказуема, что невозможно было гарантировать выполнение ею заказа. Во Франции же в связи с ростом значения миноносцев французскими инженерами успешно решались созвучные проблемы: создание корабля поддержки миноносцев и корабля – разведчика при линейной эскадре. В условиях ограниченности морского театра, а главное, ограниченности, после поражения во Франко-прусской войне, морского бюджета, французскому крейсеру не требовалась гигантская дальность плавания, бронирование и чрезмерные орудийные калибры,



«16 августа 1884 г. Я велел выйти «Дмитрию Донскому», чтобы показать его Государю. Сперва он едва обогнал нас, а потом вдруг – пошёл по 15 узлов»

ради увеличения скоростной характеристики французы не боялись идти и на другие компромиссы, например, на упразднение двойного дна или рангоута. Кроме того, что немаловажно, Франция построила для России целый флот, начиная от винтовой шхуны «Псезуапел» (спущена 29 июня/12 июля 1857 г.), колёсных пароходов «Кульджи», «Эльборус», «Керчь» и «Великий Князь Константин» по заказу РОПиТ и заканчивая фрегатом «Светлана», корветом «Баян» и пароходом «Ярославль» для Добровольного флота.

В связи с таким положением дел между морским агентом во Франции капитаном 2 ранга Е.И. Алексеевым и нуждавшимся в быстроходных крейсерах И.А. Шестаковым завязалась переписка. Сначала это было предоставление агентом собранных обзорных сведений о быстроходных крейсерах. Так, в письме от 15/27 июня 1884 г. Евгений Иванович доносил Ивану Алексеевичу о нововведениях инженера Э. Бёртэн (Louis-Emile Bertin) при постройке крейсера «Сфакс» и прежде всего о клетчатой защите ватерлинии целлюлозой или углём, как альтернативе поясному бронированию. А 11/23 ноября и 5/17 декабря того же года Алексеев сообщает, что Франция всё своё внимание «обращает на увеличение числа миноносцев и быстроходных крейсеров». Затем, уже в новом году, представление Управляющему проектов французских крейсеров и, наконец, заказ на их основе проекта крейсера для России.

1885 год. 20 января 1885 г. Алексеев выслал Шестакову подборку обзорных чертежей и пояснительную записку инженера Бёрье-Фонтэн (Berrier-Fontaine) о системе постройки быстроходных крейсеров. По поручению Управляющего Алексеев обратился к французскому Луарскому обществу и получил от них коммерческое предложение в виде проектов двух быстроходных крейсеров водоизмещением 2000 т и 4000 т.

2 марта, пересылая проекты, Евгений Иванович с удовлетворением докладывает И.А. Шестакову: «Ввиду того интереса, с которым Ваше Превосходительство изволите относиться к вопросу о быстроходных крейсерах, позволяю себе непосредственно представить на Ваше благоусмотрение полученный мною проект крейсера в 4000 т водоизмещения с гарантированной скоростью на шестичасовой пробе в 18 узлов». Что же касается минного крейсера, то он представлял собой увеличенный вариант «Милана» водоизмещением 2000 т и скоростью 20 узлов. Именно в таких крейсерах, по твёрдому убеждению Ивана Алексеевича, остро нуждался флот, и вместе с тем наработки по кораблям такого класса отсутствовали у отечественных инженеров.

В этом рапорте примечательно прежде всего то, что оба проекта были предложены инженерами Общества Ateliers et Chantiers de la Loire, только что выстроившими эскадренный разведчик «Милан» водоизмещением 1540 т и проектной скоростью 17 уз, а по словам его создателя Э. Бёртэн, «с огромной скоростью и огромной дальностью плавания».

Отвечая на немедленный встречный вопрос о цене (телеграмма от 13 марта) заинтересовавшегося проектами крейсеров И.А. Шестакова, 23 марта Алексеев сообщал их стоимость: крейсера – 5 970 000 и разведчика – 3950 000 франков. Готовность Общества А.С.Л. разработать в шестинедельный срок проекты русских крейсеров, по требованиям Морского министерства, означала безусловную заинтересованность французов в возможном заказе.

