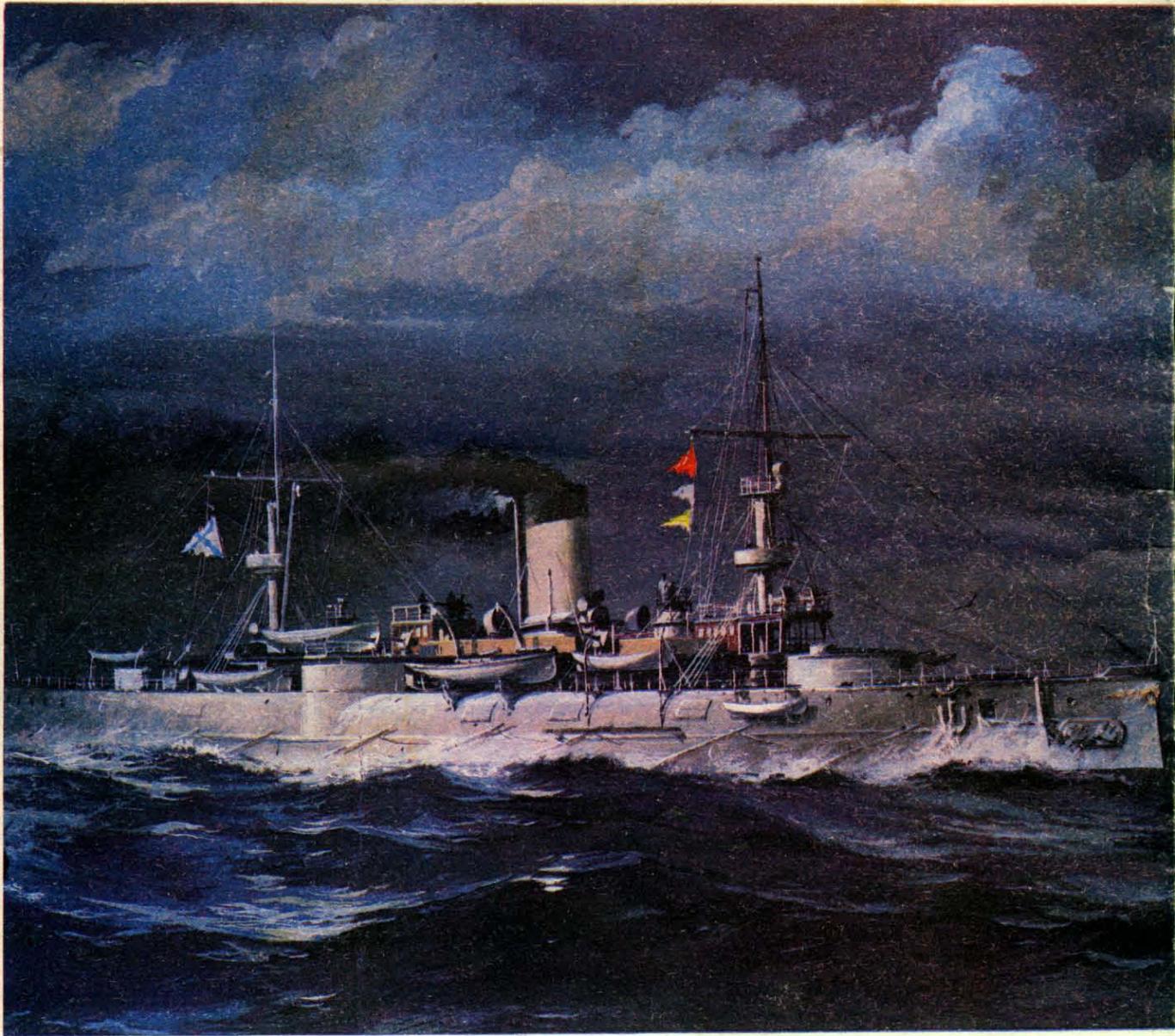


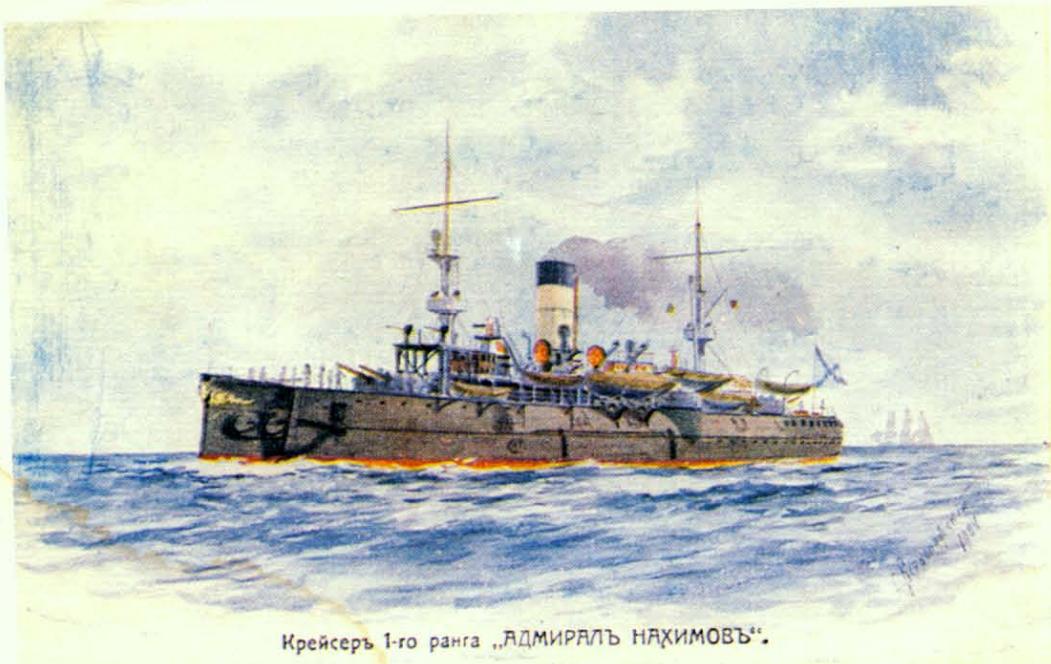
БРОНЕНОСНЫЙ КРЕЙСЕР

«АДМИРАЛ  
НАХИМОВ»



ПРИЛОЖЕНИЕ К ЖУРНАЛУ  
«МОДЕЛИСТ-КОНСТРУКТОР»

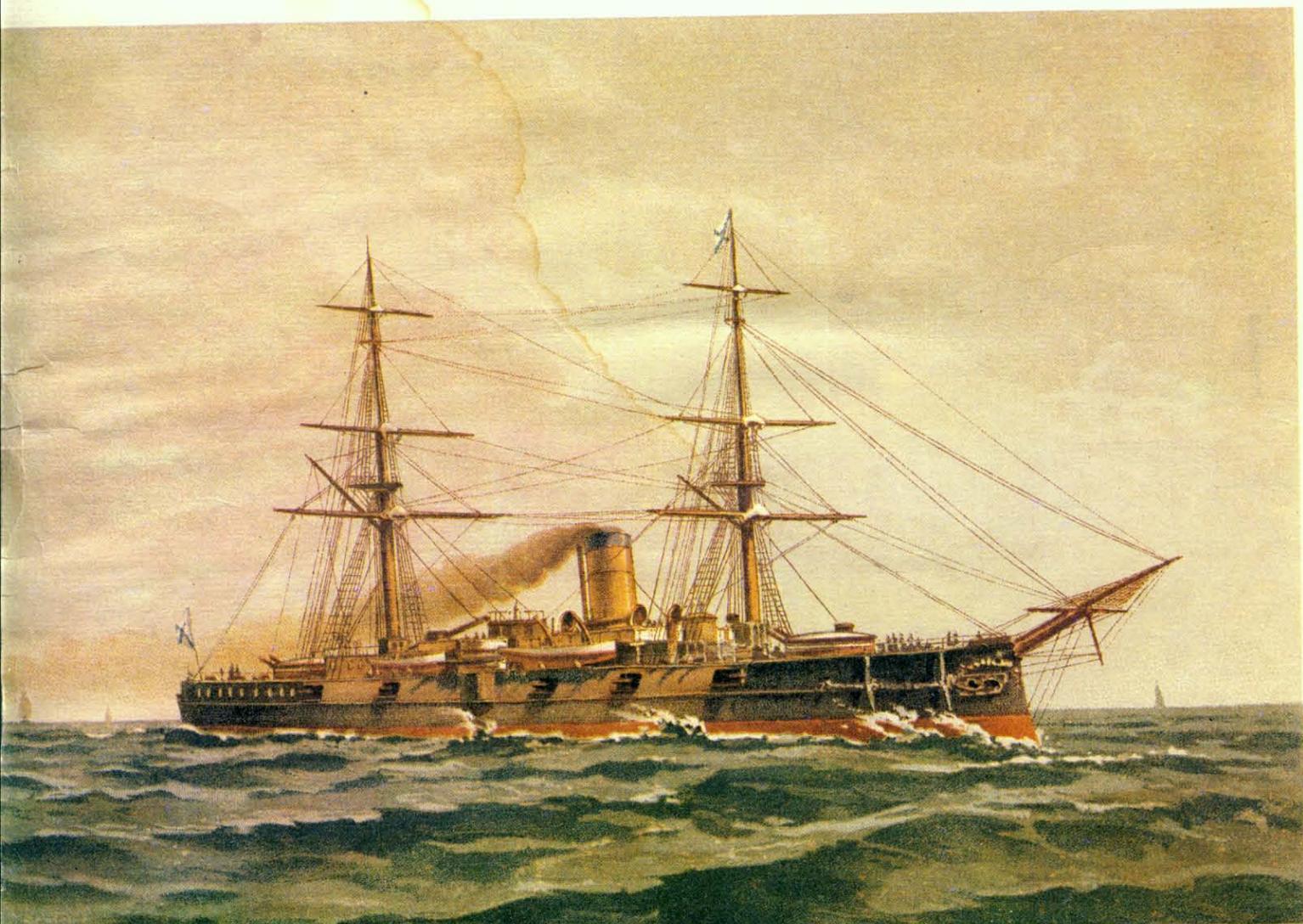




Крейсерь 1-го ранга „АДМИРАЛЬ НАХИМОВЪ“.

«Адмирал Нахимов» в составе Второй Тихоокеанской эскадры. Репродукция с открытки художника С. Всеволожского, 1904 г.

◀ «Admiral Nakhimov» in a body of the 2-nd Pacific Squadron. Reproduction from artist S.Vsevolozhsky's postcard.



На этом рисунке лейтенанта русского флота В.В. Игнациуса «Адмирал Нахимов» изображен в своем первоначальном виде — иллюстрация была опубликована в альбоме «Русский флот», изданном в Санкт-Петербурге в 1892 году. Тринадцать лет спустя капитан 1 ранга Игнациус погиб в Цусимском бою, командуя броненосцем «Князь Суворов». Это же сражение стало последним и для изображенного им когда-то крейсера...

In this picture drawn by lieutenant V.V. Ignacius the «Admiral Nakhimov» is shown in the original appearance. The illustration was published in «Russian Fleet» album, printed at S.-Peterburg in 1892. Thirteen years ago captain Ignacius was killed in the battle of Tsushima as a commanding officer of the battleship «Knyaz Suvorov». The same battle was the last for the cruiser once drawn by him...

Приложение к журналу  
«МОДЕЛИСТ-КОНСТРУКТОР»

**С.В. Сулига**

**БРОНЕНОСНЫЙ КРЕЙСЕР  
«АДМИРАЛ НАХИМОВ»**



№2 · 1995 г.

Журнал зарегистрирован в Комитете РФ по печати.  
Рег. свидетельство № 012337 от 25 апреля 1994 г.

Издается с января 1995 г.

**УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ** — редакция журнала «Моделист-конструктор» в форме АОЗТ

Главный редактор **А.С.РАГУЗИН**

Ответственный редактор **С.А.БАЛАКИН**  
Ведущий редактор **Л.А.СТОРЧЕВАЯ**  
Технический редактор **Е.Н.БЕЛОГОРЦЕВА**

**ОБЛОЖКА:** 1-я стр. — рис. А.Заикина; 3-я стр. — В.Емышева; 4-я стр. — С.Балакина

**Графика автора**

Все фотографии даны без ретуши

✉ 125015, Москва, А-15, Новодмитровская ул., д.5а, «Моделист-конструктор»

☎ 285-80-46, 285-27-57

Сдано в набор 25.01.95. Подп. к печ. 27.02.95. Формат 60x90 1/8. Бумага офсетная № 2. Печать офсетная. Усл. печ.л. 4. Усл. кр.-отт. 10,5. Уч.-изд. л. 6,0. Заказ 52013. Тираж 10 000 экз. Типография АО «Молодая гвардия» Адрес: 103030, Москва, Суцьевская ул., 21

**Перепечатка в любом виде, полностью или частями, запрещена.**

Автор выражает благодарность И.ГРИБОВУ и А.ШМАГИНУ за предоставление материалов, использованных при подготовке чертежей.

**ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ!**

Перед вами второй номер «МОРСКОЙ КОЛЛЕКЦИИ» — приложения к журналу «МОДЕЛИСТ-КОНСТРУКТОР». Именно по этому номеру вы сможете судить и о будущих монографиях — таких, как «Броненосные крейсера типа «Гарибальди»», «Авианосцы типа «Лексингтон», «Линкор «Джулио Чезаре»» («Новороссийск») и других, находящихся в стадии редакционной подготовки. Все эти издания построены по такой же схеме и будут включать подробные описания конструкции и вооружения, разрезы, схемы, чертежи общего вида, цветные проекции и многочисленные фотографии, историю создания и службы знаменитых кораблей.

Особое место в планах редакции занимает издание тематических справочников по корабельному составу, поскольку спрос на такую литературу значителен. В настоящее время готовятся материалы, посвященные кораблям первой мировой войны: «ВМС Великобритании 1914—1918 гг.», «ВМС Германии 1914—1918 гг.», «ВМС Италии и Австро-Венгрии 1914—1918 гг.», «Российский Императорский флот 1914—1917 гг.», а также выпуски на другие темы. Кроме того, предполагается с 1996 года готовить номера по истории флота в виде сборников статей разных авторов. Так что советуем не упустить свой шанс и стать подписчиком нашего журнала. Помимо гарантированного получения всех номеров, многие из вас еще и сэкономят немалые деньги — ведь цена одного подписного номера «Морской коллекции» на сегодняшний день гораздо дешевле купленного в розницу.

Подписка на журнал принимается во всех отделениях связи, индекс по каталогу ЦРПА «Роспечать» 73474.

В планах редакции организовать ряд услуг для наших подписчиков — любителей истории флота и судомоделистов. В частности, предполагаем начать рассылку по индивидуальным заказам комплектов чертежей, фотографий целого ряда кораблей и судов. Пока же напомним, что творческая лаборатория «Эврика» предлагает следующие разработки:

— корвет «Оливуца» (Россия, 1841 г.) — 4 листа чертежей форматом 60x40 см с пояснительной запиской, корпус в масштабе 1:100, детализовка 1:50 и 1:25, подробные таблицы рангоута;

— торпедные катера S-26, S-142 и S-1 (Германия, 1939—1943 гг.) — 2 листа чертежей форматом 60x40 см с пояснительной запиской, масштаб 1:75;

— крейсер 1 ранга «Россия» (1897 г.) — 2 листа чертежей форматом 60x40 см с пояснительной запиской, масштаб 1:200.

Заявки присылайте в адрес редакции с обязательной пометкой «Эврика».

И последнее. Нам хотелось бы знать ваше мнение о содержании и оформлении первых выпусков «Морской коллекции», форме подачи материалов в них. Хотя редакция не в состоянии ответить на все письма, любой ваш отзыв, совет, интересное предложение не останутся без внимания.

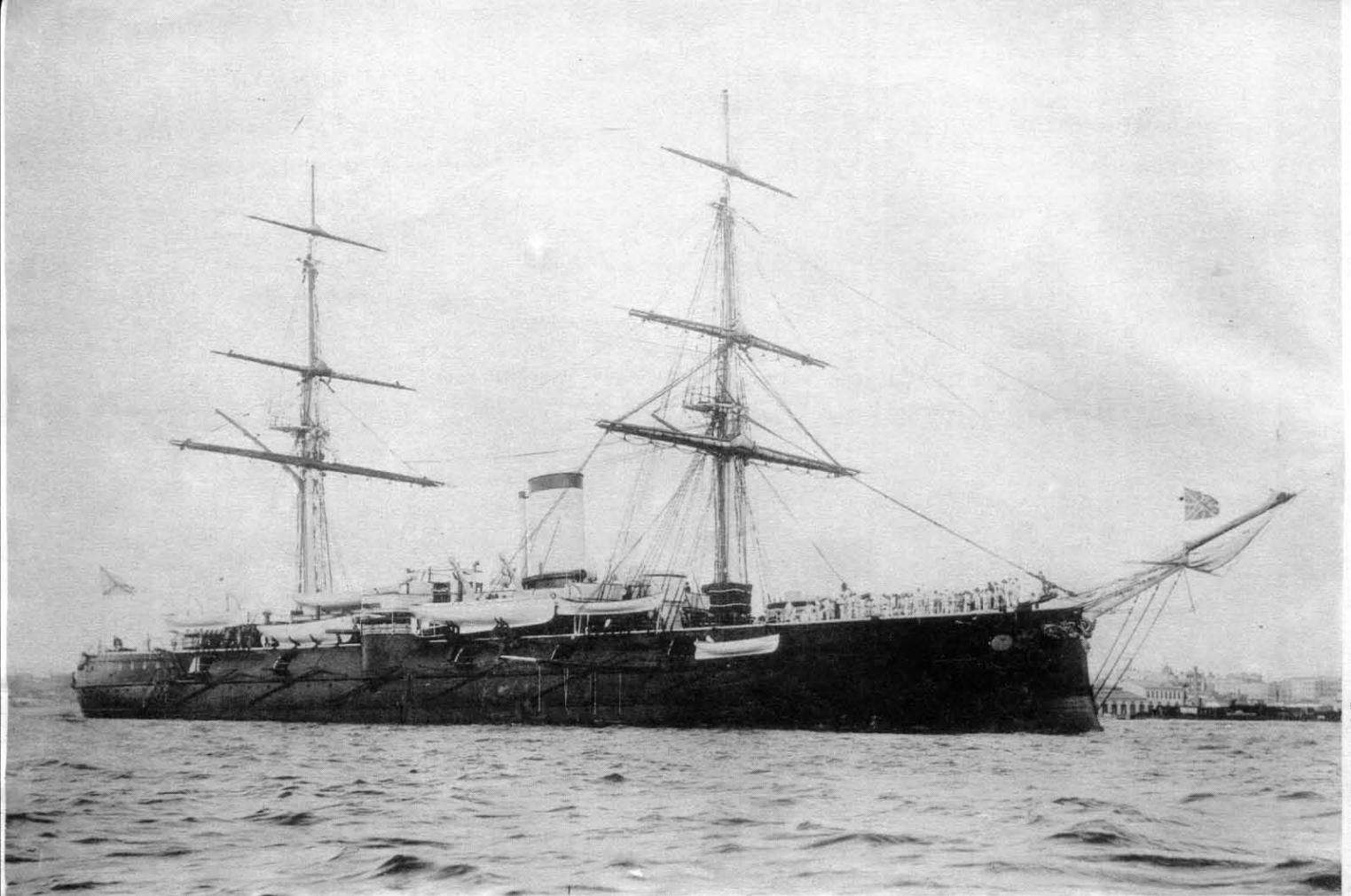


Фото из коллекции А.Замкина

Броненосный крейсер «Адмирал Нахимов» — один из интереснейших кораблей своего времени. При сравнении его с представителями такого же класса в русском и иностранных флотах бросалось в глаза его значительное превосходство в артиллерийской мощи. Кроме естественного чувства гордости за отечественное кораблестроение, возникает и недоумение — почему столь, казалось бы, удачный корабль не стал родоначальником целой серии башенных крейсеров с броневым поясом по ватерлинии, в других флотах появившихся много позже! Увы, Россия, введя в строй «Нахимова», который по числу орудий главного калибра и весу бортового залпа вдвое превосходил своих современников, почему-то снова вернулась к постройке броненосных крейсеров со «стандартным» числом стволов главной артиллерии, расположенных, как и орудия среднего калибра, в палубных бортовых установках. В результате, когда в 1904 году началась война с Японией, эти крейсера по артиллерии и ее защите оказались слабее аналогичных кораблей противника.