Параллельно И.А. Шестаков решал вопрос с заинтересованностью в предстоящем заказе на Высочайшем уровне и ассигнованием. 5 марта докладывая Императору Александру III, И.А. Шестаков «высказал Государю, что везде миноносная горячка, что нам нужны миноносцы, контрминоносцы и быстрые крейсера, что отставать нельзя – и просил позволения рассмотреть немедленно вопрос в особом совещании, чтобы ускорить дело. Позволено подать записку. Великий Князь равнодушен». 12 марта И.А. Шестаков подал требуемую записку, утверждённую Александром III. Комбинация Управляющего Морским министерством блистательно завершилась 28 марта на заседании Особого совещания членов Государственного Совета, записавшего в тот же вечер в дневнике «для меня этот день – победа». Судьбоносное совещание, при участии М.Н. Островского, Н.Х. Бунге, П.С. Ванновского, Д.М. Сольского и

И.А.Шестакова под руководством А.А. Абаза, состоялось в четверг, 28 марта, на квартире И.А. Шестакова. «Вместо 26 броненосцев – посулил Иван Алексеевич, – мы обойдёмся 18-ю, но взамен нам нужно увеличить число миноносцев, анти-миноносцев и крейсеров, на что просил 22 миллиона в 5 лет». В условиях, когда со дня на день ожидалась мобилизация флота, в связи со столкновением с английскими интересами на афганской границе, возражений на просьбу Шестакова не последовало. Согласно Высочайше утверждённому 29 апреля журналу Сопровождающего, кредиты открывались на постройку «двух быстроходных крейсеров, одного на Балтийском заводе, а другого на одной из заграничных верфей». Это были будущие – французский «Адмирал Корнилов» и русский ответ «Память Азова».

Так, идеи французской «Молодой школы», благодаря Управляющему Морским министерством И.А.Шестакову, нашли своё материальное воплощение в России. Никто тогда не мог сказать, для чего Франция отказалась от строительства броненосцев в пользу лёгких сил, но чтобы не отстать от Запада, надо было поступать точно так же.

Теперь заказ тормозился только выяснением требований к крейсеру нового для русского флота типа, а они, по-прежнему, оставались туманными. Между тем корабельщики Сен-Назара вывели «Милан» на ходовые испытания. 12 марта (н. ст.) на предварительной пробе в море он развил 12,731 уз, 14 апреля (н. ст.) – 17,27 уз, а четыре дня спустя при индикаторной мощности механизмов 3960 л. с. корабль достиг скорости 18,46 уз! Едва остыли топки «Милана» после его рекордного пробега, как 9/21 апреля 1885 г. в Петербург уходит восторженный отзыв вице-адмирала И.Ф. Лихачёва, в котором «Милан» по праву был назван «первым из быстроходных крейсеров французского флота». Не успели стихнуть восторги по «Милану», как появилось известие о проектировании в том же Сен-Назаре большого быстроходного крейсера. Лихорадочная череда новостей из Франции подталкивала Управляющего быстрее определяться со своими требованиями к заграничному заказу.

В рапорте от 29 апреля 1885 г. Евгений Иванович итожил поиски и обосновывал выбор в пользу французского заказа: «Решаюсь упомянуть о том обстоятельстве, что система постройки крейсеров, снабжённых поясными коффердамами и броневой палубой – всецело принадлежит

французским инженерам, и в особенности г. Бёртэн, который первый начал разработку этой системы, и по его проекту и наблюдением строится в Бресте крейсер 1 класса «Сфакс», представляющий своего рода новый образец современного корабельного искусства. Одинаково следует указать на небольшой крейсер «Милан», выстроенный на верфи Общества La Loire, и надеюсь, успешно закончивший свои испытания, достигнув паровой скорости в 18,4 узла.

Кроме того, в настоящее время в Кораблестроительном комитете французского министерства рассматриваются чертежи нового крейсера, составленные тем же Обществом, в 6000 т водоизмещения при гарантированной скорости около 19 узлов; по сведениям, проект заслужил полного одобрения и, вероятно, последует заказ на его постройку.

Основываясь на подобных фактах, смею думать, что разработка самого совершенного типа крейсера, как и его постройка во Франции, представляет известные выгоды, чем это может быть сделано в Англии, где, хотя судостроительные и промышленные средства значительно выше, но в силу политических непредвиденностей, всякий заказ, требующий продолжительного времени выполнения, не всегда может считаться обеспеченным от более или менее серьёзных случайностей».

9 мая Главный морской штаб, за подписью капитана 1 ранга Н.А. Неваховича, озвучил Е.И. Алексееву ответ И.А. Шестакова: «Управляющий Морским министерством весьма заинтересовался сообщёнными Вами сведениями о возможности постройки французским Обществом Chantiers de la Loire... крейсера». Так, триумф «Милана» окончательно решил судьбу будущего заказа в пользу его создателей и создателей его машин – инженеров и рабочих Общества А.С.Л. в Сен-Назаре.

Относительно же нового проектируемого французского крейсера Шестаков желал знать все подробности: «какой системы проектируется машина – горизонтальная или вертикальная, какой системы котлы, какой полный запас топлива, на сколько дней и на какое расстояние – при наибольшей и средней скоростях хода, какая артиллерия, с её углами обстрела. При этом необходимо иметь в виду наши главные требования: громадный запас топлива, не менее 19 узлов скорость хода, самая экономическая машина, рангоут только для вспомогательной парусности, деревянная подводная обшивка корпуса».

Ответным рапортом от 17 мая Евгений Иванович уточнял основные характеристики французского проекта стального крейсера (будущий «Таж»), разработанного главным членом правления общества А.С.Л. инженером Жай (Jay).

Водоизмещение 7075 т, длина между перпендикулярами 118,8 м, ширина 16,3 м, две трёхцилиндровые паровые машины, скорость хода 19 уз, запас топлива 900 т, дальность плавания экономическим 8-уз ходом 6200 миль. Вооружение: шесть 16-см, десять 14-см, два 65-мм орудий, 12 малокалиберных пушек Гочкиса, шесть торпедных аппаратов. Толщина стальной броневой палубы 40 мм. Стоимость 9 млн франков. Вместе с тем, передав французам принципиальное согласие Управляющего сделать заказ крейсера, Е.И. Алексеев, по-прежнему, не знал его конкретных требований к будущему кораблю, в частности, по верхнему пределу водоизмещения, вооружению, запасу угля, соответственно, французская сторона не могла начать работу по его проектированию. И.А. Шестаков знакомился с целым рядом проектов водоизмещением от 2000 до 7000 т и не мог остановиться на конкретном тоннаже, хотя, судя по переписке, водоизмещение в 7000 т представлялось ему чрезмерным.

Можно заключить, что русской стороне были неизвестны задачи будущей единицы флота, обусловленные отсутствием концепции, каким должен быть крейсер. Складывается впечатление, что планировался к заказу образец французской работы исключительно ради образца.

В Российской Империи характеристики будущего корабля традиционно вырабатывались коллегиально на заседаниях МТК с последующим утверждением Управляющим Морским министерством. Однако в данном случае вопрос, каким быть будущему крейсеру «Адмирал Корнилов», решался единолично Управляющим Морским министерством И.А. Шестаковым. Броненосные крейсера, которые с оглядкой на английскую кораблестроительную школу планомерно проектировались МТК, всем были хороши, за исключением одного – они не были быстроходными, побудить же членов МТК к отходу от стереотипа Шестаков не надеялся – вот причина, почему МТК был фактически устранён от выработки требований к новой единице флота. О неготовности МТК обсуждать корабль неизвестного русскому флоту класса в дальнейшем скажем подробнее.

3/15 июня Е.И.Алексеев докладывал И.А. Шестакову, здесь же мы можем уви-

деть общие предложения Ивана Алексеевича французскому Обществу А.С.Л.: «Согласно письма от 23 мая мной переданы директору Общества Chantiers de la Loire все замечания и указания, которые Ваше Превосходительство соизволили сделать относительно представленного этим Обществом проекта крейсера с броневой палубой и гарантированной скоростью в 18 узлов (высланного Шестакову 2 марта – прим. авт.).