«Адмирал Нахимов» среди русских моряков пользовался большой популярностью. Вот какую характеристику ему дал известный русский и советский кораблестроитель В.П.Костенко: «С раннего детства чувствовал привязанность к этому кораблю, который своим внешним видом производил впечатление силы и решительности благодаря сильно выдвинутому тарану, одной дымовой трубе... и пропорциональным очертаниям его сравнительно короткого корпуса».

Крейсер проектировался и строился в переходный период развития броненосного флота, когда на кораблях уживались паровые машины и парусный рангоут, орудия казнозарядные и заряжающиеся с дула, торпеды и шестовые мины, электрические системы производства стрельбы и освещение помещений масляными фонарями. Не был исключением и «Адмирал Нахимов». Он запомнился и тем, что

стал самым большим парусным бригам за всю историю Российского военного флота, и тем, что на нем впервые в России применили электрическое освещение помещений и противоторпедные сети. Корабль первым получил новые орудия системы 1884 года, но сохранил устаревшие паровые машины двойного расширения, изготовленные по образцу спроектированных в 1880 году на заводе Элдера в Глазго для царской яхты «Ливадия». Все последующие русские корабли имели уже машины тройного расширения пара.

После ввода в строй в 1888 году «Адмирал Нахимов» сразу перешел на Дальний Восток, где и прошла большая часть его службы. Он участвовал во многих событиях, связанных с укреплением позиций России на Тихом океане. Это и дипломатические миссии, боевые маневры, гидрографические работы и даже «придворная служба». В числе первых крейсеров пришлось обживать Порт-Артур — новую базу флота.

Начало войны застало заслуженный корабль в Кронштадте. К тому времени он уже лишился парусного рангоута и приобрел более современные очертания, хотя и сохранил устаревшую артиллерию. Учитывая нехватку новых кораблей, «Адмирал Нахимов» включили в состав Второй эскадры Флота Тихого океана. Поход к Цусиме стал его последним океанским плаванием...

Спустя 80 лет именно к этому кораблю интерес вспыхнул с необычайной силой. Золото! Японцы откуда-то раздобыли сведения, что «Нахимов» вез «казну» русской эскадры в золотых слитках. Поставленные на широкую ногу подводные работы, однако, не принесли желаемого результата. С корабля подняли много интересных и ценных вещей, но все «слитки» оказались... свинцовыми балластными чушками. Благодаря неподтвердившемуся слуху «Адмирал Нахимов» пока остается единственным обследованным кораблем из числа погибших в трагическом для России Цусимском сражении.

## ПРОЕКТ

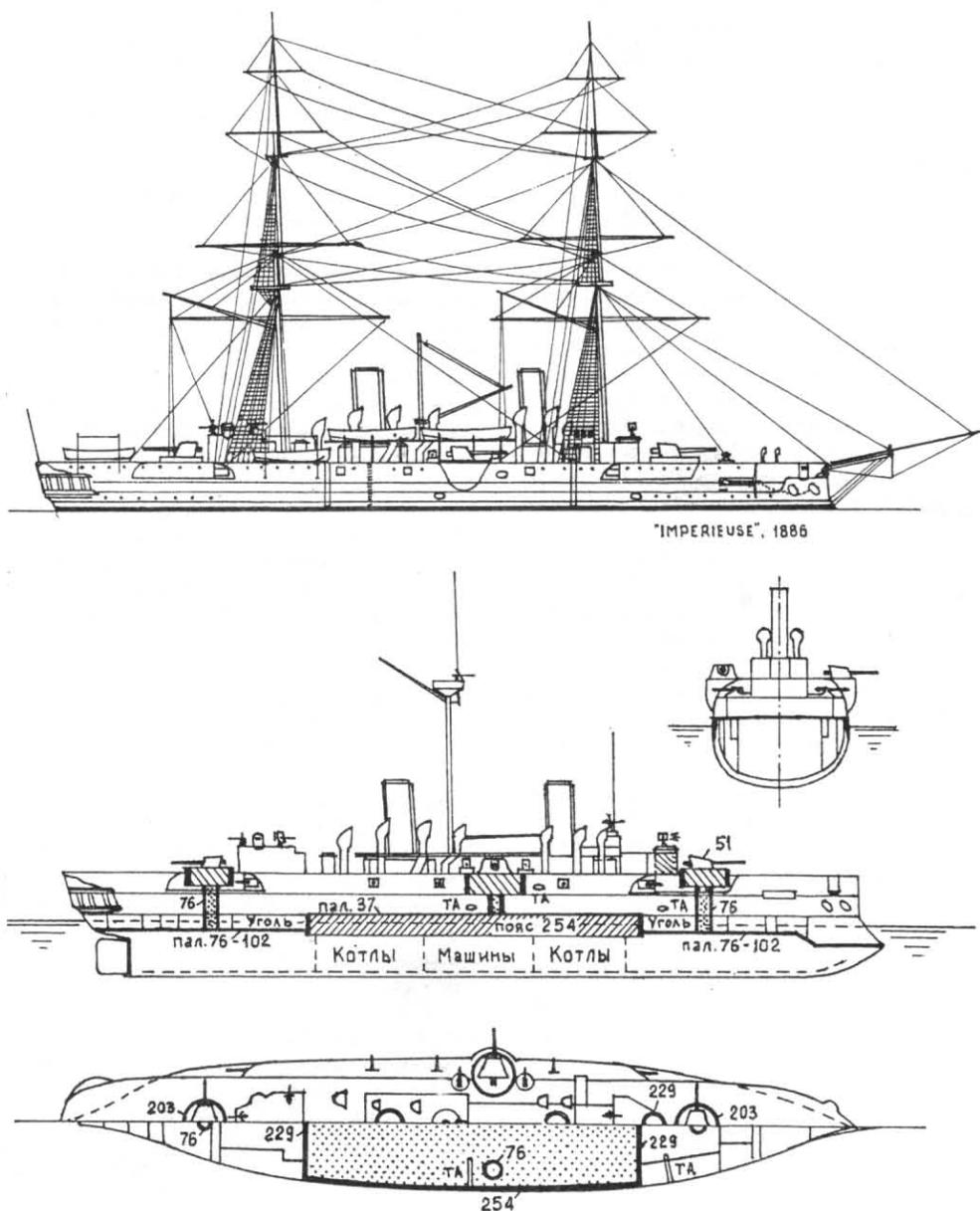
Задание Морскому техническому комитету (МТК) на проектирование нового броненосного корабля крейсерского назначения, который следовало построить в рамках программы 1881 года, управляющий Морским министерством вице-адмирал И.А.Шестаков сформулировал 18 мая 1882 года (здесь и далее даты по старому стилю). По его требованию новый корабль должен был иметь броню по ватерлинии (ВЛ) не менее 10 дюймов (254 мм), артиллерию главного калибра (ГК) 11 дюймов (280 мм), большой запас угля, скорость хода не менее 15 узлов, осадку не более 26 футов (7,92 м) и полное парусное вооружение. В качестве возможных прототипов МТК рассмотрел английский броненосный крейсер «Нельсон» постройки 1874 — 1881 годов (7630 т, 14 уз., 4 254-мм и 8 229-мм орудий в батарее, неполный 254-мм пояс по ВЛ и бронепалуба в оконечностях, защита орудий ГК 229 мм); строящийся в Англии бразильский броненосец «Риачуэло» (5610 т, 16,7 уз., неполный пояс 280 — 178 мм, 4 234-мм орудия в двух башнях с броней 254 мм, 6 140-мм пушек) и английский броненосный крейсер «Империюз», заложенный в августе 1881 года (7400 т, 16 уз., 4 234-мм орудия в барбетных установках со щитами и 10 152-мм орудий в батарее, 254-мм неполный пояс по ВЛ, карапасная бронепалуба в оконечностях). Последний, сочетавший мощное вооружение, хорошее бронирование, высокую скорость и большой запас угля, привлек внимание русских специалистов.

Однотипные «Империюз» и «Уорспайт» среди современных английских кораблей резко выделялись расположением артиллерии и формой корпуса. Чтобы понять причину появления во флоте «владычицы морей» столь необычных для него кораблей, в которых заметно проглядывало французское влияние, следует вернуться к 1880 году, когда Совет Адмиралтейства признал необходимость закладки нескольких броненосцев 2-го класса для службы в дальних морях, где значительное беспокойство Англии могли доставить русские броненосные крейсера. Учитывая, что новым кораблям во время военных действий придется вести не эскадренный бой, а одиночные дуэли, для них решили применить «французскую» систему расположения ГК — ромбом (по одному орудию в оконечностях и по одному с каждого борта). Теоретически это позволяло сконцентрировать в любом направлении огонь

трех орудий, тогда как традиционная «британская» система обеспечивала бортовой залп из четырех орудий, но в нос и корму могли стрелять только два. Заложенные в 1881 году «Империюз» и «Уорспайт» официально числились как «барбетные корабли со стальным бронированием», но среди английских моряков они считались «белыми слонами» (аналог нашей «белой вороны»). Кроме необычного для флота «владычицы морей» расположения орудий и формы корпуса с заваленными вверху бортами, эта пара странным образом сочетала длинноствольные казнозарядные орудия и полную парусную оснастку. Британский адмирал сэръ Джон Коммерел считал их «самыми неудачными из современных кораблей, плохо спроектированными, плохо построенными и абсолютно опасными... для собственного экипажа. Возможно, это была и слишком резкая критика, но ни одного положительного отзыва об этих кораблях в документах того времени не нашлось. После переклас-

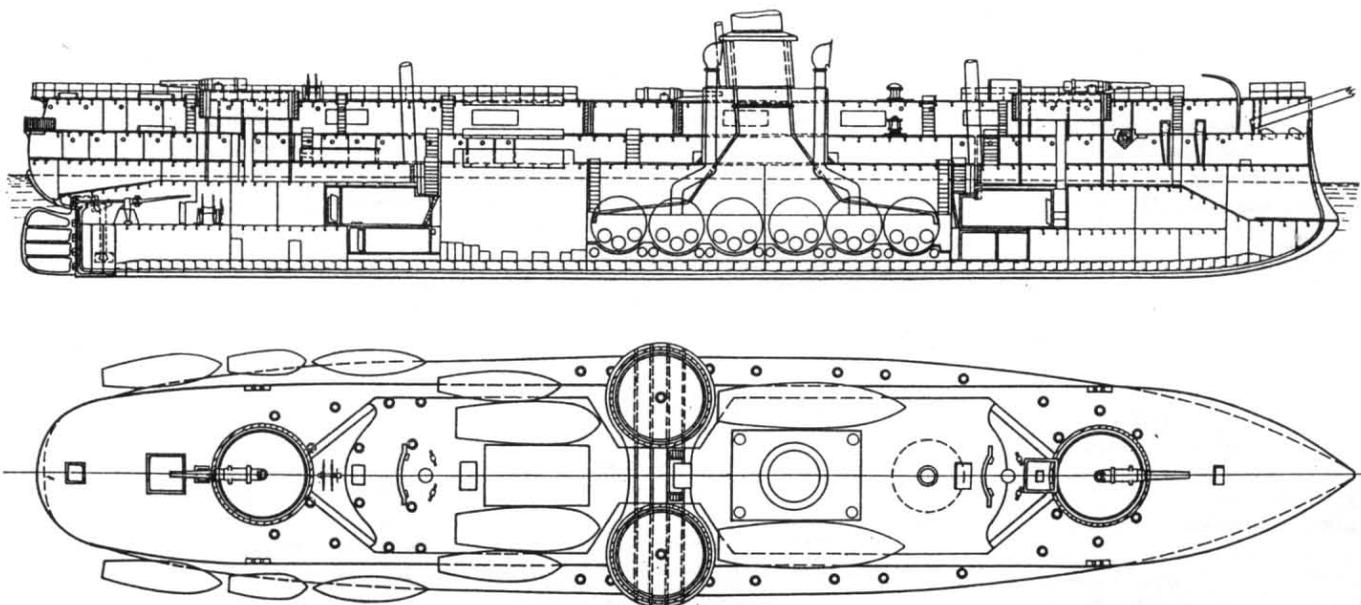
сификации в «защищенные крейсера» (protected cruisers — так англичане называли свои бронепалубные крейсера в отличие от броненосных — belted cruisers) их снисходительно называли «полезными флагманскими кораблями на дальних станциях». Известный английский историк О.Паркс писал: «Лучшее, что может быть сказано об «Империюз» и «Уорспайт», так это то, что они могли давать бортовой залп из трех 9,2-дюймовых и пяти 6-дюймовых орудий на скорости 16 узлов».

Специалисты МТК, загипнотизированные отличными проектными элементами «Империюз», выбрали именно этот корабль в качестве прототипа. Привлекало также разнесение орудий главного калибра далеко друг от друга, что повышало его живучесть, и наличие полной парусной оснастки. Последнее наряду с деревянной и медной обшивкой подводной части корпуса продолжало считаться обязательным для русских крейсеров, вынужденных из-за отсутст-



**Броненосный крейсер «Империюз» — прототип «Адмирала Нахимова». Первоначальный внешний вид и схема бронирования после демонтажа парусного вооружения.**

*Armoured cruiser «Imperieuse» was a «Nakhimov's» prototype. Original brig-rigged layout and armour scheme with altered rig.*



**Первоначальный проект броненосного крейсера «Адмирал Нахимов» с 229-мм орудиями в барбетных установках.**

*Original design view of the armoured cruiser «Admiral Nakhimov» with 229-mm guns.*

вия угольных и ремонтных баз вне метрополии совершать длительные переходы без докования и догрузки угля.

Проект на основе «Имперьюз» подготовили очень быстро и 19 ноября 1882 года его утвердили. Если бы в МТК дождался хотя бы спуска «Имперьюз», который состоялся за сутки до начала работ на стапеле Балтийского завода, то там, возможно, изменили бы свое высокое мнение об этом корабле. Английский крейсер не имел запаса водоизмещения, поэтому, когда по требованию Совета на нем увеличили на 500 т нормальный запас угля, поставили более тяжелые орудия новых систем, увеличили экипаж на 84 человека при соответствующем увеличении запасов снабжения и добавили еще 10 т парусной оснастки, осадка возросла настолько, что броневой пояс при нормальной нагрузке возвышался над водой всего на 0,36 м — почти в 3 раза меньше проектного значения. До критического предела снизилась и остойчивость. Сказалась также строительная перегрузка, в целом нехарактерная для английского кораблестроения. Чтобы хоть как-то компенсировать увеличение осадки, пришлось на 0,3 м увеличить толщину деревянной обшивки по ВЛ. В результате водоизмещение корабля получилось 8500 т вместо проектных 7400 т, а боевые и мореходные качества «Имперьюз» уже тогда вызвали беспокойство у лордов Адмиралтейства.

По сравнению с прототипом на новом русском корабле предусматривалось увеличение диаметра барбетов на 1,5 м, чтобы они могли вместить 229-мм ору-

дия Обуховского завода. (Установить 280-мм пушки не удавалось по весовым соображениям, к тому же орудия этого калибра системы 1877 года оказались неудачными и в серийное производство не пошли.) Это сразу привело к увеличению водоизмещения на 105 т. Изменялось и расположение машинно-котельной установки, проект которой разработывался в Управлении главного инженер-механика флота генерал-майора А.И.Соколова. Желание сохранить отработанные на Балтийском заводе паровые машины двойного расширения и цилиндрические котлы (завод в 1882 году изготовил такие механизмы для крейсера «Владимир Мономах» и заканчивал машину для «Дмитрия Донского») заставило увеличить размеры машинного и котельных отделений (МКО), что повлекло за собой удлинение броневого пояса. Просторные МКО, с одной стороны, облегчали обслуживание механизмов, но, с другой стороны, их большие объемы и отсутствие в них водонепроницаемых переборок снижали живучесть корабля. Зато перенос в корму машинного отделения, на прототипе расположенного между котельными, позволил обойтись одной дымовой трубой. В полтора раза увеличивался запас угля, а суммарная дополнительная нагрузка в 390 т подняла проектное водоизмещение до 7782 т. Длина корпуса возросла на 1,83 м, осадка на 0,1 м.

Уже в ходе постройки, в январе 1885 года, когда выявилась задержка с разработкой современного станка с коротким откатом для 229-мм орудий образца 1877 года, решили установить в барбетах по два 203-мм орудия образца 1884 года, для которых имелись станки Вавассера. Перевооружение повышало вес бортового запла и скорострельность артиллерии ГК и позволяло уменьшить диаметр барбетов с 7,62 до 7,0 м, что

при облегчении оконечностей давало надежду на улучшение мореходных качеств корабля. Новые чертежи барбетных установок, получивших также тонкое круговое бронирование, пришлось разрабатывать уже строителю «Адмирала Нахимова» — корабельному инженеру полковнику Н.А.Самойлову, впоследствии главному инспектору кораблестроения.

## ПОСТРОЙКА И ИСПЫТАНИЯ

Контракт с Балтийским заводом в Санкт-Петербурге (тогда он назывался Балтийским железо-судостроительным и механическим обществом) на постройку нового корабля Морское ведомство подписало 27 апреля 1883 года. Корабль начали строить в специально сооруженном эллинге завода 7 декабря, а 2 апреля следующего года его зачислили в списки Российского Императорского флота. Название ему присвоили в честь русского адмирала П.С.Нахимова, героя Наварина, Синопа и Севастополя. Торжественную церемонию официальной закладки провели в июле 1884 года, чтобы ее мог почтить «высочайшим присутствием» отдыхавший в Петергофе Александр III, большой любитель такого рода мероприятий. Посещение верфей, где закладывались и спускались на воду броненосцы и крейсера быстро растущего Балтийского флота, входило в «обязательную программу» летнего отдыха государя.

Не пропустил император и спуск корабля на воду, который состоялся в понедельник 21 октября 1885 года. Царская чета и сопровождавшие ее великие князья, чины двора и генералы свиты прибыли на катерах к пристани завода, где их встретили управляющий Морским министерством генерал-адъютант

И.А. Шестаков и директор завода отставной капитан-лейтенант М.И.Кази. Сначала в присутствии высоких гостей произвели торжественную закладку минного крейсера «Лейтенант Ильин», а затем перешли на соседний эллинг, где возвышалась громада «Адмирала Нахимова». На церемонии присутствовали также почти все адмиралы Петербурга и Кронштадта, большое число офицеров, гардемаринская рота Морского корпуса и «множество посторонней публики».

Поднявшись на борт, Александр III принял рапорт командира корабля капитана 2 ранга К.К.Деливрона (Де Ливрона) и после осмотра крейсера в 11 часов 50 минут приказал начать спуск. Тотчас застучали топоры и молоты рабочих, выбивающих подпоры, и в начале первого часа крейсер тронулся с места, плавно сойдя в невшскую воду под звуки государственного гимна и крики «ура!». Сразу же на флагштоке «Адмирала Нахимова» взвился императорский штандарт, которому отсалютовал стоявший выше по реке корвет «Витязь». Здесь же на Большой Неве выше Балтийского завода под флагами расцвечивания стояли императорские яхты «Держава», «Александрия», «Царевна», «Стрельна», пароходы «Нева» и «Петербург». Когда «Адмирал Нахимов» достаточно завернул вниз по течению, с него последовательно отдали два якоря, задержавшие крейсер точно посередине реки. Короткая двадцатиминутная церемония завершила почти двухлетний напряженный труд рабочих завода.

Корпус корабля, по отзыву инспектора кораблестроительных работ Петербургского порта генерал-майора П.А.Богословского, был построен «прочно, правильно и во всем согласно с утвержденными МТК чертежами и спецификацией, все работы в техническом отношении исполнены отчетливо и чрезвычайно тщательно». После спуска воды в трюме не обнаружили, а продольная деформация корпуса при длине между перпендикулярами 97,84 м составила всего лишь 4,8 мм. Спусковое водоизмещение равнялось 3011 «длинным» т (по 1016 кг): 2143 т корпусной стали, 139 т «круглого железа на заклепки», 359 т

дерева, 106,5 т медного сплава на литые штевни, руль, трубы, кронштейны и кожухи гребных валов, 22 т листовой красной меди на обшивку, 92 т дельных вещей, 80 т весили гребные винты с валами и кингстоны, 45 т — якоря и цепи и т.д.