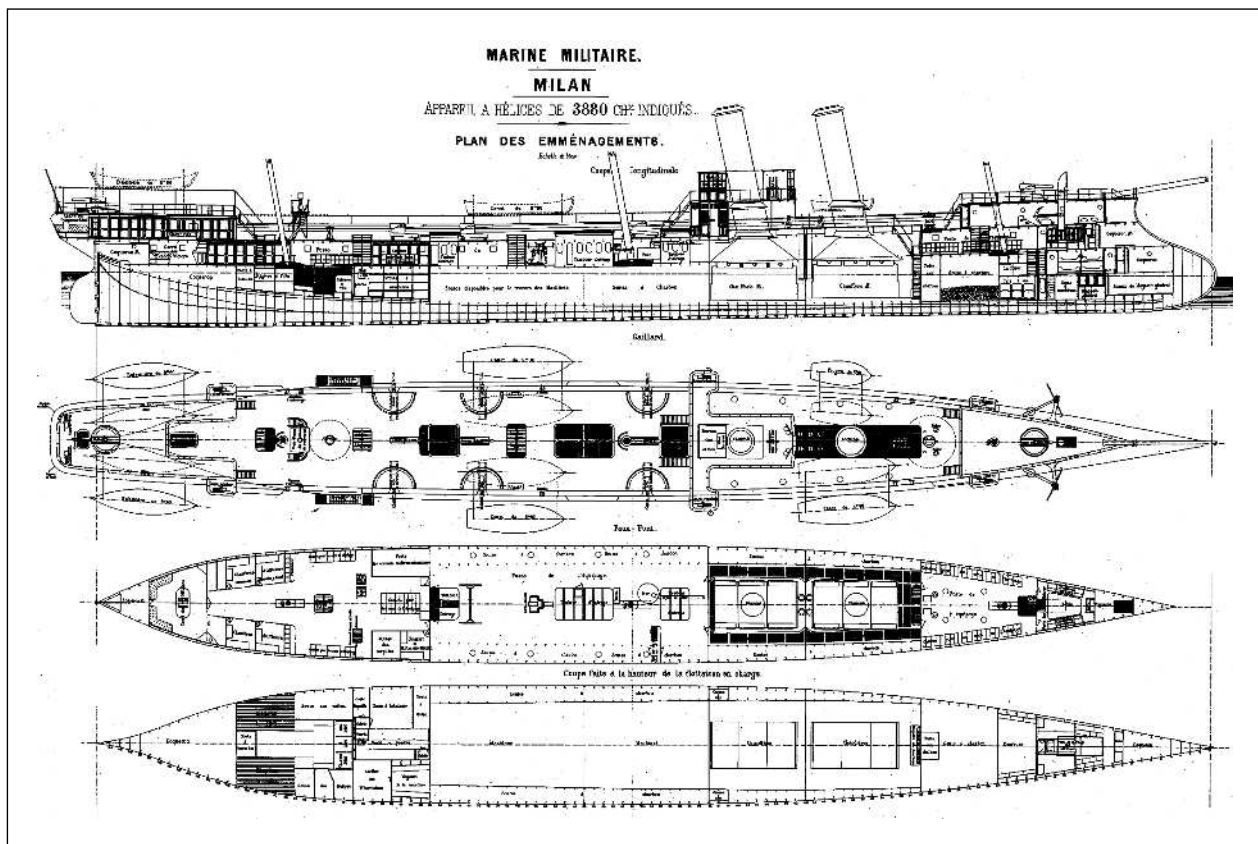
Главное условие, чтобы крейсер мог проходить с уменьшенной скоростью и при одном запасе топлива 10 000 миль, представило вопрос большой важности, и несмотря на трудность его разрешения, Общество полагает возможным достигнуть выполнения такого требования, но при этом делается необходимым увеличить водоизмещение крейсера до 5000 т, а проектированную машину, совокупной системы, заменить машинами, действующими тройным расширением.

Подобные изменения в первоначальном проекте требуют составления вновь всех вычислений и чертежей, и, судя по полученному вчерашний день извещению от директора Общества, он надеется изготовить новый проект крейсера к концу июля, т. е. ко времени прибытия Вашего Превосходительства в Бельгию.

Со своей стороны счёл необходимым заявить Обществу, что весьма желательно, чтобы чертежи были разработаны настолько возможно подробнее, дабы Ваше Превосходительство имели все данные для составления верного и полного суждения о проекте, а также для решения на месте вопросов, которые могут быть вызваны теми или другими изменениями в отношении корпуса, машин и вооружения крейсера. Что касается до проекта крейсера меньшего водоизмещения, типа «Милан», приблизительно в 2200 т водоизмещения, то директор Общества одинаково обещал изготовить к концу июля, но только в меньшей подробности, чем проект большого крейсера».

Как мы видим, Россия, фактически отклонив рекламный французский проект двухмачтового безрангоутного крейсера без медной обшивки днища и с машиной вчерашнего дня компаунд, с передачей фирме своих требований ожидала шестинедельный срок выработки ею проекта русского крейсера.

Французы сдержали слово, и, получив требуемый проект, Е.И. Алексеев обсудил его с И.А. Шестаковым в бельгийском городе Серэн 8/20 июля, куда Управляю-



щий Морским министерством приехал для осмотра заводов «Джон Кокриль». День приезда, воскресенье, был посвящён понятному отдыху, и для Ивана Алексеевича не было лучшего отдыха, чем ознакомление с французским проектом. В целом проект получил одобрение И.А. Шестакова, но требовалось внести в него небольшие исправления. Это было первое изменение проекта. 11/23 июля Е.И. Алексеев докладывал:

«Поспешаю донести, что согласно приказанию паровое отопление, о коем Ваше Превосходительство изволите упоминать в письме от 22 сего июля, включено в спецификацию. С возвращением в Париж и по настоящее время всецело занят просмотром и добавлением спецификации, а также составлением контракта, условия которого только сегодня окончательно установлены. Проект этого контракта, с юридической стороны, был подвергнут совместному обсуждению с адвокатом нашего посольства.

Сознавая всю важность и значение заказа, мною приняты все меры и старание, чтобы предусмотреть и отстранить, по возможности, пререкания в будущем и в то же время обеспечить министерство в точ-

ном исполнении обязательств, которые принимает на себя Общество Chantiers de la Loire.

Надеюсь, что в субботу получу исправленные чертежи, спецификацию корпуса и механизмов и проект контракта, так что в воскресенье 28 июля буду в состоянии выехать в Эмс для представления Вашему Превосходительству этих документов».

Столь оптимистичные сроки Евгения Ивановича чуть были оттянуты французами, так что привезти изменённый проект И.А. Шестакову в Эмс Е.И. Алексеев смог только 30 июля/11 августа. В тот же день в дневнике Иван Алексеевич оставил историческую запись: «Алексеев прибыл из Парижа и привёз контракт на крейсера». Удовлетворённый изученным контрактом, 3/15 августа Иван Алексеевич записал: «Положил начало быстроходного флота, давши сегодня положительный заказ на крейсера фирме Chantiers de la Loire. Дай Бог успеха».

Между тем изменённый проект потребовал ещё большее число изменений, прямо скажем, кардинальных. Например, только теперь, спохватившись, французские орудия заменили русскими 6-дм ору-

Общее расположение французского крейсера-разведчика «Милан»

диями с длиной ствола 28 калибров. В итоге, Алексеев составил список изменений, которые Общество должно было внести в проект. Так было запланировано второе изменение проекта и последнее, так как после него французы уже начинали постройку. 18/30 августа Евгений Иванович сообщает об этом И.А. Шестакову:

«Ваше Превосходительство Иван Алексеевич. По тщательном рассмотрении директором Общества Chantiers de la Loire, совместно с его инженерами, всех изменений, вызванных в первоначальном проекте крейсера – вследствие перемены в артиллерии и постановки третьей мачты – оказалось необходимым составление всех новых чертежей, кроме машинных, а также перевычисления данных, коими обуславливалось общее распределение грузов, парусности и остойчивости.

Ввиду столь значительных работ, Правление известило меня, что оно в состоянии будет представить новый, изменённый проект крейсера не ранее, как в четырёхнедельный срок, то есть к 1 сентября. Одновременно с составлением новых чертежей директором Общества, в силу принятого им обязательства считать срок постройки с 20 августа/1 сентября, сделано распоряжение по заказу материала и приступлено уже к разбивке на плазе.

Чтобы отстранить всякое возможное промедление, при одновременной постройке четырёх больших механизмов, для французского и нашего крейсеров, Правление признало полезным отковку цилиндров для наших машин и выковку главных гребных валов поручить заводу Крёзо. В первых числах сентября предстоит начать приём и испытание материала, предназначенного собственно для постройки корпуса».