Осенью 1886 года, когда «Адмирал Нахимов» достраивался на плаву, из Англии пришли известия об испытаниях «Империюз». При попытке использовать паруса оказалось, что сдвинуть корабль с места мог только очень сильный ветер. К тому же «Империюз» имел тенденцию приводиться к ветру, так что управлять им под парусами и даже удерживать на постоянном курсе удавалось с большим трудом. При движении под парами рангоут оказывал большое сопротивление и вызывал лишний расход угля. Именно после этих испытаний англичане окончательно отказались от парусного рангоута на своих кораблях. На «Империюз» и «Уорспайт» его заменили единственной мачтой между трубами с небольшим боевым марсом. Результаты испытаний лишнего рангоута «Империюз» оказались более удовлетворительными, хотя он еще долго оставался мишенью для критических публикаций острей на язык британской прессы.

На русских специалистов фиаско «Империюз» на испытаниях под парусами не произвело должного впечатления, и «Адмирала Нахимова» продолжали достраивать с парусным рангоутом. Не убедили МТК и результаты похода еще не вполне укомплектованного крейсера по Балтике летом 1887 года. Посланный конвоиром царской яхты в Копенгаген «Нахимов», по свидетельству М.И.Кази, «при свежем противном ветре силою от 9 до 10 баллов и довольно крупном неправильном волнении... обильно принимал воду на верхнюю палубу», из-за чего скорость приходилось уменьшать до 3 узлов. По указанию управляющего Морским министерством завод разработал проект перестройки корабля, предусматривавший облегчение носовой оконечности примерно на 125 т за счет снятия барбетной установки. Высоту борта в носу планировалось поднять за счетходящего до фор-вант полубака, а два

носковых 203-мм орудия переставить в батарею на места 152-мм с заменой их станков. Все работы, которые завод был готов выполнить за полгода, оценивались в 125 000 рублей. Однако, командир корабля — произведенный в капитаны 1 ранга Деливрон — высказался против таких переделок, улучшавших мореходность и обитаемость за счет значительного ослабления артиллерии: бортовой залп из шести 203-мм и пяти 152-мм орудий уменьшался до пяти 203-мм и четырех 152-мм. Ухудшались и углы обстрела двух орудий ГК, которые к тому же оказывались слишком близко к воде и без всякой защиты. МТК поддержал мнение Деливрона, и его решение достраивать крейсер по прежнему проекту было одобрено управляющим Морским министерством в приказе от 30 декабря 1887 года. Полная стоимость постройки составила 4 417 174 рубля, из которых около 2,6 млн. пришлось на корпус, 1,28 млн. на главные механизмы, 0,5 млн. на вспомогательные. С учетом стоимости вооружения корабль обошелся казне в 6 002 941 рубль.

Испытания «Адмирала Нахимова» затянулись в связи с ремонтом корпуса, поврежденного летом 1887 года при входе в Купеческую гавань Кронштадта. Только 24 июня 1888 года крейсер вышел на «частную заводскую пробу машин». При средней осадке 7,62 м он показал среднюю скорость 16,38 узла и наибольшую 16,67. Максимальная мощность составила 8012 индикаторных л.с. при скорости вращения валов 100—102 об./мин. Позднее в печати появились сообщения, что крейсер на заводских испытаниях при водоизмещении 7781,7 т и натуральной тяге развил 7768 и.л.с. и 16,33 узла (98,5 об./мин., диаметр винтов 4,88 м, шаг 6,61 м), а на прогрессивных испытаниях при водоизмещении 7785 т с винтами диаметром 5,2 м показал 8400 и.л.с. и 16,9 узла.

На официальных испытаниях 9 сентября 1888 года, когда на борту корабля не было ни одного представителя завода, при водоизмещении 8259,7 т и средней осадке 8,03 м «Адмирал Нахимов» по сумме четырех пробегов на мерной мили у м.Иноеми развил мощность 7508 и.л.с. и среднюю скорость 16,09 узла.

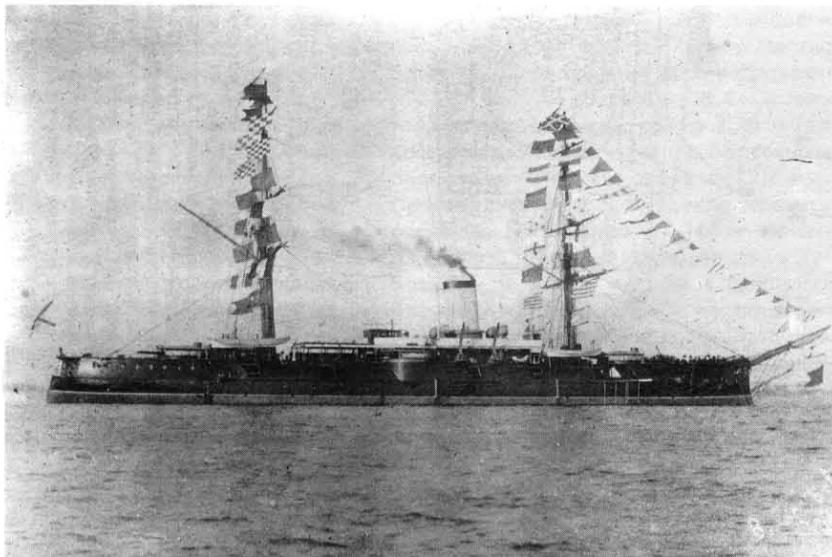
## ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ

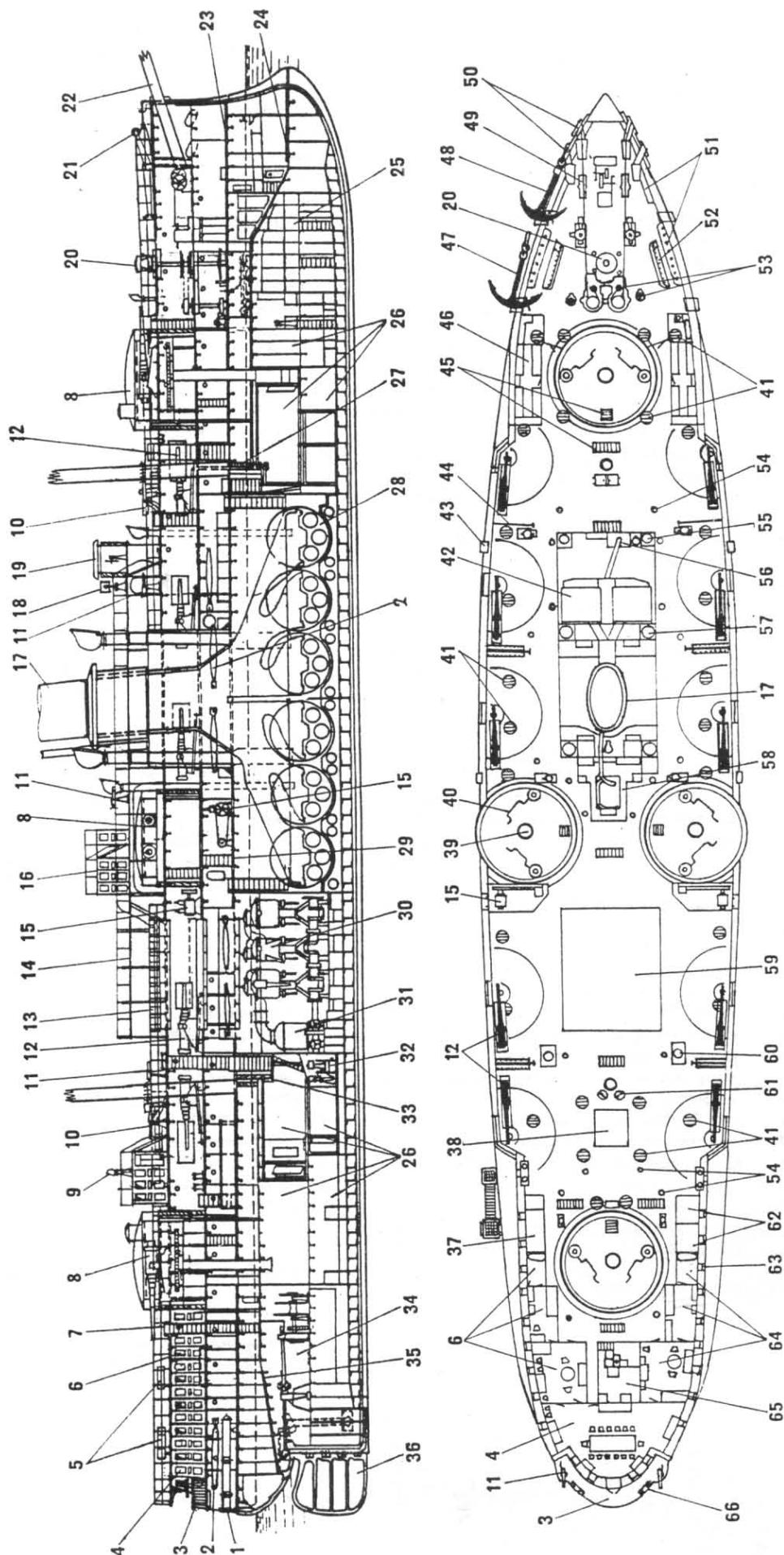
### Корпус

Чтобы дать возможность орудиям бортовых установок стрелять в нос и корму на малых углах возвышения, не повреждая при этом верхней палубы, последнюю сузили за счет резкого завала бор-

*Броненосный крейсер «Адмирал Нахимов» вскоре после вступления в строй. Armoured cruiser «Admiral Nakhimov» just after commissioning.*

Фото из коллекции В.Данилова





### ПРОДОЛЬНЫЙ РАЗРЕЗ И ПЛАН БАТАРЕЙНОЙ ПАЛУБЫ:

1 — кормовой минный (торпедный) аппарат, 2 — запасная торпеда, 3 — кормовой балкон, 4 — салон адмирала, 5 — световой люк, 6 — аппараты командира, 7 — сходной трап, 8 — барбетная установка 203-мм орудий, 9 — компас, 10 — 87-мм орудие, 11 — револьверная пушка, 12 — 152-мм орудие, 13 — световой люк машинного отделения, 14 — навесной мостик, 15 — динамо-машина, 16 — штурманская рубка, 17 — дымовая труба, 18 — прожектор, 19 — боевая рубка, 20 — шпиль, 21 — поворотный кранбол, 22 — бушприт, 23 — жилая палуба, 24, 35 — сводчатая бронепалуба в оконечностях, 25 — провизионные кладовые, 26 — погреба боезапаса, 27, 33 — носовой и кормовой броневые траверзы, 28 — цилиндрический котел, 29 — плоская часть бронепалубы, 30 — главная трехцилиндровая паровая машина двойного расширения, 31 — конденсор, 32 — вспомогательная паровая машина, 34 — румпельное отделение, 36 — руль, 37 — канцелярия, 38 — световой люк в кают-компании, 39 — труба подачи боезапаса, 40 — приводы поворота башен вращую, 41 — горловины для погрузки угля, 42 — вспомогательный котел, 43 — мусорный рукав, 44 — противоосколочная переборка, 45 — трапы в жилую палубу, 46 — лазарет, 47 — запасной якорь, 48 — становой якорь, 49 — столор Легофа, 50 — клюзы, 51, 52 — туалеты и умывальники команды, 53 — клюзы в целные ящики, 54 — палубный иллюминатор, 55 — самовары для команды, 56 — котел для быстрого поднятия пара, 57 — вентиляторы КО, 58 — камбуз, 59 — машинный люк, 60 — шпиль, 61 — запасные лопасти гребных винтов, 62 — каюты штабных офицеров, 63 — бортовые иллюминаторы, 64 — адмиральские кабинеты, спальни и ванная, 65 — буфет, 66 — швартовые киповые планки.

### ИНБОРД ПРОФИЛЬ И БАТАРЕЙНАЯ ПЛУБЫ:

1 — stern torpedo tube, 2 — spare torpedo, 3 — after gallery, 4 — admiral's saloon, 5 — light hatch, 6 — commanding officer's apartments, 7 — companion ladder, 8 — 203-mm gun barbette, 9 — compass, 10, 11, 12 — 87-mm, revolver and 152-mm gun, 13 — engine room light hatch, 14 — flying bridge, 15 — generator, 16 — navigation house, 17 — funnel, 18 — searchlight, 19 — conning tower, 20 — main capstan, 21 — rotatory anchor davit, 22 — bowsprit, 23 — accommodation deck, 24, 35 — turtle armour deck in the ship's ends, 25 — storerooms, 26 — ammunition room, 27, 33 — fore and after armoured bulkheads, 28 — main cylindrical boiler, 29 — flat armoured deck, 30 — main 3-cylinder compound engine, 31 — condenser, 32 — auxiliary steam engine, 34 — steering gear room, 36 — rudder, 37 — ship office, 38 — wardroom light hatch, 39 — ammunition tube, 40 — barbette mounting training handwheel, 41 — coal bunker hatch, 42 — auxiliary boiler, 43 — rubbish chute, 44 — splinter bulkhead, 45 — ladder to the accommodation deck, 46 — hospital, 47 — spare bowler, 48 — bower, 49 — dead nip stopper, 50 — hawse, 51, 52 — crew's toilets and wash-stands, 53 — chain pipe, 54 — deck illuminator, 55 — coal samovar, 56 — boiler for quick steam rising, 57 — boiler room vent cowl, 58 — galley, 59 — engine room hatch, 60 — capstan, 61 — spare screw blade, 62 — staff officer's cabins, 63 — illuminator, 64 — admiral's cabin, bedroom and bathroom, 65 — buffet, 66 — after fairlead.

тов в верхней части корпуса. Это также отчасти компенсировало увеличение «верхнего» веса из-за расположения всех орудий ГК на верхней палубе в тяжелых бронированных барбетах.

Корабль был построен из стали производством Путиловского завода под наблюдением корпуса корабельных инженеров полковника Н.А.Самойлова. Вертикальный внутренний киль из 13-мм стальных листов размером 5,5 — 6,1х0,99 м шел непрерывно по всей длине корпуса. Горизонтальный киль из таких же листов, но в два слоя, крепился к нему угловой сталью.

Форштевень (29 т) и ахтерштевень (15 т) представляли собой цельные бронзовые отливки Балтийского завода. Форштевень доходил до батарейной палубы, выше которой продолжался железной конструкцией, а на высоте тарана переходил в горизонтальный брештук, прочно соединенный с броневым настилом нижней палубы. Форма ахтерштевня также была необычной — вниз от нижней палубы он заменял часть стальной и деревянной обшивки кормового подзора, для которой из-за острых обводов не хватало места. Из бронзы отливалась рулевая рама с рудерпостом, петлями и крючьями, а также наружные кожухи гребных валов и кронштейны. Руль обшивался деревом на медных болтах и медными листами. Основные, запасные румпели и тяги выковывались из «лучшей стали».

Набор корпуса имел по четыре стрингера с борта, набранных из стальных листов: нижний проходил от штевня до штевня, второй — от форштевня до настила кормовой платформы, третий — от носовой до кормовой платформы, четвертый (водонепроницаемый) — в плоскости платформ, скрепляясь с их железным настилом. Нижние шпангоуты из угловой стали в пределах двойного дна шли с шагом 4 фута (1,22 м) от вертикального киля до четвертого стрингера. Они располагались короткими участками между стрингерами и соединялись между собой bracketами из листовой стали. Десять из них были сделаны водонепроницаемыми. Под МКО bracketные шпангоуты заменили шпангоутными рамками. Вне двойного дна шпангоутная составляла 3 фута (шпангоуты из угловой стали шли от киля до броневой палубы), в пределах броневоего пояса — 2 фута, за ахтерштевнем — 4 фута.

Водонепроницаемое внутреннее дно между шпангоутами 22 и 114 проходило от киля до четвертого стрингера (до платформ), а также в районе погребов боезапаса в оконечностях между платформами и нижней палубой. Внутреннее дно МКО от киля до продольных переборок угольных ям набиралось из стальных листов толщиной 9,5 мм, в остальных местах — из 7,9-мм листов.

Наружная обшивка от киля до шельфа под броню набиралась из 14,3-мм стальных листов размером 4,88х1,07 м, за

броней — из двух слоев 11,9-мм стальных листов, над нижней палубой и поясом — из 13-мм листов. В носовой части, вокруг якорных клюзов, где якорь при подъеме из воды задевал борт лапами, листы обшивки были положены в два слоя. Во многих справочниках это утолщение обшивки ошибочно принято за продолжение броневоего пояса. Вокруг портов 152-мм орудий и торпедных аппаратов общая толщина двойной обшивки составляла 37,3 мм — для защиты от газов при выстрелах.

Поперечные водонепроницаемые переборки проходили по шпангоутам 36, 60, 83 и 102; от внутреннего дна до жилой палубы они имели толщину 9,5 мм, а выше нее — до верхней палубы — 6,4 мм. Кормовая переборка, в которой располагались набивные коробки гребных валов, до нижней палубы имела толщину 14,3 мм.

«Адмирал Нахимов» стал первым русским боевым кораблем, оснащенным продольной водонепроницаемой 7,9 — 9,5-мм переборкой в МКО, проходившей по диаметральной плоскости (ДП) от внутреннего дна до жилой палубы, и 5,56-мм фланговыми, проходившими с внешней и внутренней сторон угольных ям (примерно от четвертого и третьего днищевых стрингеров) между шпангоутами 36 и 102 до той же высоты. Между внешней переборкой, являвшейся продолжением вверх внутреннего дна, и бортовой обшивкой имелся коридор, позволявший производить осмотр креплений броневых плит пояса. В закрытой батарее между 152-мм орудиями имелись противоосколочные 11-мм переборки.

Бимсы верхней палубы, имевшей погибь 152 мм, и батарейной набирались из тавро-бимсовой стали размером 178х127 мм и 229х140 мм, соответственно, а жилой и нижней — из угловой стали размером 229х88 мм, бимсы платформ — из угловой стали размером 127х64 мм. Верхняя кромка бимсов нижней палубы при проектной осадке была на 1,5 м, а у ДП на 0,38 м ниже грузовой ВЛ. По концам бимсов верхней палубы проходил стрингер из стальных листов (длина 5 шпаций, ширина 915 и толщина 7,9 мм). Настил верхней палубы состоял из 7,9-мм стальных листов, поверх которых лежали основные доски шириной 165 и толщиной 76 мм. Настил батарейной палубы на длине батареи 152-мм орудий состоял из 6,4-мм листов, не доходящих до ДП на 2,75 м (до кожухов дымоходов), а под бортовыми барбетами — из двух слоев по 12,7 мм. Поверх стальных листов укладывались сосновые доски шириной 165 и толщиной 88 мм, которые перемежались дубовыми. В жилой палубе в пределах броневоего пояса стальной настил имел толщину 12,7 мм, а вне его — 5,56 мм. Впереди и позади пояса, над карапасными палубами, проходили водонепроницаемые платформы из 6,4-мм стальных листов. Все листы настила палуб и плат-

форм имели размер 3,66х1,07 м.

Палубная стальная броня на уровне жилой палубы на протяжении пояса имела толщину 37,3 мм на 12,7-мм настиле. Карапасная палуба вне пояса состояла из двух слоев стали общей толщиной 76 мм. В ходе строительства из-за чрезмерной сложности работ пришлось отказаться от проектной двухслойной конструкции броневой палубы (нижний слой из мягкой, верхний из более твердой стали) и оставить только мягкую сталь. Все стыки и пазы броневоего настила были прочеканены, чтобы не пропускать воду.

Деревянный киль изготовили из тика и прикрепили угольниками к стальной наружной обшивке. Фальшкиль и боковые кили (длиной 49 м напротив третьего стрингера) сделали из лиственницы и обшили медными 12,7-мм листами. Деревянная обшивка подводной части состояла из двух слоев: внутреннего — из вертикально расположенных сосновых брусьев (чаков) и внешнего — из продольно расположенных 64-мм досок лиственницы. Поверх проходили два слоя медной обшивки с просмоленной бумагой между ними.