Сознавая, что назревающий фронт работ, связанный с грядущей постройкой нового крейсера, не позволит добросовестно его контролировать, Алексеев уже в августе просит прислать в Сен-Назэр помощника. Напомним, что одновременно Евгений Иванович следил за постройкой и испытаниями миноносцев типа «Ревель», за изготовлением механизмов для броненосца «Чесма», и это помимо его основной агентурной деятельности.

Начало работ по разбивке на плазе, а также отсутствие ответа от Управляющего, всё ещё продолжавшего свою командировку за границу, вынудило Е.И. Алексеева оповестить и заместителя И.А. Шестакова на посту Управляюще-

го Морским министерством вице-адмирала Н.М. Чихачева. 5/17 сентября Евгений Иванович писал:

«Во время пребывания г.Управляющего Морским министерством в Эмсе французское кораблестроительное Общество Chantiers de la Loire вторично представляло проект быстроходного крейсера, который при рассмотрении подвергся значительным изменениям, вследствие перемены в вооружении артиллерии и увеличения рангоута. Это обстоятельство потребовало составления новых чертежей, спецификаций и вычислений, относящихся до распределения судовых грузов, остойчивости и парусности.

Сего числа Правление означенного Общества, окончив новый проект крейсера, согласно всех предъявленных ему требований, передало его мне, состоящего из 18 чертежей и 6 документов, которые, во исполнение словесного приказа Управляющего министерством, имею честь представить на благоусмотрение и распоряжение Вашего Превосходительства».

Репорт недвусмысленно говорил о начале постройки во Франции крейсера при совершенном неведении об этом в МТК. Вот почему все полученные документы Н.М. Чихачевым незамедлительно были спущены на отзыв в МТК – в кораблестроительное и артиллерийское отделения, главному инженер-механику флота, а также, по вопросу непотопляемости, контр-адмиралу С.О. Макарову.

В сентябре же в Париже ознакомился с проектом крейсера Генерал-Адмирал – французский заказ явно приобретал известность. Сообщая 24 сентября об этом Шестакову, Алексеев писал: «после внимательного просмотра главных чертежей и выслушания некоторых объяснений, Его Высочество изволил меня спросить, когда были посланы подробные чертежи и другие документы, относящиеся до проекта сказанного крейсера, и получены мною какие-либо замечания министерства на представленный проект. Сколько мог заключить, проект крейсера в том виде, как он был окончательно утверждён Вашим превосходительством, удостоился полного одобрения Его Высочества Генерал-Адмирала». Шестакову было уже известно об отношении Генерал-Адмирала к делу о быстроходных судах, к флоту, как и вообще ко всему в России – «Великий Князь равнодушен», «Ленивый Алексей», «Ему всё трынтрава». Иными словами, неопределённое заключение Алексеева говорило о том, что на Алексея Александровича проект не про-

извёл никакого впечатления. Шестаков никак не отозвался на сообщение своего агента, только два дня спустя запишет себе на память: «Великий Князь Алексей упал из экипажа. Понесли лошади».

Между тем о постройке Евгений Иванович сообщал следующее: «неполучение до сего времени приказа на подписание контракта, а в то же время принятое обязательство считать постройку крейсера с 20 августа, причиняет директору Общества большое затруднение в отношении распределения подготовительных работ, которые, из опасения каких-либо непредвиденностей, приходится невольно задерживать. Заготовка материалов для корпуса настолько уже подвинулась, что после некоторого колебания Общество решило приступить к самой постройке, причём предварительно обратилось ко мне с просьбой войти с ходатайством к Вашему превосходительству по вопросу окончательного выяснения заказа крейсера, в видах скрепления его официальным договором». Директор Луарского общества инженер Тэвенет (Thevenet) просит ускорить подписание контракта, но Алексеев в ответ не мог ничего сказать – надо было соблюсти формальность с МТК.

По основным характеристикам дважды переработанный проект русского крейсера представлял собой пропорционально уменьшенную копию крейсера «Таге», только что заложенного на стапеле Общества.

Это должен быть трёхмачтовый корабль водоизмещением 5029 тонн с деревянной обшивкой борта до верхней палубы и медной до ватерлинии. Расчётную скорость хода, 16,5 узлов, должны обеспечивать две горизонтальные машины тройного расширения пара. Запас топлива 800 т позволял ему пройти 8000 миль со скоростью 9 узлов, полный же запас топлива, составлявший 1100 тонн, соответствовал 10 000 миль. Вооружение состояло из 14 палубных 152-мм орудийных установок с длиной ствола 28 калибров. Корпус образовывался поперечной системой набора. В качестве компромисса мощному вооружению, скорости и дальности плавания допускалось отсутствие двойного дна и вертикального бронирования. Проектом предусматривалось только броневая палуба со скосами и коффердам (клетчатый пояс) по периметру ватерлинии, заполненный целлюлозой, по образцу французского крейсера. Толщина горизонтальной брони 33 мм. Суммарный вес бронирования 479 тонн, или 10,7% от водоизмещения.

В проекте для России размерения были следующие: Длина между перпендикулярами 107 м (проект «Таж» 118,8), ширина с обшивкой 14,8 м (проект «Таж» 16,38), осадка средняя 6,22 м (проект «Таж» 6,95). Водоизмещение в полном грузу равнялось 5029,266 т (проект «Таж» 7073,646).

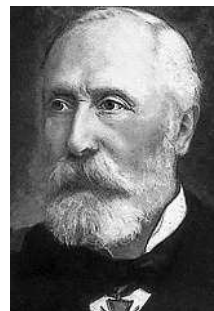
Между тем на проект крейсера, строящегося во Франции без санкции МТК, созрели отзывы. 4 октября состоялось заседание, на котором цвет русских корабельных инженеров не нашёл никаких преимуществ у французского проекта перед типовыми русскими броненосными крейсерами и даже броненосцем (!). Сомнение в корректности такого сравнения, а также предположение о необходимости для разных задач иметь разные классы крейсеров как-то не приходили в голову ни инженерам, ни флотским чинам.

Итак, перед нами журнал МТК Кораблестроительное отделение № 178 от 4 октября 1885 г. Созвано совещание было в особенно представительском составе: кораблестроительное и артиллерийское отделения, главный инженер-механик флота, руководство заводов, а итог заседания был поставлен на полку, чтобы только через 100 лет оказаться востребованным историками. Журнал даёт прекрасное представление о применимости, с точки зрения морского и инженерного руководства, образца передовой инженерной мысли Запада, который традиционно догоняла и не могла догнать Россия, к отечественному стандарту.

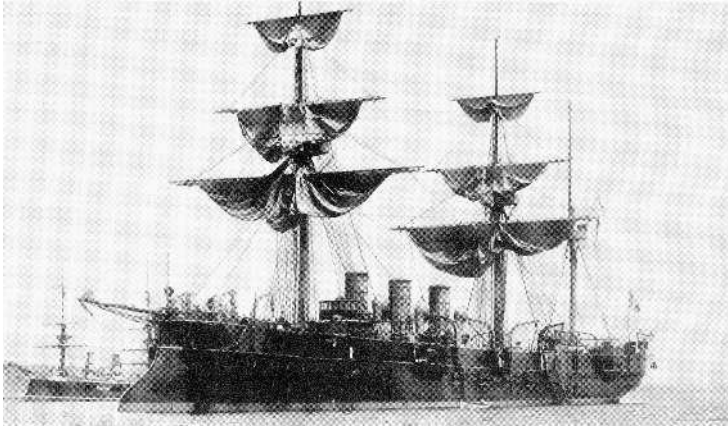
«Председатель совещания генерал-майор Пельциг (кораблестроительное отделение МТК). Участники – генерал-лейтенант Пестич (артиллерийское отделение МТК), главный инженер-механик флота генерал-лейтенант Соколов, помощник подполковник Дмитриев, генерал-майор Прилуков, генерал-майор Богословский, капитан Гуляев, капитан Кутейников; корабельные инженеры: полковник Самойлов, подполковник Субботин, капитан Леонтьев, штабс-капитан Долгоруков, которому в скором будущем предстояло наблюдать за постройкой, главный уполномоченный Общества Франко-Русских заводов инженер Дё Бюи, управляющий Балтийским заводом Кази.

Слушали проект крейсера с 18-уз скоростью и водоизмещением в 5029 т.