Коэффициент общей полноты корпуса составил 0,63. Водоизмещение по проекту при размерениях 97,84 (между перпендикулярами)/101,5 (по ВЛ)/103,3 (общая)х18,6х7,696 (средняя) м составляло 7781,7 т. Полное — 8473 т, из которых на корпус с палубной броней приходилось 3438 т, на остальное бронирование — около 990 т, на главные и вспомогательные механизмы, валы, винты и котельную воду — около 1340 т, на уголь 1200 т, артиллерию с боезапасом около 490 т, дельные вещи 403 т, рангоут и паруса 150 т, якоря и цепи 110 т, команду с багажом 78 т, гребные и паровые шлюпки 46 т, минное вооружение 35 т; остальные 193 т занимали предметы снабжения, запчастки, продовольствие и питьевая вода.

## Защита и бронирование

В отличие от предыдущих русских броненосных крейсеров, имевших полный пояс по ВЛ (152 мм в районе МКО и 114 мм в оконечностях), на «Нахимове» из-за увеличившейся толщины брони пояс проходил только между шпангоутами 32 и 105 (протяженность 45 м) и с концов закрывался броневыми траверсами, образуя с ними цитадель, охватывавшую котлы и машины и прикрытую сверху 50-мм бронепалубой. Высота пояса была 2,4 м (толщина 254 мм на верхних 1,22 м, далее сужение до 152 мм на нижней кромке), из которых при нормальной нагрузке над водой возвышались 0,876 м. Высота траверзов толщиной 229 мм (на нижней кромке 152 мм) у борта была также 2,4 м, а у ДП несколько больше — в соответствии с погибью бимсов. Подкладкой под броню служили проложенные в продольном направлении лиственничные брусья тол-

щиной 254 мм. Наружная деревянная обшивка поднималась чуть выше броневое пояс, что внешне создавало впечатление его большей высоты.

Броневые плиты барбетов имели толщину 203 мм, подкладка состояла из 203-мм вертикальных лиственничных брусьев. По другим данным, 203-мм толщину имели только наружные плиты бортовых барбетов, а остальные были 178 мм. Бортовые барбеты доходили до батарейной палубы и крепились к усиленному 25,4-мм настилу, а концевые по проекту имели высоту 2,135 м и поддерживались броневыми стойками из угловой стали размером 178x76x21 и 88x64x11 мм, которые упирались в карапасную бронепалубу. На их нижней кромке имелся внутренний водонепроницаемый настил из 12,7-мм стальных листов для поддержки роульсов и поворотной платформы. Но затем броневые кольца концевых барбетов также опустились до батарейной палубы. Каждый барбет имел внутренний диаметр около 6,5 м (между броней и подкладкой) и выступал над верхней палубой на 0,46 м. Внутри вращалась платформа с орудиями, которые защищались легкой круговой конструкцией в виде башни диаметром около 5,7 м со смотровыми щелями по всей окружности (толщина стен 19 мм, крыши 12,7 мм). В кольцевом пространстве между свесом крыши (диаметр крыши 6,9 м) и броней барбета располагался прикрепленный к стенкам башни карман для коек экипажа, доходивший до смотровых щелей. Свернутые в тугие коконы койки с пробковыми матрасами давали дополнительную противоскользящую защиту орудийной прислуге. В процессе постройки концевые установки ГК получили на крышу командирскую башенку, а для бортовых та-

щие башенки установили неподвижно на навесном мостике.

Все броневые плиты так называемой брони компаунд (сталежелезная) изготавливались на Ижорском заводе по технологии английского завода Кэмвелл из Шеффилда. Люк под дымовой трубой и другие люки в пределах цитадели закрывались броневыми решетками из полос железа размером 203x16 мм, установленных на ребро с шагом 64 мм. Остальная броневая защита состояла из двухслойной карапасной (сводчатой) бронепалубы в оконечностях толщиной 76 мм (она проходила от траверзных переборок к штевням, подкрепляя таран и защищая рулевое отделение) и боевой рубки, имевшей 152-мм стены и 51-мм крышу. Батарейные 152-мм орудия защищались только утолщенной до 37 мм бортовой обшивкой и короткими 11-мм поперечными переборками.

Трубы подачи боезапаса под концевыми барбетами, доходящие до нижней карапасной палубы, имели 76-мм броню, а более короткие под бортовыми барбетами, доходящие до плоской броневой палубы, накрывавшей пояс, — несколько тоньше, поскольку проходили под защитой верхних угольных ям. Привод руля между боевой рубкой и бронепалубой не защищался, зато имелись запасные штурвалы в штурманской и кормовой рубках, а также в румпельном отделении под сводом бронепалубы в самой корме.

Во время модернизации крейсера в 1898 — 1899 годах 203-мм орудия прикрыли круглыми щитами диаметром около 6,9 м с толщиной стен 63,5 (вокруг амбразур) — 51 мм и обтянули брезентом, из-за чего установки ГК приобрели вид настоящих башен. Бортовые командирские башенки сняли.

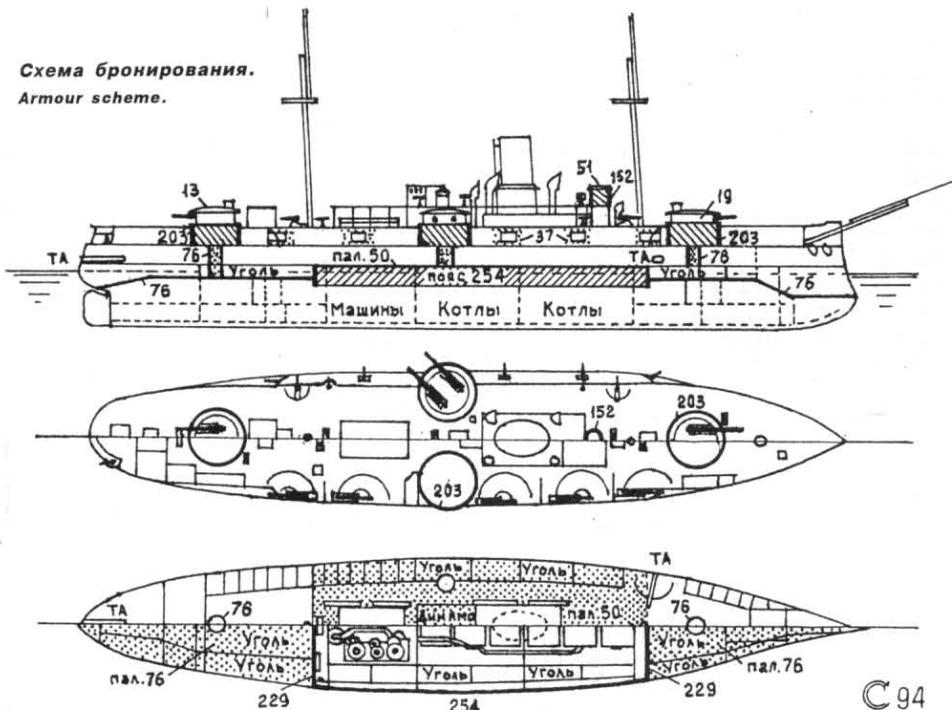
## Механизмы

Обе главные паровые трехцилиндровые машины двойного расширения мощностью по 4000 и.л.с. изготавливал строитель — Балтийский завод — по чертежам машин крейсера «Владимир Мономах». По контракту стоимость определялась из расчета 160 рублей за 1 и.л.с. (всего 1,28 млн. руб.), штраф за каждую недобранную и.л.с. 269 руб., а вспомогательные механизмы стоили 50 000 руб. Все механизмы, за исключением заказанных в Англии рулевой машины и парового шпиля, были сделаны в России. Каждая машина имела по одному цилиндру высокого давления (ЦВД) диаметром 1524 мм и по два цилиндра низкого давления диаметром 1981 мм, ход всех поршней 991 мм. Холодильники были трубчатой системы с общей площадью охлаждения 650 кв.м. Гребные валы изготавливались из кованой стали, четырехлопастные винты диаметром 5 м и шагом 6,1 м — из марганцевой бронзы. При каждой машине имелось по два воздушных насоса, по две питательных и по две трюмных помпы, донка с помпой двойного действия, которая могла питать группу котлов. Помпы могли накачивать воду в котлы из теплых ящиков холодильников или из-за борта, а также откачивать воду из трюма за борт. Их также использовали для мытья палуб и тушения пожаров. Для обслуживания котлов на экономическом ходу имелись ручные помпы, с их помощью можно было и выкачивать воду из котлов. В машинном отделении имелась еще большая двухцилиндровая пожарная машина с двумя помпами, рукава от которой были проведены в каждую палубу. Как и на «Владимире Мономахе», машины имели счетчики числа оборотов и уравнители скорости системы Дюргам. Цилиндры высокого давления испытывались давлением 8,4 атм., цилиндры низкого давления, трубки и теплые ящики холодильников — 2,1 атм., дейдвудные трубы, корпуса машинных кингстонных клапанов — 2,8 атм.

Пар для машин вырабатывали 12 цилиндрических котлов диаметром 4,37 м и длиной 2,9 м, установленных поровну в двух котельных отделениях почти вплотную тыльными сторонами к переборке по ДП. Каждый котел имел по три топки диаметром 1,14 м и колосниковую решетку длиной 2,14 м. Общая поверхность нагрева составляла 2292 кв.м. Пар подавался в ЦВД под рабочим давлением 5,25 атм., но испытывались котлы водой под давлением, в два раза большим. Дымогарные трубки, с помощью которых и подогревалась налитая в котлы вода, были латунные (места соединений из железа) и испытывались под давлением 21 атм. Расход угля при вращении валов со скоростью 90 об./мин. оценивался в 0,8 — 0,9 кг/и.л.с./ч.

Цилиндрические котлы к концу 80-х годов прошлого столетия достигли пре-

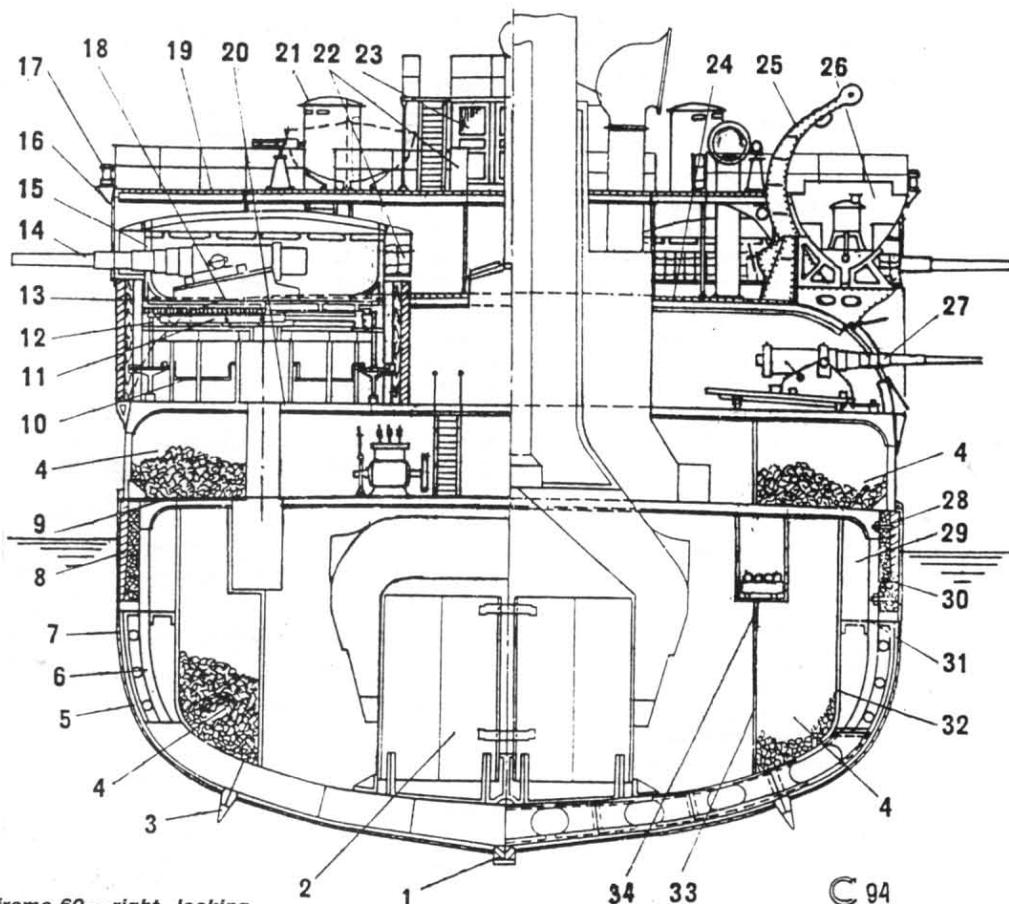
Схема бронирования.  
Armour scheme.



С 94

**ПОПЕРЕЧНЫЕ СЕЧЕНИЯ** (слева — по шп. 76, справа — по шп. 60, вид в корму):

1 — наружный деревянный вертикальный киль, 2 — цилиндрический котел, 3 — скуловой киль, 4 — угольная яма, 5 — внутренний слой деревянной обшивки из вертикальных брусев-чаков, 6 — бортовая ветвь шпангоута, 7 — наружный слой деревянной обшивки из продольных брусев, покрытый медными листами, 8 — броневой пояс по ватерлинии, 9 — плоская бронепалуба, 10 — рукоятки ручного привода поворота ствола барбетной установки, 11 — катки в обойме, 12 — вертикальный вал зубчатого привода поворота ствола, 13 — броня барбета, 14 — 203-мм орудие в боевом положении, 15 — круговое ограждение барбета со смотровыми щелями, 16 — съемная стойка навесного мостика, 17 — бортовой отличительный огонь, 18 — поворотный стол барбетной установки, 19 — навесной мостик, 20 — жилая палуба, 21 — башенка командира бортовой установки ГК, 22 — коечные сетки, 23 — штурманская рубка, 24 — верхняя палуба, 25 — заваливающаяся шлюпбалка, 26 — минный катер, 27 — 152-мм орудие в боевом положении, 28 — броневой болт, 29 — бортовой коридор, 30 — деревянная подкладка под броню пояса, 31 — шельф под броневой пояс, 32, 33 — внешняя и внутренняя фланговые переборки, 34 — продольный коридор для подачи снарядов.



**TRANSVERSE SECTIONS** (frame 76 — left, frame 60 — right, looking aft): 1 — external vertical wood keel, 2 — cylindrical boiler, 3 — bilge keel, 4 — coal bunker, 5 — inner wood sheathing, 6 — side frame, 7 — outer wood and cooper sheathing, 8 — waterline armoured belt, 9 — flat armoured deck, 10 — barrette mounting training handwheel, 11 — roller bearing, 12 — vertical shaft of the rotating table gear drive, 13 — barrette armour, 14 — 203-mm gun in firing position, 15 — circular shield with looking splits, 16 — bridgewing removable pillar, 17 — starboard light, 18 — bar-

rette turntable, 19 — bridgewing, 20 — accommodation deck, 21 — barrette commander turret, 22 — hammock netting, 23 — navigation house, 24 — weather deck, 25 — slewing davit, 26 — torpedo-boat, 27 — 152-mm gun in firing position, 28 — armour bolt, 29 — side passageway, 30 — wood backing, 31 — armour shelf, 32, 33 — outer and inner wing bulkheads, 34 — ammunition longitudinal passage.

дела совершенства, но их главным недостатком оставалось слишком медленное поднятие пара — огромную массу воды следовало подогреть до кипения с помощью трубок, по которым протекал горячий воздух из топок. История знает немало примеров, когда морской бой проигрывался именно из-за того, что в первые моменты встречи с противником корабль не мог быстро дать полный ход. Появившиеся в середине 90-х годов водотрубные котлы этого недостатка были лишены: вода, протекающая по трубкам, проложенным над колосниковой решеткой, подогревалась гораздо быстрее. Рассматривался вопрос установки таких котлов и на «Адмирале Нахимове», но в марте 1898 года все-таки решили заказать Балтийскому заводу новые цилиндрические котлы по типу эксплуатировавшихся на корабле, что позволяло избежать переделок по корпусу и сократить сроки ремонта, учитывая сложную внешнеполитическую обстановку того времени. Работы на крейсере закончились к ноябрю 1899 года.

На «Адмирале Нахимове» широко были представлены паровые вспомогательные механизмы: машина для прово-

рота гребных валов, лебедки для подъема шлака и золы, приспособления для бесшумного отвода излишнего пара из котлов в холодильники, шпильи Бакстера, два locomotive котла (рабочее давление 4,9 атм.) для привода пожарных центробежных помп, двух опреснительных установок (одна системы Зотова, другая английской системы Фрезера) и обогрева помещений. Для отвода воды из трюма через магистральную трубу имелись две центробежные помпы системы Дж.Гвина (производительность 450 ведер/мин., напор 8,5 м), каждая со своей машиной без холодильника (рабочее давление 4,4 — 4,9 атм., 300 — 350 об./мин.), и два эжектора системы Фридмана. Специальная пожарная помпа системы Шанд-Масон, способная поднимать 150 ведер воды в минуту на высоту 46 м, имела свои паровую машину и котел, в котором рабочее давление 9,1 атмосферы поднималось за 8 минут. Суммарная производительность водоотливных средств корабля составляла 4700 т/ч.

«Адмирал Нахимов» стал первым русским боевым кораблем, на котором установили полное палубное освещение

из 320 ламп накаливания (8 свечей, 50 В) вместо масляных фонарей. Лампы накаливания уже применялись почти на всех кораблях флота, но носило это характер «случайных устройств». Электрическую энергию вырабатывали четыре динамо-машины Грамма мощностью по 9,1 кВт (140 А, 65 В) с приводом от отдельных паровых машин. Две из них — для боевого освещения — стояли в средней части батарейной палубы; их двигатели брали пар из верхней магистральной трубы, проходившей по этой палубе. Еще две динамо-машины — для палубного освещения — стояли в средней части жилой палубы, пар на них подавался из нижней трубы, проложенной под защитой палубной брони. Подсоединение динамо-машин к магистральным паровым трубам было вынужденным, так как они располагались слишком далеко от вспомогательных котлов. Около каждой динамо-машины имелось по два четырехпозиционных коммутатора (один на «+», другой на «-»), с их помощью ток можно было подать на любой из двух боевых прожекторов Манжена диаметром 60 см (правый или левый контакт), на палубное освещение (верх-

ний) или изолировать динамо-машину (нижний). Каждый коммутатор имел тахометр, паровой манометр, вольтметр и контрольную лампу. Установка электрического освещения производилась русской фирмой Яблочкова, и ее стоимость, несмотря на большое число переделок, оказалась ниже контрактной.

Запас угля — 1100 т нормальный и 1200 т полный — позволял крейсеру на скорости 10 узлов пройти 4400 миль. Основной запас хранился в ямах, расположенных под жилой палубой между продольными переборками, откуда уголь легко подавался к котлам. Имелись еще угольные ямы над поясом, которые к тому же обеспечивали защиту борта от снарядов.

## Вооружение

По проекту артиллерия крейсера состояла из четырех 229-мм, десяти 152-мм и четырех 87-мм (4-фунтовых) орудий, но достроили его с восемью 203-мм 35-калиберными, десятью 152-мм 35-калиберными, четырьмя 87-мм 24-калиберными, двумя 63,5-мм десантными пушками Барановского (все Обуховского завода) и десятью пятиствольными револьверными скорострелками Тульского оружейного завода. Минное вооружение включало три 381-мм надводных торпедных аппарата (кормовой и два бортовых) на жилой палубе, 40 сфероконических мин заграждения в минном погребе под карапасной палубой в носу, два минных и два паровых катера, вооруженных торпедными аппаратами, метательными и шестовыми минами. К нему же относились и два боевых прожектора, установленных на крыльях ходового мостика.

203-мм орудия имели поршневые затворы и станки Вавассера с гидравлическим компрессором отката. Накат орудия после выстрела осуществлялся по наклонным салазкам за счет собственного веса. В походном положении орудия со станками откатывались по раме назад и вверх, так что из амбразур ствола выглядывали всего на метр-полтора. Приводы поворота башен и подача боезапаса — ручные. К бортовым установ-

## ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ НЕКОТОРЫХ РУССКИХ ОРУДИЙ

Калибр, мм/длина ствола,	Образец	Вес орудия, т/установки*, т/снаряда/заряда**, кг	Начальная скорость, м/с	Дальность стрельбы, каб. (угол)	Скорость стрельбы, выстр./мин.
203/30	1877	13,0/21,2/87,7/32,7	599	35,0 (12)	0,4
203/35	1884	13,7/21,4/87,7/52,2	664	50,0 (15)	0,4
152/28	1877	4,2/8,4/41,5/13,5	543	35,0 (12)	0,4
152/35	1884	6,4/11,3/41,4/22,9	645	43,0 (15)	1-3
86,9/24	1877	0,36/1,24/6,9/1,4	442	18,0 (10)	1,3
63,5/19	1877	0,11/0,36/2,6/0,4	372	10,0 (19)	5
47/25	1884	0,57/1,15/1,1/0,08	450	10,0 (10)	43***
47/43	1896	0,23/0,49/1,5/0,4	701	25,0 (10)	19
37/23	1879	0,27/0,32/0,5/0,069	442	10,0 (6,6)	32***
37/23	1896	0,13/0,17/0,5/0,035	442	15,0 (11)	20

\* орудие со станком; \*\* орудия системы 1877 г. имели заряд из дымного черного пороха, системы 1884 г. и 37-мм пятистволки — из дымного бурого, а более новые и 47-мм пятистволки — из бездымного; \*\*\* пятиствольные орудия.

кам боезапас на тележках подавали по продольному коридору на нижней палубе под защитой пояса. Батарейные 152-мм орудия с поршневыми затворами стояли на станках системы штабс-капитана Дуброва с бортовым штыром, относительно которого осуществлялась горизонтальная наводка. В походном положении они также откатывались по раме от борта и разворачивались вдоль него, полностью скрываясь за орудийными портами. Перевод орудия из боевого положения в походное занимал 5 минут, обратно — несколько меньше. Боезапас подавали вручную: на нижнюю палубу через специальные колодцы внутри цитадели, далее — через сходные люки. Стреляли 203-мм и 152-мм пушки дымным порохом, и корабль после каждого залпа заволакивало густыми клубами дыма, мешая наблюдать за падением снарядов и вести частую стрельбу. Тем не менее они значительно превосходили предыдущие русские орудия аналогичного калибра по баллистическим характеристикам, и принятие их на вооружение было большим шагом вперед. Орудия 203/35 в русском флоте несли

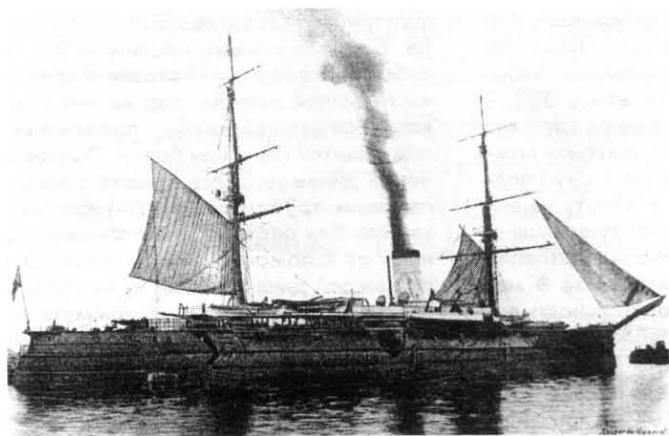
еще крейсера «Память Азова» (2 установки), «Рюрик» (4) и канонерские лодки типа «Кореец» (по 2), а орудия 152/35 — броненосцы типа «Екатерина II» (по 7), «Император Николай I», «Император Александр II», «Наварин» (по 8), «Двенадцать Апостолов» (4), крейсера «Память Азова» (13) и «Адмирал Корнилов» (10), канлодки типов «Кореец» и «Отважный» (по 1).

Во время ремонта 1898—1899 годов, когда на крейсер поставили новые котлы и сняли парусный рангоут, легкие пушки заменили на скорострельные одноствольные орудия Гочкиса образца 1896 года: двенадцать 47-мм 43-калиберных и шесть 37-мм 23-калиберных (на надстройках, верхней палубе, кормовом балконе). На марсах установили по два трехлинейных пулемета. Оставили и две десантные пушки, которые могли стоять на корабельном или колесном лафете и обычно хранились в разобранном виде. Число боевых прожекторов довели до пяти: на специальных площадках на мачтах и крыльях ходового мостика и на крыше средней рубки.

## Парусная оснастка

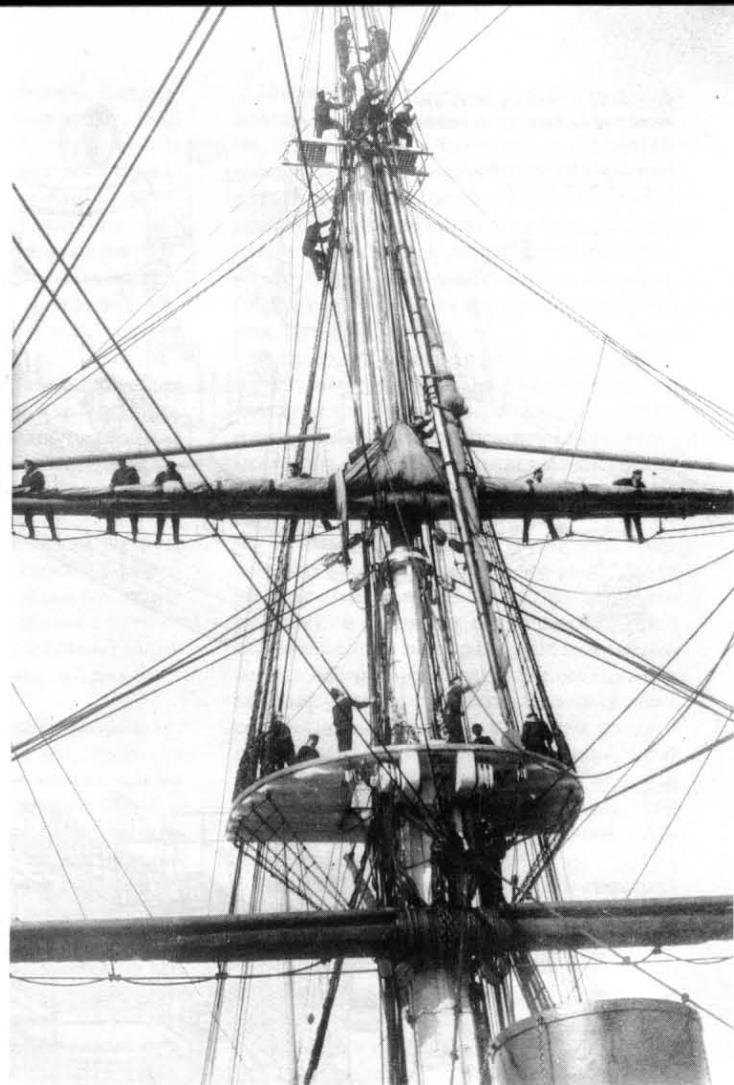
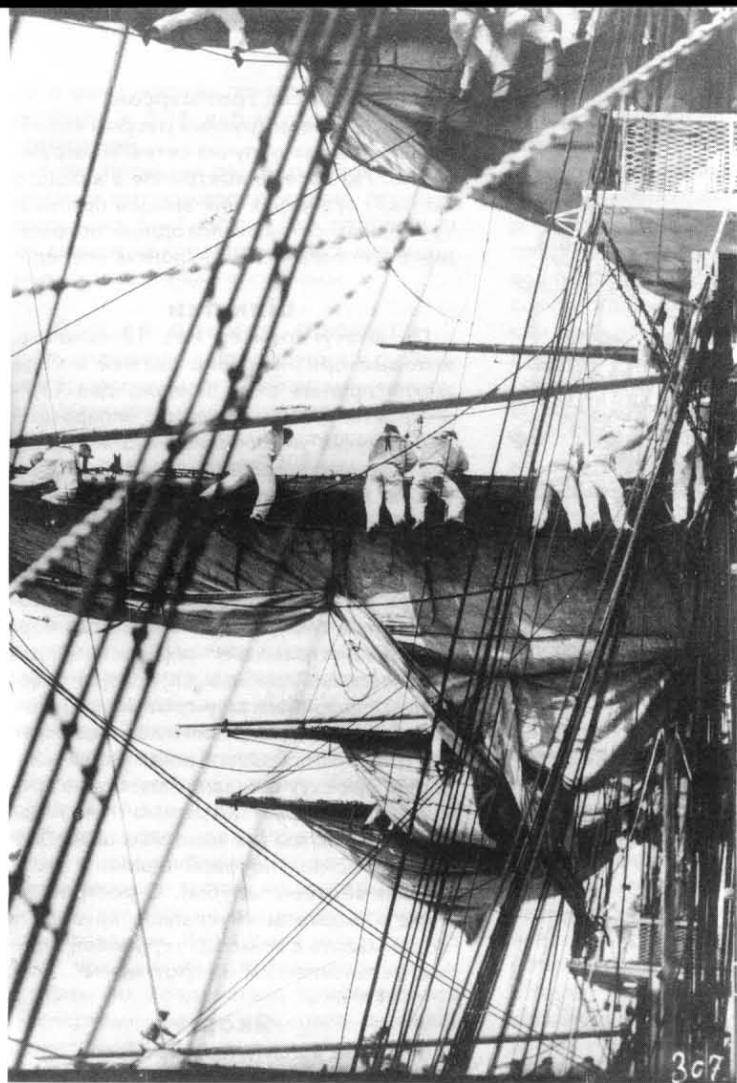
Из-за наличия концевых барбетов, орудия которых должны были иметь возможность стрелять прямо в нос или корму, пришлось отказаться от традиционной трехмачтовой «фрегатской» оснастки — третья мачта просто не умещалась. Поэтому решили, как и на прототипе, поставить оснастку брига с общей площадью парусов 3000 кв.м; затем ее уменьшили до 2000 кв.м. По сравнению с предыдущими русскими крейсерами рангоут и такелаж «осовременили», выполнив мачты диаметром 890 мм из стали (изготовитель — Франко-русский завод в Петербурге), такелаж — из стального троса (Кронштадтский пароходный завод) и заменив юферсы винтовыми

Фото из коллекции Б.Лемачко



Редкий (возможно, единственный) снимок «Адмирала Нахимова» с поставленными парусами.

Rare (perhaps the only) photo of the «Admiral Nakhimov» under sail.



**Парусные работы на одном из рангоутных крейсеров Российского флота. Слева: уборка прямых парусов. Справа: замена грот-брам-рея.**

*Sail work on one of russian cruisers. Left: striking square sails. Right: changing the main topgallant yard.*

талрепами. При ветре 3 — 4 балла в галфинд скорость под парусами из-за сопротивления двух гребных винтов не достигала и 4 узлов, а при плавании экономическим ходом 9 — 11 узлов, когда в действии находилось 5 — 6 котлов из 12, паруса при попутном ветре прибавляли всего узел скорости. Очень хлопотным маневром был поворот оверштаг, и большой удачей считался такой поворот «с не особенно большим задним ходом». В целом, как и на «Имперьюз», паруса оказались в большей степени помехой, чем полезным дополнением к паровым машинам.

Парусное вооружение «Адмирала Нахимова» доставило немало беспокойства и высшим чинам Морского ведомства, которые долго не могли решить, как классифицировать новый корабль. Сначала в официальной переписке его называли «фрегатом», как и всех его предшественников — от «Князя Пожарского» до «Дмитрия Донского». Но, осознав нелепость сочетания «фрегатских» размеров и вооружения с оснасткой брига, остановились на вполне современном термине «броненосный крейсер», опе-

редив официальное появление этого класса в русском флоте на целых 20 лет.

Хорошее представление о «пользе» парусов на броненосном корабле дает рапорт командира «Имперьюз»: «Корабль делает поворот оверштаг с левого галса за 12 минут, а затем еще 16 минут требуется, чтобы сдвинуть его с места на новом галсе...

Тщательно учтя экономию угля при использовании парусов, вес рангоута, его сопротивление движению корабля под парами против ветра, трудности в управлении рулем при остановленной машине и, следовательно, опасность столкновения с соседними в строю кораблями, необходимость всегда держать пар в котлах, я решительно считаю, что сохранение мачт и парусов на этом корабле крайне нежелательно. Я полагаю, что они дают минимум пользы при максимуме вреда».

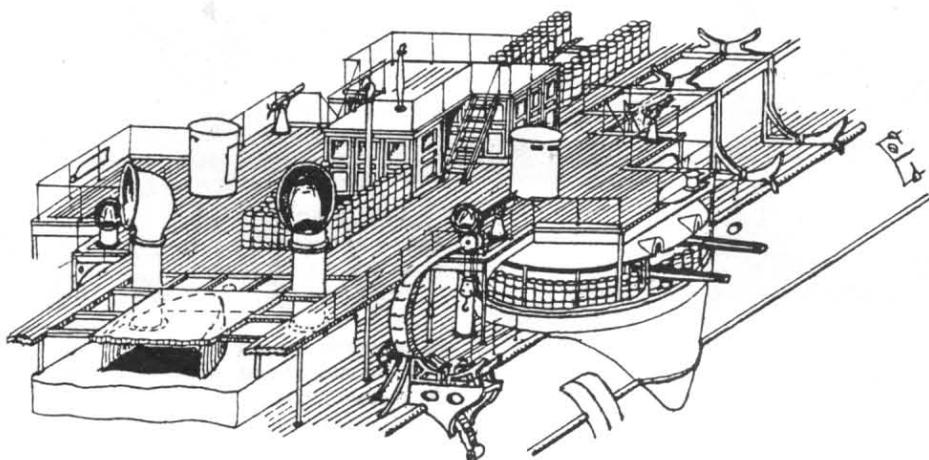
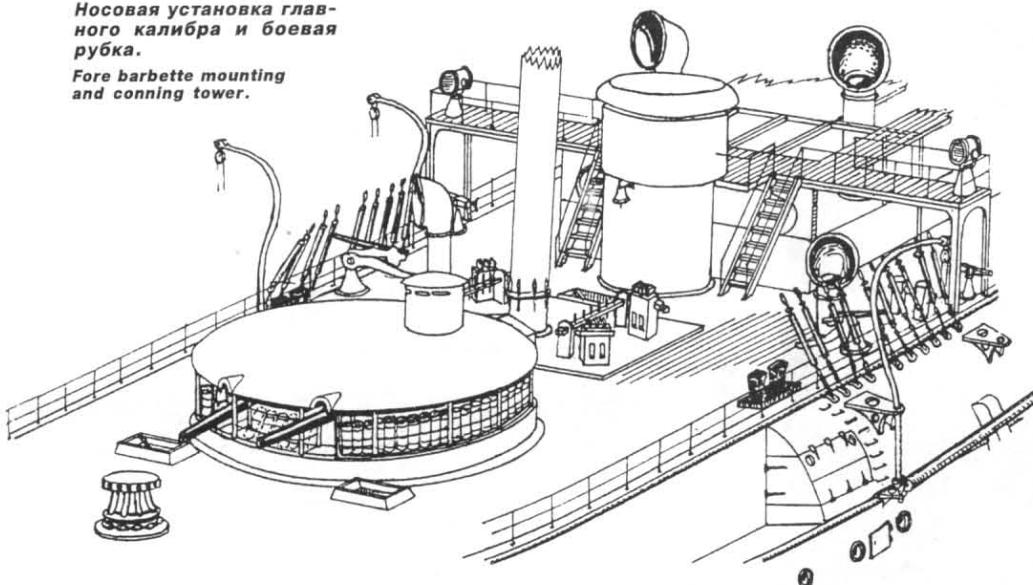
Этот рапорт привел к снятию рангоута на «Имперьюз» и «Уорспайт» и положил конец всяким спорам в английском флоте относительно сохранения парусов на боевых кораблях. Русские же кораблестроители оставили парусный рангоут

не только на «Адмирале Нахимове», но и на последующих «Памяти Азова» и «Рюрик». По три мачты для постановки в помощь машине косых парусов предусматривались и на последних, построенных перед русско-японской войной «океанских» броненосных крейсерах «Россия» и «Громобой». Затем, конечно, ненужный рангоут снимали, сокращая заодно и число мачт, но сколь-нибудь значительно улучшить боевые качества, которые при проектировании приносились в жертву парусному вооружению, не удавалось.

Начало снятию рангоута с «Нахимова» положило его столкновение с «Памятью Азова» в августе 1893 года, когда корабль лишился своего длинного бушприта. После перехода на Дальний Восток, где вскоре началась японско-китайская война, продемонстрировавшая опасность сохранения в боевых условиях рангоута и такелажа, с «Нахимова» убрали стеньги, брам-стеньги и гафели. Вместо них установили короткие флагштоки на марсах и небольшой однодревный бушприт. Окончательно парусный рангоут сняли во время модернизации 1898—1899 годов, заменив его легкими сигнальными мачтами со стеньгами и одним реем. На мачтах появились небольшие боевые марсы с парой легких пушек на каждом и прожекторные площадки — на топе

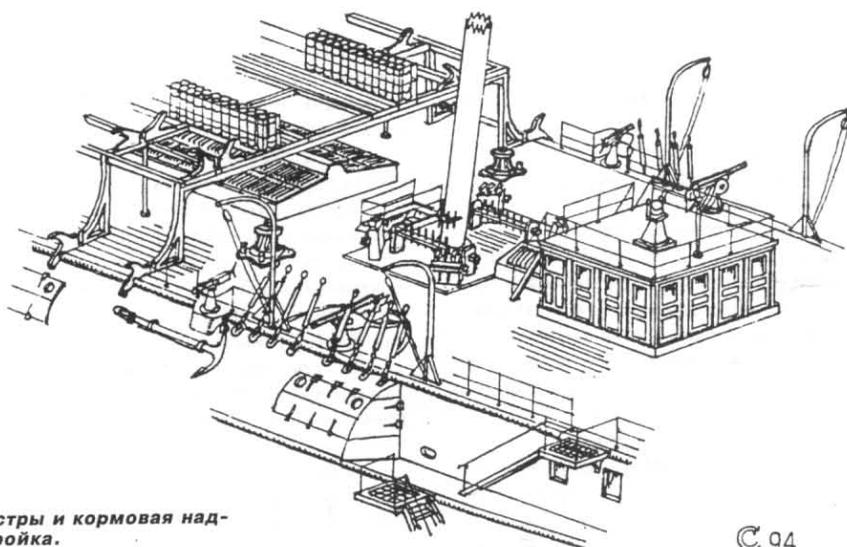
Носовая установка главного калибра и боевая рубка.

Fore barbette mounting and conning tower.



Средняя часть навесного мостика.

Middle part of the flying bridge.



Ростры и кормовая надстройка.

Boat stowage and aft house.

фок-мачты и под грот-марсом.

Первым среди крупных русских кораблей «Нахимов» получил сетевое ограждение. По восемь выстрелов с каждого борта, служивших для выноса противоторпедных сетей, в походном положении располагались с наклоном вперед.

### Шлюпки

По штату крейсер нес 12 шлюпок, которые при не очень свежей погоде могли принять весь экипаж: два 13,7-метровых минных катера с аппаратами для выпуска укороченных 4,5-м торпед (на мощных заваливающих шлюпбалках по бокам дымовой трубы), два паровых 10,4-метровых катера, имевших по две шестовые мины и аппарату для метательных мин с боезапасом три штуки (на верхней палубе по бокам светового люка МО), два 20-весельных баркаса (на рострах навесного мостика), два 14-весельных гребных катера (на поворотных шлюпбалках у грот-мачты), два вельбота — офицерский и командирский (на поворотных шлюпбалках у фок-мачты, по проекту они занимали более привычную позицию за грот-мачтой) и два 6-весельных яла (на выносных шлюпбалках по бокам носовой башни и ниже уровня верхней палубы). С ростров катера и баркасы спускались на воду и поднимались с помощью грузовой стрелы, установленной на грот-мачте.