Соединённое собрание кораблестроительного и артиллерийского отделений и главного инженер-механика флота, сделав сравнение с «Мономахом» и «Донским»:



Адмирал
Н.М. Чихачев



Крейсер «Таж».
Слева вдали виден
«Сфакс»

1. В отношении скорости хода горизонтальная система бронирования дала возможность выбрать для него главные размерения и самую форму обводов корпуса, лучше приспособленную к скорости хода, чем это могло быть сделано на наших фрегатах, броневая защита которых из поясной брони по всему обводу борта, по необходимости заставила ограничить длину их, чтобы таким образом, хотя и в ущерб ходкости, уменьшить распределение брони по борту, а следовательно, и вес её. Тем не менее мы достигли для фрегатов почти такой же скорости (16 узлов), какая гарантируется для нового крейсера без форсированного дуться.

Если дать фрегату соответствующие размеры и сохранить существующие на них механизмы и отказаться вовсе от бортовой брони, заменив её броневой палубой, то можно достигнуть гораздо большей для них скорости.

Полезно было бы не считать этих двух судов типом законченным, но развить его в том или другом направлении, отвечающим условиям быстроходных крейсеров.

Носовые и особенно нижние ватерлинии слишком остры – подобное образование может быть пригодно для достижения больших скоростей на мерной миле, но оно способно вызвать и известные недостатки на большом волнении».

Время показало, что опасения в мореходности «Адмирал Корнилова» были беспочвенны. Кстати, сам Е.И. Алексеев, вопреки мнению МТК, очень невысоко оценивал мореходность крейсеров типа «Дмитрий Донской», и напротив, гордился мореходностью крейсера «Адмирал Корнилов». «Морские качества корабля ниже посредственных, «Владимир Мономах» годен только для надобности береговой службы, а не для океанского крейсерства. Перегруженный крейсер плохо реагировал

на встречную волну и ветер, которые уже при силе 5 баллов заставляли его зарываться носом, принимать на палубу потоки воды, резко терять скорость. Всё это сопровождалось сильными ударами и сотрясениями, при бортовой качке 12⁰ артиллерия уже не могла действовать...». Ничего из вышеперечисленного на «Корнилове» не было. Но вернёмся к журналу МТК:

«2. В отношении силы артиллерии. Наши фрегаты сильнее: 14 – 6-дм и 14 – 6-дм и 2 – 8-дм.

На фрегате «Дмитрий Донской» вес артиллерии и мин 365 т (6,3 % водоизмещения).

На проекте вес артиллерии и мин 273 т (5,4 % водоизмещения).

Артиллерийское отделение полагает: замена четырёх крайних 6-дм на четыре 8-дм в 35 кал была бы весьма пригодна на случай встречи крейсера с броненосцем. Но так как вес увеличится на 48 т, собрание предпочло ограничиться заменой двух носовых 6-дм на 8-дм». Мнение артиллерийского отдела МТК основывалось на резолюции И.А. Шестакова «Вопрос о 8-дм орудиях, по желанию Его Высочества, оставить открытым. Поместить эти орудия на баковых выступах».

«Вес артиллерии по проекту завода без мин 257 т (т. е. 6-дм в 28 кал, а не 35 кал) следует увеличить на 80 т, т. е. 337 т, таким образом перегрузка около 104 т.

3. В отношении броневой защиты. Фрегаты имеют поясную броню, крейсер бортовой брони не имеет. Вес брони «Мономаха» и проекта одинаков (около 470 т). Толщину палубной брони на крейсере (около 1,75 дм) следовало бы увеличить до 2,5 дм, как это минимум принято у нас. Нерациональное помещение крют-камер под самой броневой палубой вплотную к бортам, что допускать не следует.

4. Способность к продолжительным переходам. Собрание не может не обратить внимание на неудобство расположения угольных ям на крейсере: полный запас топлива 1100 т и 2/3 его на броневой палубе, откуда подача очень затруднена, и хотя предполагаются коридоры для подачи, но в случае повреждения бортового коффердама, коридоры будут затоплены и доставка угля будет невозможной.

5. В отношении парусности. Площадь парусов на «Мономахе» около 27 000 кв. фут (почти в 28 раз больше площади миделя). На крейсере всего 18 000 кв. фут (в 24,5 раза больше площади миделя), но скорость «Мономаха» под парусами не очень большая, приходится признать, что