### Якоря

Якорное «хозяйство» крейсера включало два станковых и два запасных адмиралтейских якоря с деревянными штоками (весом по 6,55 т), стоп-анкер системы Тротмана (1,7 т), большой верп (0,97 т) и малый верп адмиралтейской системы (0,49 т), четыре цепи калибром 64 мм общей длиной 740 м, паровой шпиль, стопоры системы Легофа и поворотный крамбол на баке. После модернизации крейсер лишился двух адмиралтейских якорей, получив взамен современный якорь системы Мартина, который разместили вертикально с правого борта сразу за адмиралтейским.

### Экипаж

Численность экипажа крейсера от кампании к кампании постоянно менялась, что было связано с изменением состава вооружения и особенно парусного рангоута. До модернизации он состоял из 31—33 офицеров и 541—607 нижних чинов, а после — соответственно из 23 и 549. Хотя, согласно официальным данным Морского штаба по кораблям, находящимся в заграничных плаваниях, в кампании с февраля 1900 года по апрель 1903 года на крейсере находилось всего 22 офицера и 500 нижних чинов. В последний поход к Цусиме «Адмирал Нахимов» отправился с 650 моряками на борту (по другим данным, в октябре 1904 года на нем находилось 724 человека, из них 28 офицеров). В среднем на каж-

© 94

дого члена экипажа приходилось 2,5 кв. м площади и 5,16 куб. м объема жилых помещений.

Запас провизии рассчитывался на пять месяцев автономного плавания, пресной воды — на 6—7 суток. Для пополнения ее запасов на корабле имелись две мощные опреснительные системы.

### Общая оценка проекта

По сравнению с предыдущими русскими броненосными крейсерами «Адмирал Нахимов» имел значительно увеличившиеся водоизмещение, толщину броневых поясов и число 203-мм орудий. Пояс, правда, пришлось делать неполным и в оконечностях защита возлагалась на карапасную бронепалубу. По числу орудий ГК в бортовом залпе «Нахимов» превосходил и все иностранные крейсера, поэтому иногда его «для солидности» причисляли даже к броненосцам — например, при подсчете сил флотов, участвовавших в боях у китайской крепости Таку в 1900 году.

К сожалению, тогда практически не уделяли внимания защите корпуса от подводных взрывов. Отсутствовала она и у «Нахимова», хотя он первым в русском флоте получил противоторпедные сети, которые могли задержать торпеду при стоянке на якоре или движении малым ходом. Вес заряда мин и торпед того времени был незначительным, и эффект их воздействия приравнивался экспертами взрыву тяжелого снаряда. Находились, впрочем, горячие головы, заявлявшие, что торпеда вытеснит крупные корабли из состава флотов, которые будут состоять только из малых крейсеров и миноносцев, но к ним не прислушивались, учитывая мизерные скорость и дальность хода этого нового и пока еще толком не опробованного оружия. Однако после гибели торпедированных во время междоусобных конфликтов в Чили и Бразилии броненосцев «Бланко Энкаладо» и «Аквидабан» кораблестроители ведущих морских держав стали искать способы противоторпедной защиты корпуса. После двойного дна на большей части корпуса появилось тройное, а вдоль бортов внутри корабля начали ставить противоторпедные переборки. И хотя «Адмирал Нахимов», опять-таки первым из русских кораблей, получил продольную водонепроницаемую переборку по ДП и две бортовых — с внешней и внутренней стороны угольных ям — их нельзя было считать противоторпедной защитой. Фланговые переборки имели слишком малую толщину, чтобы выдерживать подводный взрыв, и могли помочь только при не-

больших пробоинах в обшивке, получаемых от удара о подводную скалу, риф и т.п. Переборка по ДП, ограничивая затопления в районе МКО только одним бортом, предохраняла корабль от потери части плавучести, но грозила ему потерей остойчивости. В результате подводный взрыв остался для «Нахимова» самой страшной угрозой, которая в цусимскую ночь и подвела итог его существованию.

Защита от артиллерийского огня, для 80-х годов бывшая вполне «на уровне», спустя десяток лет оказалась совершенно недостаточной. Появившиеся фугасные снаряды обрезают корабли с таким же, как у «Нахимова», бронированием только по ватерлинии, если не на гибель, то на быстрый вывод из строя. К середине 90-х годов уже утвердилась практика давать крупным кораблям в дополнение к поясу по ВЛ более тонкий верхний пояс, а также закрывать орудия броней, равной их калибру.

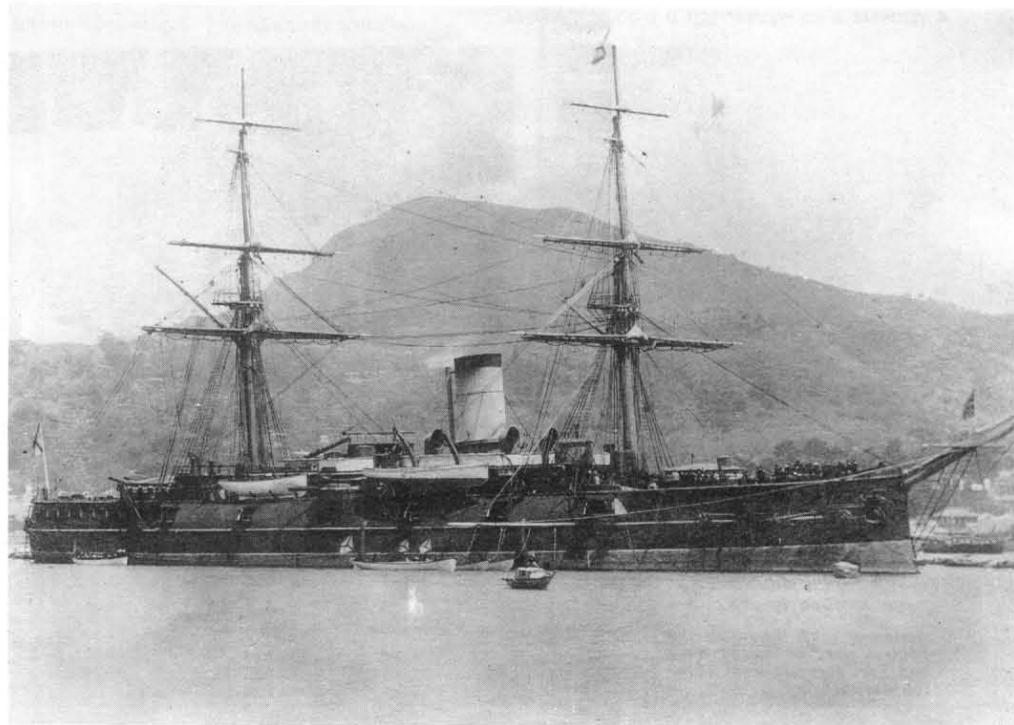
К несчастью для «Адмирала Нахимова», как и других его современников, прогресс военного кораблестроения «состарил» их раньше времени. Более эффективные и легкие водотрубные котлы, машины тройного расширения, новые электрические приборы и устройства, лучшая по качеству броня и лучшие схемы ее расположения, скорострельные патронные орудия, не требующие продувки ствола после выстрела, бездымный порох и мощные взрывчатые начинки снарядов, более совершенные системы подачи боезапаса и управления огнем — все это появилось буквально через пять-шесть лет после вступления «Нахимова» в строй. Естественно, корабли 90-х годов и тем более следующего десятилетия, даже меньшего водоизмещения, превосходили его по всем статьям.

Для его иностранных современников, которым не пришлось участвовать в войне, эта разница в техническом оснащении не была заметна, поскольку при отсутствии боевого опыта мало кто из специалистов мог позволить себе однозначные выводы о боеспособности того или иного еще не очень старого корабля. «Адмирал Нахимов» же почувствовал ее «на своей шкуре».

В случае перевооружения на меньшие, но современные 152-мм орудия, «Нахимов» с бортовым залпом из 11 дальнобойных скорострелок и достаточно толстым поясом представлял бы собой серьезную угрозу для японских броненосных крейсеров, хотя и значительно уступал им в скорости. Кстати, сведения о таком перевооружении (и даже на современные 203-мм 45-калиберные орудия), а также о неосуществленной замене котлов на водотрубные и машин на новые тройного расширения проникли в зарубежную печать. Поэтому многие справочники того времени высоко оценивали «Адмирала Нахимова», приписывая ему и более полное и мощное бронирование (например, 152-мм плиты башен), и новые орудия и даже... 19-узловую скорость.

Здесь уместно вспомнить «Имперьюз» и «Уорспайт». Хотя их и облегчили, сняв рангоут, они так глубоко сидели в воде, что при полной нагрузке под ВЛ оказывался не только броневой пояс, но и надводные торпедные аппараты. Пришлось даже снять четыре 152-мм орудия, а торпедные порты поднять на два фута. К 1893 году число орудий в батарее довели до восьми, а в 1900-м — до шестидесяти. Но все равно, два из них в мирное время хранились в береговом арсенале, а их помещения использовались под дополнительные каюты. При

Фото из коллекции В.Данилова



«Адмирал Нахимов» под вице-адмиральским флагом в порту Нагасаки, 1889—1890 гг.

«Admiral Nakhimov» under vice-admiral flag at Nagasaki, 1889—1890.

полной нагрузке защита ватерлинии обеспечивалась хорошим разделением на отсеки и угольными ямами над погруженным в воду поясом. Любое затопление над палубой, проходившей на уровне верхней кромки пояса, оказывалось опасным для корабля с таким завалом бортов вверху, поскольку при этом уменьшалась площадь сечения по мгновенной ватерлинии при крене, увеличивая потерю восстанавливающего момента. В первые годы службы, когда еще не было фугасных снарядов с мощной взрывчаткой, расположенные над поясом угольные ямы давали надежную защиту, и британское Адмиралтейство считало эти корабли в большей безопасности, когда они покидали гавань с полным запасом угля и погруженным в воду поясом, чем когда у них над водой выглядывало около фута брони, а бункеры были полупустыми. Не оправдали надежд и бортовые 234-мм орудия: стрелять из них в нос или корму оказалось невозможным без риска разнести надстройки дульными газами, поэтому углы их обстрела вместо теоретических 180 градусов пришлось ограничить 120. Разочаровавшись в «Имперьюз» и «Уорспайт», англичане с недоумением восприняли появление в составе флота вероятного противника их близкого родственника. Построив затем еще 7 крейсеров типа «Орландо», на которых убрали тяжелые барбетты и бортовые 234-мм орудия, они вообще на 10 лет отказались от строительства крейсеров с броневым поясом по ВЛ. Даже на облегченных «Орландо» узкий 254-мм пояс, скрываясь под водой при любой нагрузке, не давал никакой защиты, оставаясь только лишним бременем.

Все вышесказанное в большой степени относится и к «Нахимову», объясняя, почему столь сильный корабль построили всего в одном экземпляре. Перегруженный артиллерией, «Адмирал Нахимов» не оставлял надежд на значительную модернизацию, а его перевооружению на скорострелки среднего калибра (как это сделали со всеми броненосными крейсерами постройки 1870-1890 годов) помешала элементарная нехватка средств и времени в сложной обстановке накануне русско-японской войны.

## ПЕРВАЯ КАМПАНИЯ

С самого зачисления в списки флота «Адмирал Нахимов», хотя и не нес кормового гвардейского флага, состоял в гвардейском экипаже, то есть его комплектовали лучшими матросами и офицерами. Первым командиром стал капитан 2 ранга К.К. Деливрон 1-й, произведенный в капитаны 1 ранга еще до ввода корабля в строй, сразу после участия «Нахимова» в царском конвое в Копенгаген. Это был опытный офицер, до этого в чине капитан-лейтенанта командовавший клипером «Джигит» и совершивший на нем длительное плавание на Тихий океан. Испытания корабля задержались из-за ремонта днища, поврежденного летом 1887 года при входе в Купеческую гавань, и только 29 сентября 1888 года в 16 часов 40 минут новый крейсер вышел из Кронштадта на Дальний Восток. Осенняя Балтика встретила «Нахимова» девятибалльным штормом, но корабль по донесению командира проявил отличные мореходные качества: качка оказалась плавной, неукачиваю-

щей, чему способствовало высокое положение центра тяжести из-за парусного рангоута и орудий ГК на верхней палубе. После заходов в Киль, Шербур и Плимут «Адмирал Нахимов» продолжил свой путь по Атлантике, в обход Африканского континента. Большая осадка делала проблематичным более короткий маршрут через Средиземное море и Суэцкий канал, которым обычно пользовались идущие на Дальний Восток русские крейсера, а хорошая мореходность «Нахимова» гарантировала благополучный исход такого плавания, дававшего отличную практику команде. Относительно короткий и полный корпус позволял кораблю всплывать на крупную атлантическую волну и опускаться «очень легко и без вздрагивания», принимая на бак только «массу брызг». Правда отсутствие полубака и перегрузка заставляли командира при ходе против волны снижать скорость до 2,5 — 3 узлов, чтобы не зарываться носом, но в отличие от большинства других подобных кораблей крейсер и в этих условиях продолжал хорошо слушаться руля.

Зайдя в Порто-Гранде и Капштадт, где пополнялись запасы угля, «Адмирал Нахимов» в очередной тяжелый шторм обогнул мыс Доброй Надежды и 11 января 1889 года благополучно прибыл на о. Маврикий. Дальнейший путь пролегал через Коломбо, Батавию и Шанхай, и 6 апреля новый крейсер бросил якорь в японском порту Нагасаки, где всегда для необходимого после долгого перехода ремонта останавливались русские корабли. 13 мая «Нахимов» прибыл во Владивосток, включившись в программу обычных летних учений Тихоокеанской эскадры контр-адмирала В.П. Шмидта.

В минуты отдыха. Вид на центральную часть верхней палубы и шлюпбалки минного катера левого борта.

During a rest. Showing the central part of upper deck and port torpedo-boat slewing davits.

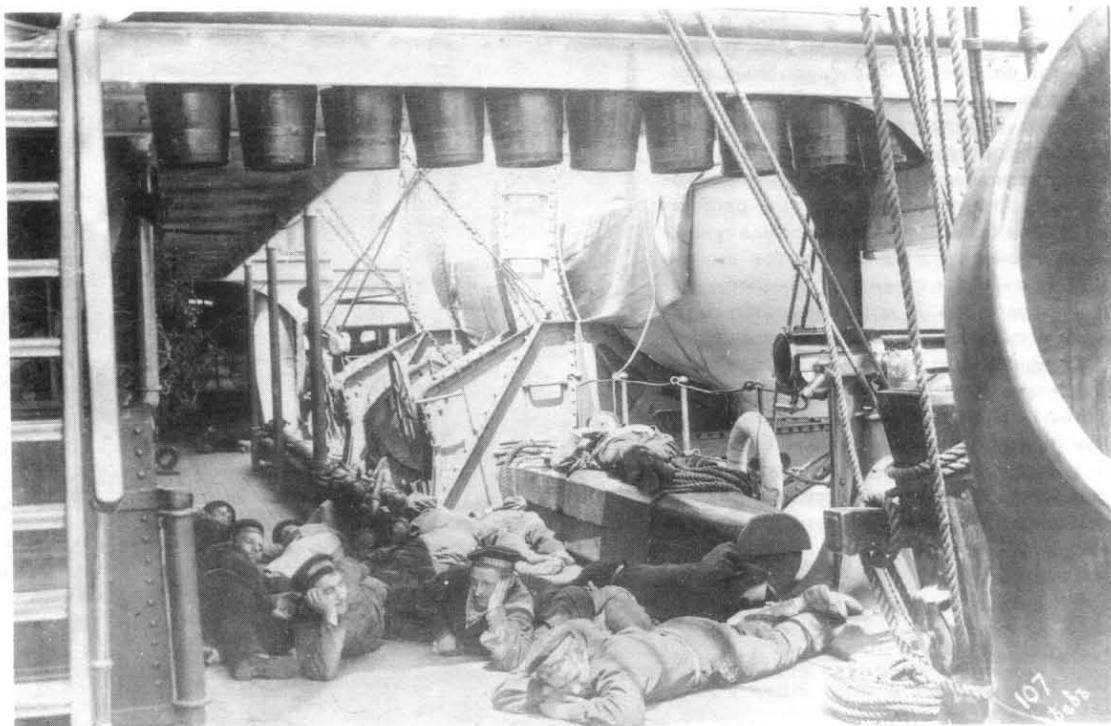


Фото из коллекции Б.Лемачко

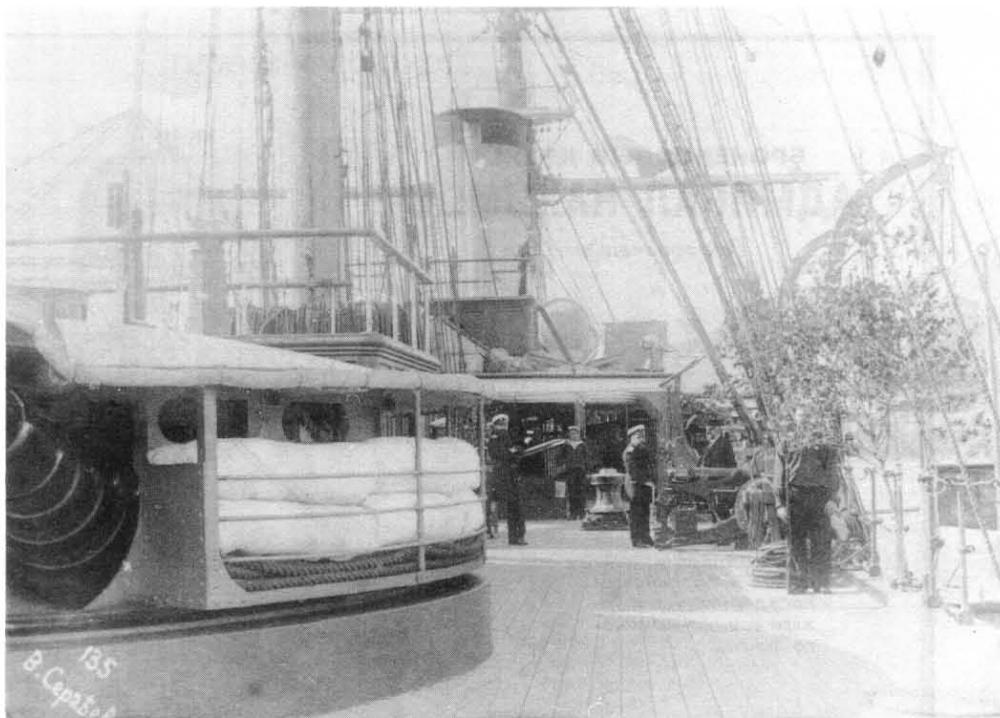
Качество постройки «Адмирала Нахимова» подверглось неожиданной проверке, когда он в июле сел на мель в бухте Новик. Наружный 400-мм деревянный киль и 152-мм слой деревянной обшивки сыграли роль своеобразного буфера, предотвратив более серьезные повреждения. Но деформированное на длине 30 м днище и разорванная между шпангоутами 50 и 52 обшивка требовали срочного докового ремонта, который тогда во Владивостоке произвести было невозможно. Пришлось идти в порт Йокогама на восточном побережье Японии, где в расположенной по соседству военно-морской базе Йокосука имелся сухой док подходящих размеров. В течение августа пробойну закрыли накладным стальным листом, восстановили водонепроницаемость деревянной и медной обшивок, а впадину в днище, достигавшую глубины 230 мм, заполнили древесной смолой, чтобы вернуть корпусу прежние обводы. Одновременно очистили подводную часть корпуса от налипших за годичное плавание ракушек и водорослей и покрыли броневой пояс семью слоями японского лака, предохранявшего металл от коррозии.

В начале сентября «Адмирал Нахимов» вернулся во Владивосток, но ранние холода заставили русскую эскадру спустя уже шесть недель уйти на зимовку в теплые японские воды. 19 октября «Нахимов» под флагом вице-адмирала В.П.Шмидта в сопровождении клипера «Разбойник» вышел из Владивостока. В море корабли разделились — «Разбойник» пошел более коротким путем через Хирадский пролив, по которому ночью «Нахимову» было идти рискованно. Сначала крейсер шел под парусами, но ночью ветер стих, и пришлось поднять пары в шести котлах. Несмотря на временами встречный ветер, «Нахимов» легко держал 11—12 узлов, и утром 22 октября бросил якорь на рейде Нагасаки, опередив «Разбойника» на несколько часов. В конце месяца к флагману присоединились канонерские лодки «Манджур» и «Сивуч». Начались эскадренные учения: парусные, рангоутные, шлюпочные, десантные и другие. 4 ноября в Нагасаки зашел флагман Китайской станции британского флота броненосный крейсер «Имперьюз». Глядя на этот безрангоутный двухтрубный корабль с длинными стволами 234-мм орудий за коробчатыми щитами, трудно было распознать в нем прототип «Нахимова». Русские офицеры, воспользовавшись предложением английского командира, побывали на показательно изготовленном к бою «Имперьюз» и с интересом ознакомились с кораблем вероят-

**Сушка коек на полубаке крейсера. Обратите внимание: носовая башня развернута орудиями в корму.**

**Hammock drying on the cruiser forecastle. Note: forward gun turret turned astern.**

Фото из коллекции Е.Лемачко



ного противника — еще свежи были в памяти события 1885 года, когда обе страны находились на грани войны.

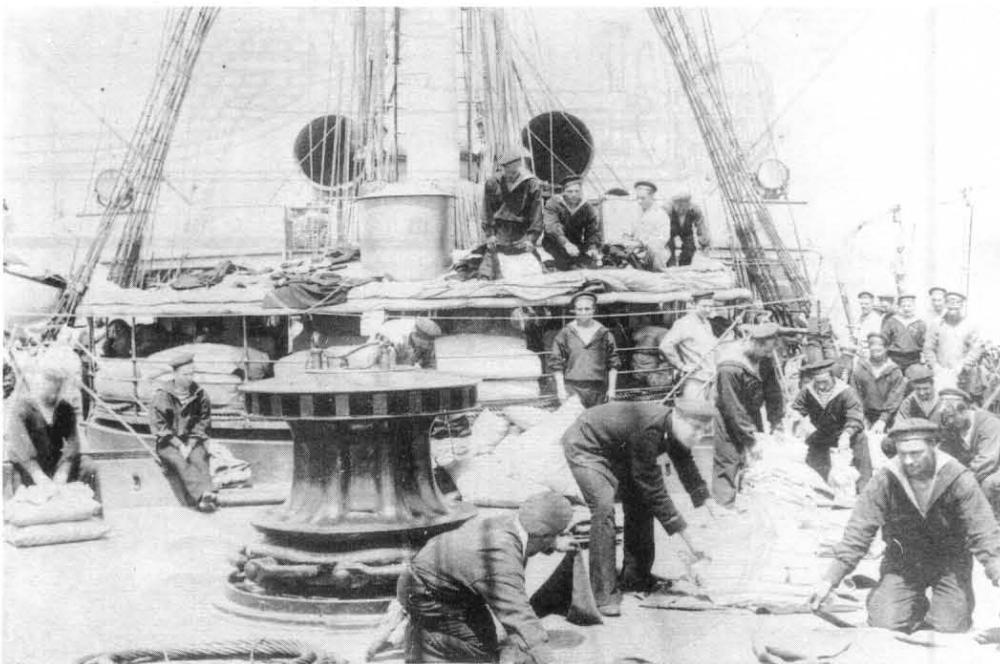
В конце ноября ушел на Балтику «Разбойник», а через неделю в обход китайских портов вышли обе канонерки. Пароход «Владивосток», на который с «Нахимова» перевели 6 нижних чинов во главе с унтер-офицером, готовился отправиться на поиски пропавшей шхуны «Крейсерок». В Нагасаки остались «Нахимов» и клипер «Крейсер». На усиление эскадры шел недавно построенный бронепалубный крейсер «Адмирал Корнилов» с новым начальником вице-адмиралом П.Н.Назимовым, но необходимость наносить визиты в дружеские греческие порты задерживала его на Средиземном море. По приказу управляю-

**Новый год в тропиках. Вместо рождественской елки — вечнозеленые деревья, украшающие парадный заборный трап. New Year in the tropics. Evergreen plant branch decorating the gangway ladder instead of Christmas-tree.**

щего Морским министерством В.П.Шмидт, не дожидаясь своего преемника, до рассвета 14 декабря спустил свой флаг и вскоре отбыл в Кронштадт через Йокогаму и Америку.

Дела штаба принял командир «Нахимова» К.К.Деливрон, которому было предписано ждать вице-адмирала Нахимова в Нагасаки. В первый же день нового «исправляющего должность начальника эскадры» случилась авария. Стоящий на якорь и готовящийся к выходу в

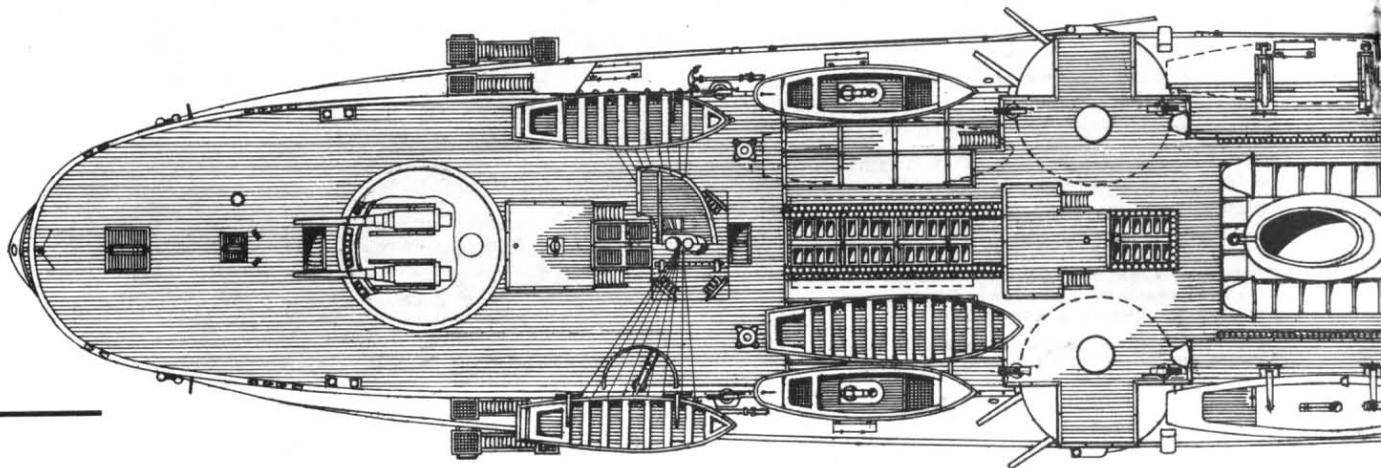
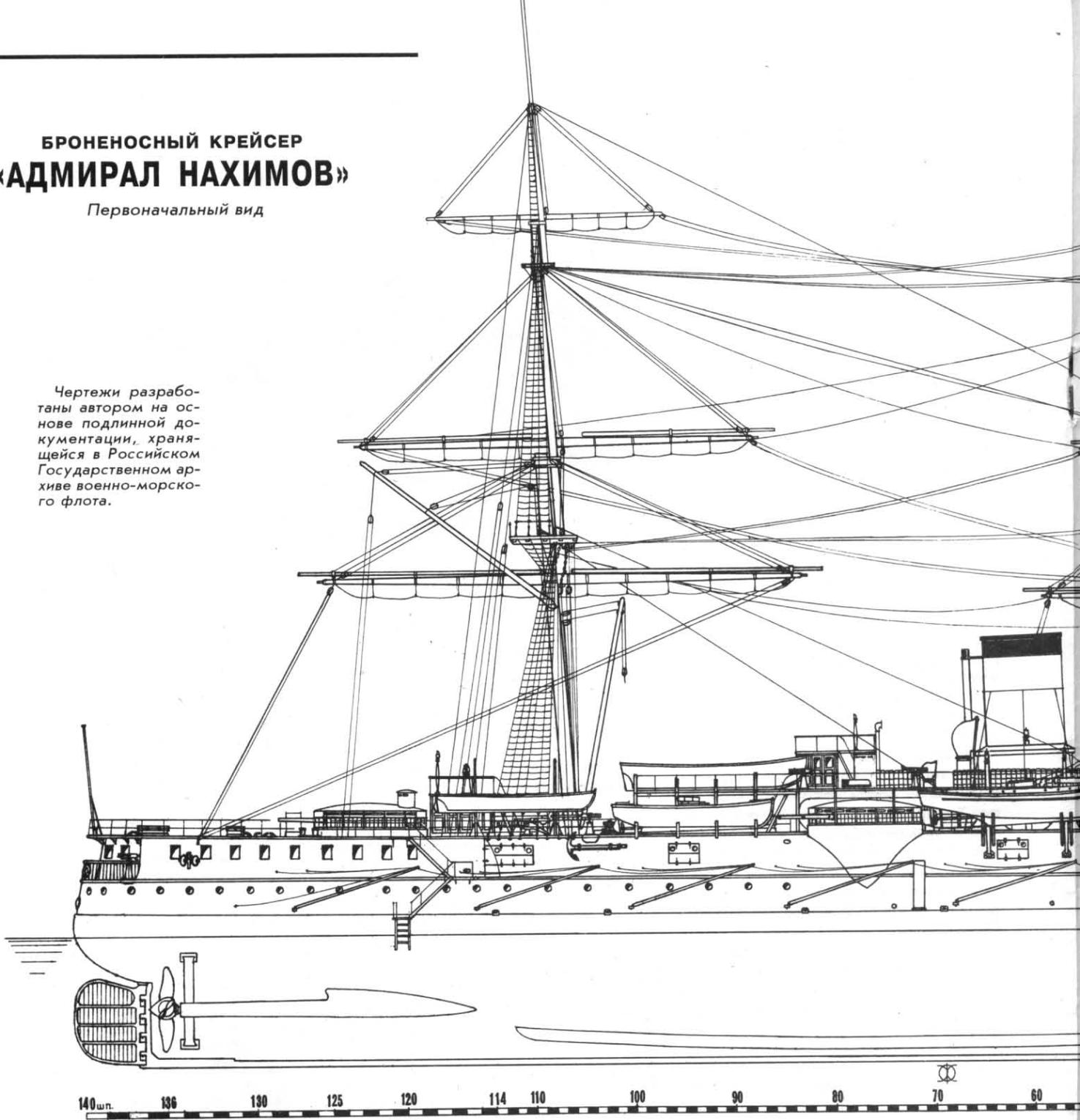
Фото из архива «Морского исторического собрания»



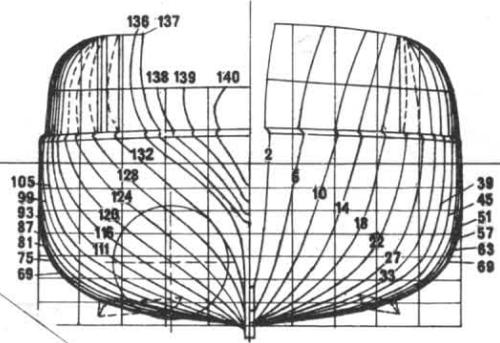
**БРОНЕНОСНЫЙ КРЕЙСЕР  
«АДМИРАЛ НАХИМОВ»**

*Первоначальный вид*

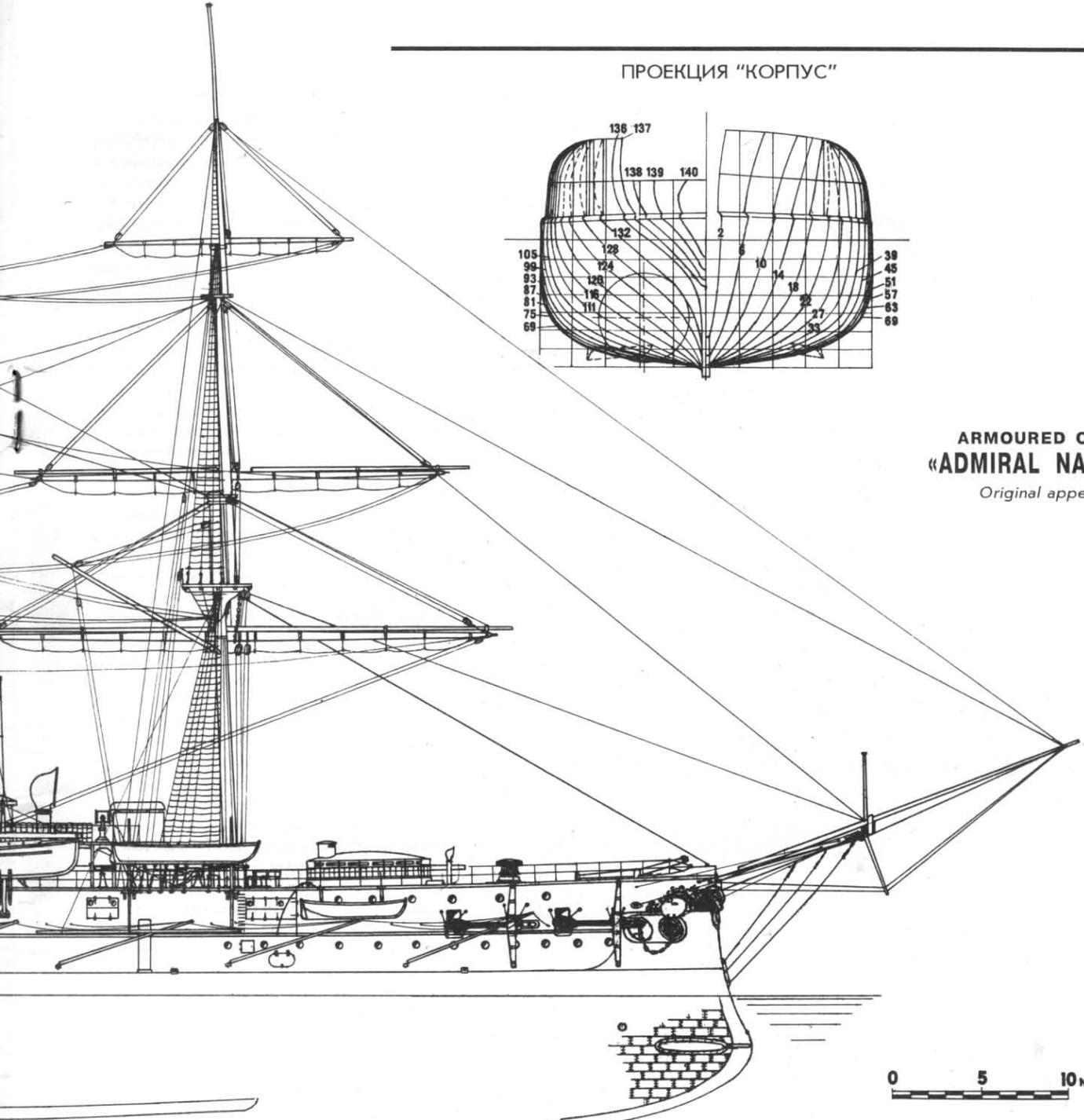
*Чертежи разрабо-  
таны автором на ос-  
нове подлинной до-  
кументации, храня-  
щейся в Российском  
Государственном ар-  
хиве военно-морско-  
го флота.*



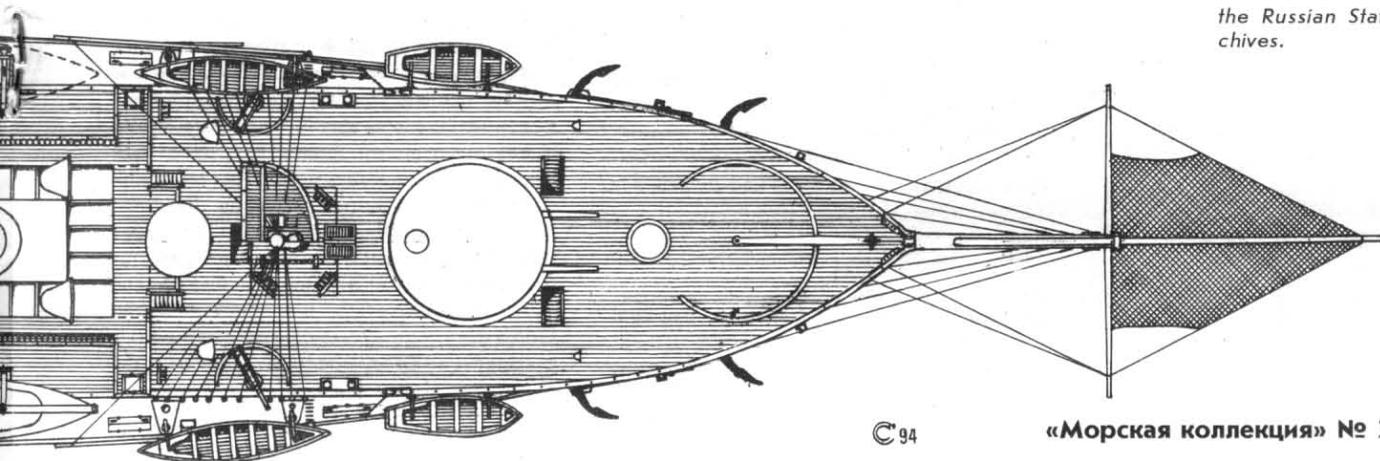
ПРОЕКЦИЯ "КОРПУС"

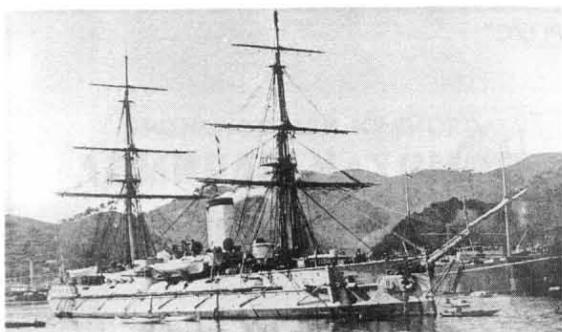


**ARMOURED CRUISER  
«ADMIRAL NAKHIMOV»**  
*Original appearance*



*Drawing by author on the basis of documentation kept in the Russian State Navy Archives.*





**«Адмирал Нахимов» в нетипичной для своего времени светлой окраске. Оба снимка относятся ко времени первой кампании корабля.**

**«Admiral Nakhimov» carried an untypical for that time light colour. Both fotos made during first foreign cruise.**

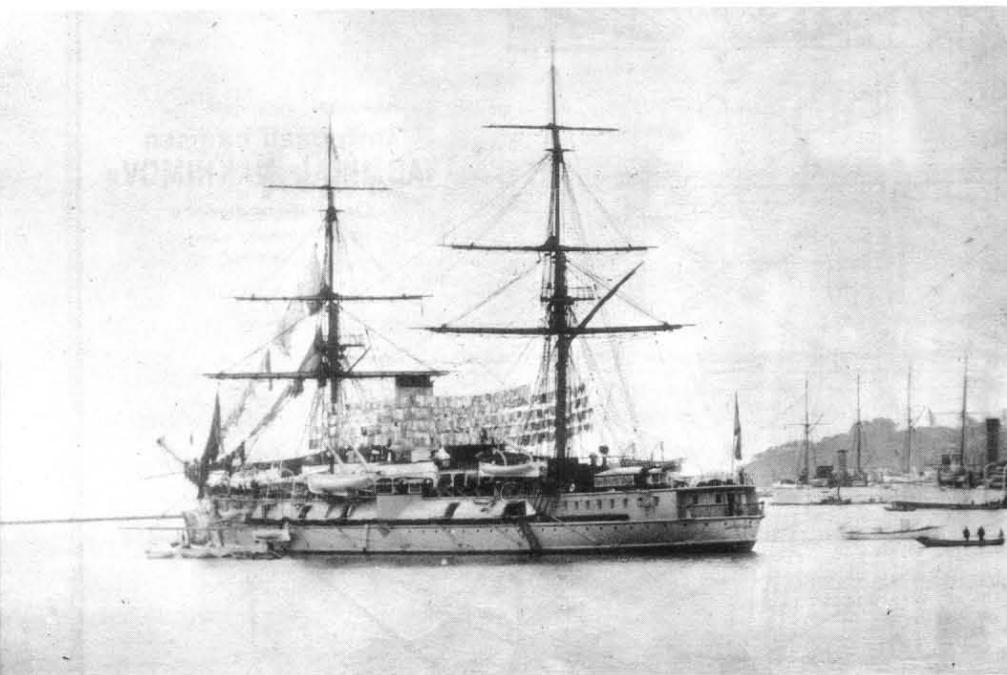


Фото из коллекции В.Данилова



Фото из коллекции Б.Лемачко

море «Владивосток» был задет проходящим мимо пароходом «Низам» английской компании «Р&О». Экспедицию по поиску шхуны «Крейсерок» пришлось отложить, а вместо этого заняться судебными делами по взиманию с англичан иска за ущерб. На «Нахимове» продолжали рейдовые учения, провели «обстоятельную» окраску крейсера, а во время начавшихся проливных дождей «немало времени употребили на теоретические занятия с командой по специальностям и обучению грамоте». Ведь за количество проведенных занятий с командой во время заграничного плавания с офицеров русского флота строго спрашивали.

Несмотря на интенсивные учения на рейде Нагасаки, гребные и парусные гонки на шлюпках, Деливрон считал, что столь длительная стоянка вредно сказывается на машинистах, кочегарах, комендорах и стрелках, лишенных всякой практики. Поэтому он настойчиво добивался разрешения выйти в море навстречу

**Матросы «Нахимова» позируют фотографу, сидя верхом на утлгаре. Хорошо видны винтовые талрепы штагов.**

**«Nakhimov's» men seated on bowsprit. Well showing the fore-stay's sleeve turnbuckles.**

вице-адмиралу Назимову. 8 января 1890 года наконец-то была получена телеграмма от управляющего Морским министерством, разрешавшая перейти в Гонконг, проведя по пути артиллерийские стрельбы. Дождавшись возвращения в Нагасаки «Манджура» и «Сивуча», «Нахимов» в 18 часов 16 января снялся с якоря при свежем ветре, имея под парами 5 котлов. В открытом море сила ветра доходила до 8 баллов, налетали десятибалльные шквалы с градом и дождем, так что для уменьшения «поддавания» волн на бак пришлось снизить ход до 3 узлов. В такую погоду нечего было и думать о проведении практической стрельбы, да и наспех отремонтированный корпус подвергался серьезному испытанию. В донесении К.К.Деливрон указывал, что в течение всего перехода «крейсер, как против ветра, так и в галфвинд, при громадной волне держался отлично и не претерпел ни малейшей аварии». Как только ветер ослабел, в помощь машинам поставили паруса, а затем ввели в действие шестой котел, чтобы успеть в Гонконг засветло 21 января. После Гонконга, где на рейде застали всю английскую эскадру Китайской станции во главе с «Имперьюз» (флаг вице-адмирала Н.Сэлмона), «Нахимов» посетил Амой, Фучоу и Шанхай, и в марте уже под командованием капитана 1 ранга Федотова, бывшего командира броненосца «Петр Великий» (Деливрон получил назначение командиром строящегося в Петербурге броненосца «Наварин»), вернулся в Нагасаки, вновь став флагманом эскадры. 23 апреля «Нахимов» присоединился в Кобе к «Адмиралу Корнилову», а 4 мая оба крейсера вместе с клипером «Крейсер» и канлодкой «Сивуч» перешли во Владивосток для выполнения программы летних плаваний и учений.

15 августа «Адмирал Нахимов» (флаг П.Н.Назимова), «Адмирал Корнилов», клиперы «Крейсер», «Джигит» и канлодка «Бобр» вышли из Владивостока в Петропавловск-Камчатский, чтобы принять участие в ежегодных торжествах в память героической обороны города от англичан и французов в 1854 году. Из-за небольшого запаса угля на клиперах часть пути в 1590 миль пришлось вести их на буксире: «Джигит» у «Нахимова», «Крейсер» у «Корнилова». Эскадра прибыла в самый восточный порт империи 22 августа, за двое суток до начала праздника. В этом походе решались и другие важные задачи, связанные с обеспечением охраны котиковых промыслов и демонстрацией флага в отдаленных портах, где до этого не видели ни одного русского боевого корабля. Рандеву всем судам Назимов назначил в Корсаковском порту на южной оконечности Сахалина, куда «Нахимов» прибыл 4 сентября. Спустя четыре дня флагман перешел в Дуэ, где его настигло сообщение о холере во Владивостоке. В связи с ка-

рантином порт закрыли, приостановив в нем все работы. Пришлось «Нахимову» почти две недели провести в море, переходя из одной бухты в другую, и только 21 сентября он бросил якорь на рейде Владивостока. На пути из бухты Америка крейсер встретил свежий попутный ветер и крупную зыбь, так что пришлось для уменьшения бортовой качки (размахи доходили до 33 градусов на борт) принять 250 т воды в междудонное пространство.

Дальнейшие действия русских кораблей в Тихом океане были продиктованы необходимостью обеспечивать морское путешествие наследника престола Николая Александровича на Дальний Восток, которое началось 19 октября из далекого средиземноморского порта Триест на борту недавно вошедшего в строй броненосного крейсера «Память Азова». Первым на встречу 11 октября вышел «Адмирал Корнилов», соединившийся с отрядом будущего царя в Бомбее. «Нахимов» же 25 октября отправился в Йокогаму и Йокосуку (вице-адмирал Назимов перенес флаг на канлодку «Бобр») для ремонтных работ, которые не мог выполнить Владивостокский порт (например, из-за отсутствия конопатчиков во Владивостоке нельзя было даже проконопатить палубу). 9—12 декабря крейсер перешел в Нагасаки, пробыв в отдельном плавании 48 суток. Двое суток принимали 1192 т угля, и в ночь на 15 декабря на стеньге «Нахимова» снова взвился флаг вице-адмирала П.Н.Назимова.

12 января 1891 года крейсер вышел в море, чтобы перед приходом в Сингапур — место встречи наследника — зайти в Манилу (18—25 января), куда также намеревался нанести визит «высочайший путешественник». Флагман прибыл в Сингапур 30 января в 14 часов 30 минут, а 31-го в 17 часов, закончив погрузку 849 т угля, вышел на внешний рейд, где 18 февраля Тихоокеанская эскадра в составе «Адмирала Нахимова», «Джигита», канлодок «Кореец» и «Манджур» флагами расцвечивания и салютом встречала «Память Азова» и сопровождавшего его «Владимира Мономаха». («Адмирал Корнилов» 23 января был вынужден отправиться в Крым с заболевшим братом Николая Георгием Александровичем на борту.) Усиленная русская эскадра под общим командованием П.Н.Назимова по пути в Японию посетила Батавию, Бангкок и Гонконг, прибыв в Нагасаки в начале апреля. Начавшееся 25 апреля в Кобе сухопутное путешествие наследни-

**Вверху:** «Нахимов» в сухом доке порта Нагасаки, около 1890 г. Носовое украшение частично демонтировано.  
**Внизу:** У берегов Японии, 1890 г. На заднем плане — крейсер «Адмирал Корнилов».

**Top:** «Nakhimov» dry-docked at Nagasaki ca.1890. Bow scroll partly dismantled.  
**Below:** Near Japan shore, 1890. In the background — cruiser «Admiral Kornilov».

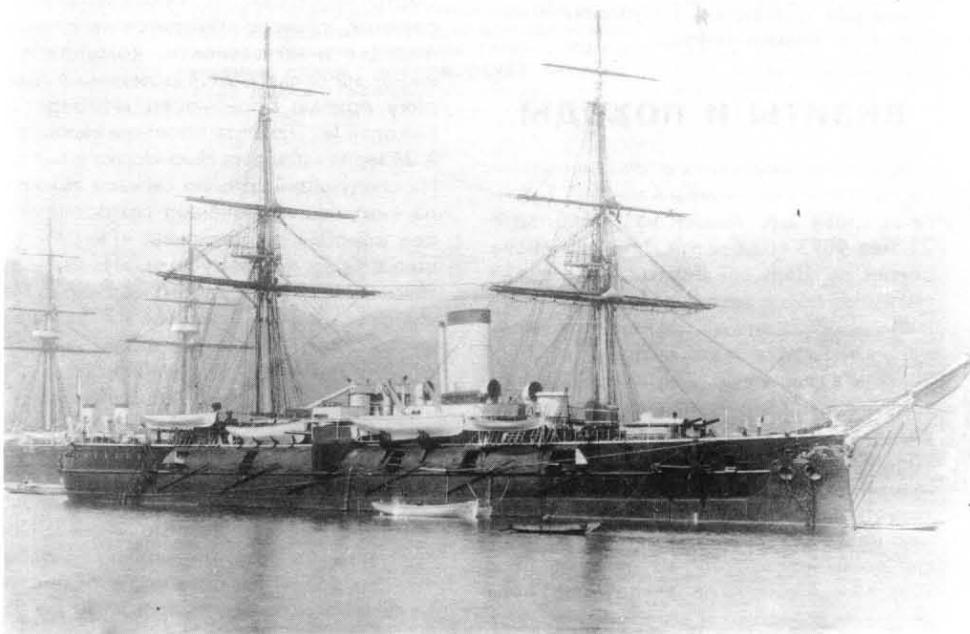
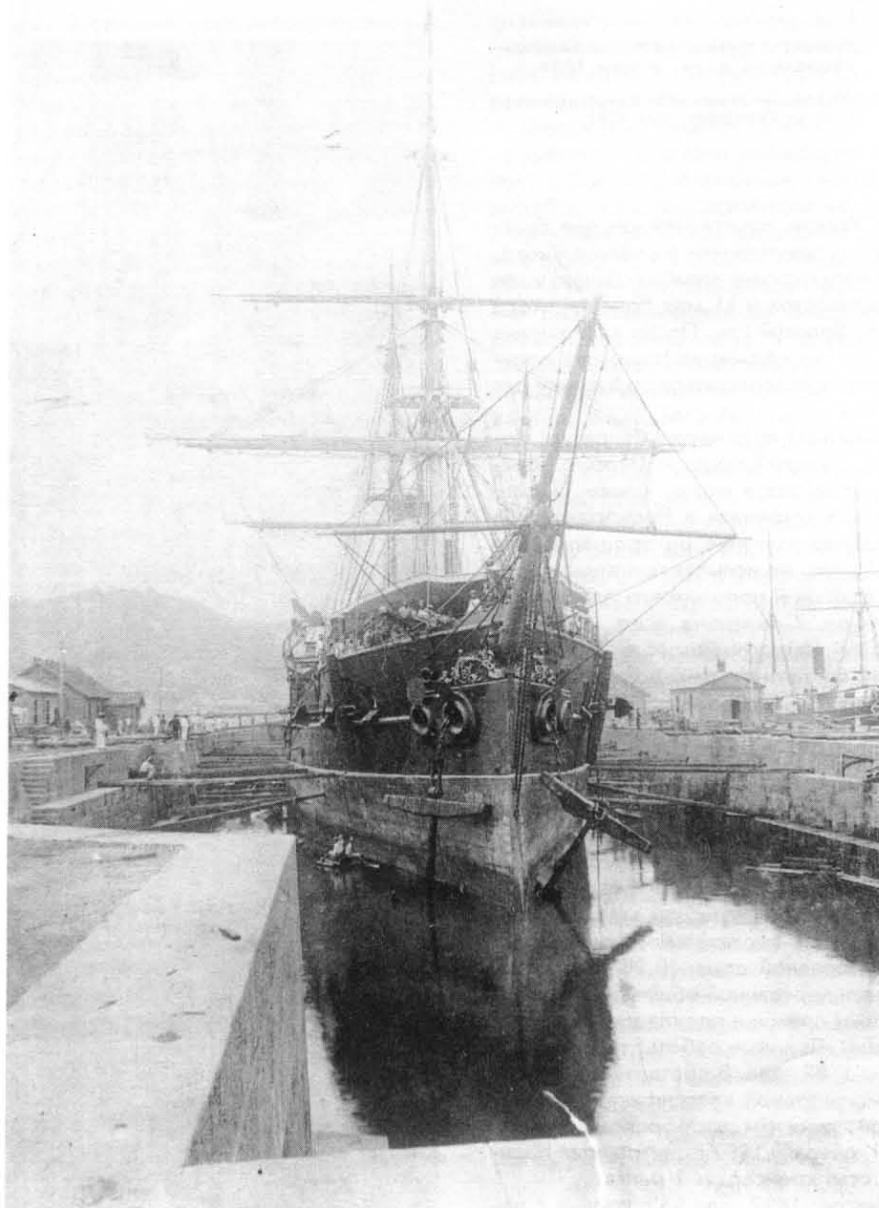


Фото из архива «Морского исторического собрания»

Фото из коллекции С.Балакина

**Ремонт в кронштадтском Константиновском доке, конец 1891 г.**

**«Nakhimov» repaired in Konstantinovsky dock at Kronstadt, late 1891.**

ка по Японии спустя четыре дня было прервано покушением на него в Киото, после чего русские корабли спешно ушли во Владивосток и 11 мая бросили якоря в бухте Золотой Рог. После завершения этой миссии «Адмирал Нахимов» получил приказ возвращаться на Балтику для ремонта.

В обратный путь через Сингапур, Коломбо, Суэцкий канал и Шербур крейсер отправился в июне, а уже 17 сентября его встречали в Кронштадте. За трехлетнее плавание он прошел около 19 000 миль, не испытав при этом ни одной серьезной поломки или аварии механизмов. Совершив еще короткий поход в Копенгаген, корабль 28 октября стал в Константиновский док для восстановления днищевого набора и обшивки корпуса. В ходе работ пришлось заменить по шесть листов наружного и внутреннего слоев горизонтального кила (4,2 т), 16 листов наружной обшивки (до 12 т), 60 бракет междудонного пространства (5,7 т), около 90 обделочных угольников по шпангоутам, стрингерам и килю (6,4 т), 4 «гребня» тавровой стали наружного вертикального кила и 8 полосу Z-образной стали (0,28 т), крепивших чаки деревянной обшивки, до тонны стыковых планок и прокладок наружной обшивки. Доковые работы завершились 1 июня 1892 года. В соответствии с первой официальной классификацией, введенной приказом по Морскому ведомству 1 февраля 1892 г., «Адмирал Нахимов» стал крейсером 1 ранга.

В январе 1892 года за плавание с цесаревичем капитан 1 ранга Федотов, капитан 2 ранга Родионов и ряд других офицеров «Адмирала Нахимова» получили высочайшие награды.

## ВИЗИТЫ И ПОХОДЫ

Во второе заграничное плавание крейсер под командованием капитана 1 ранга Лаврова 2-го вышел из Кронштадта 21 мая 1893 года. Хотя путь его снова лежал на Дальний Восток, «Адмирал Нахимов» после захода в Портленд (Англия) и на Азорские острова сначала пересек Атлантический океан, прибыв 20 июня в Нью-Йорк. 25-го числа из Бостона туда же вернулась эскадра вице-адмирала Н.И.Казнакова (броненосный крейсер «Дмитрий Донской» и бронепалубный «Рында»), приглашенная правительством США на торжество по случаю начала всемирной выставки в Чикаго, посвященной 400-летию открытия Америки. Адмирал произвел смотр прибывшему кораблю и отметил, что, не-

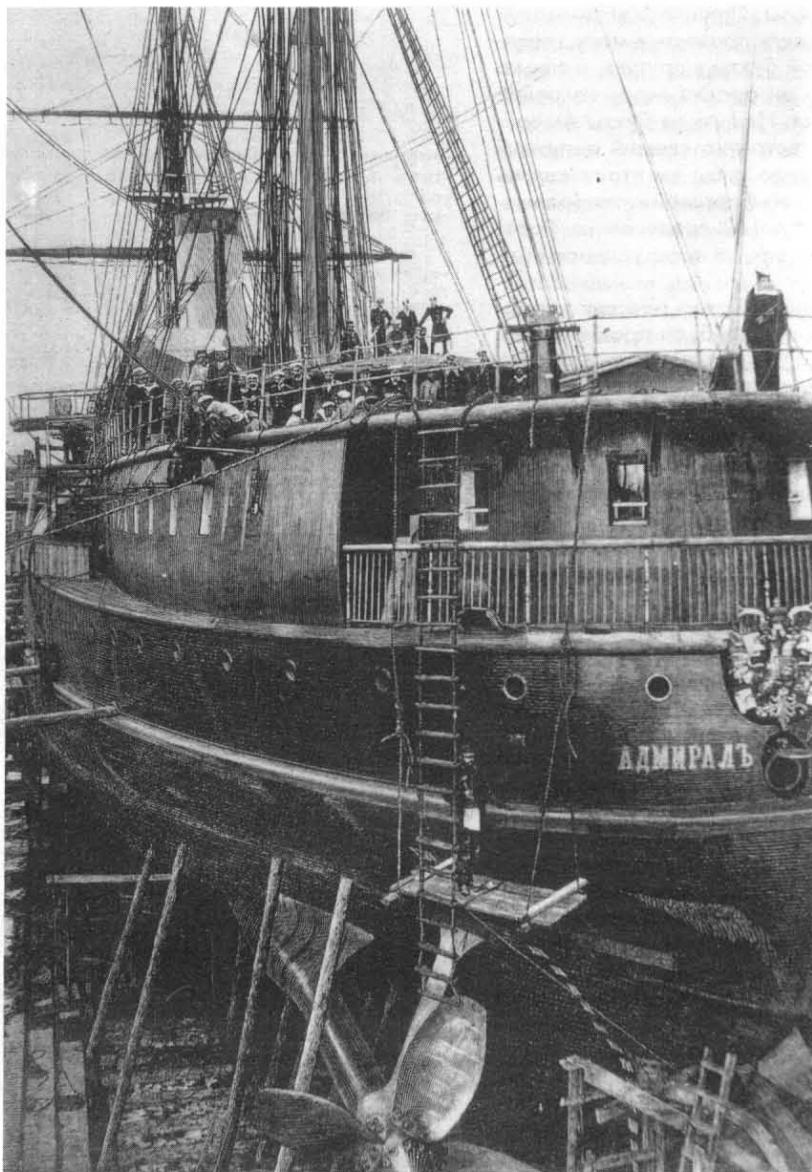


Фото из журнала «Нива»

смотря на скорый, почти без остановок, переход крейсер находится «в полном порядке и исправности, команда его имеет здоровый вид». Последним в Америку прибыл броненосец «Император Николай I». Эскадра посетила Ньюпорт, а 28 июля вышла из Нью-Йорка в океан. На следующий день по сигналу адмирала «идти по назначению самостоятельно» корабли разделились: «Рында» пошел в Кадис под парусами, «Император Николай I» — в Лиссабон, «Адмирал Нахимов» — в Гибралтар (оба с заходом на Азорские острова), а «Дмитрий Донской» с вице-адмиралом Казнаковым — через Англию и Данию на Балтику.

На переходе к о.Файял на «Нахимове» произвели проверочные стрельбы из 152-мм орудий (компрессоры и станки действовали исправно, откат орудий был нормальный) и различные учения. При постановке в помощь машине (4 работающих котла) парусов число оборотов гребных валов увеличилось с 50 до 55.

2 августа с утра погода испортилась, ветер усилился до 8 баллов, и пришлось взять 4 рифа на марселях и 2 у грот-триселя, а также ввести в действие пятый котел. 6-го числа при устойчивом зюйд-весте в галфвинд поставили марсели, брамсели, фор-стень-стаксель и грот-трисель, и на следующий день стали на рейде Хорта о.Файял, приступив к погрузке угля. Спустя три часа на рейд вошел «Дмитрий Донской», и капитан 1 ранга Лавров на вельботе отправился с докладом к вице-адмиралу Казнакову.

9 августа, закончив приемку угля, «Нахимов» ушел в Гибралтар, пройдя 1250,5 миль за 5 суток со средней скоростью более 10 узлов. Переход был сделан при столь благоприятной погоде, что на ходу даже произвели окраску крейсера и привели его в надлежащий порядок для предстоящей представительской службы в европейских водах. В это время в Петербурге готовился дружеский визит русской эскадры во Францию в ответ на

приход в Кронштадт французских кораблей в 1891 году. Обе страны тогда заключили соглашение о взаимной помощи на случай войны, которое спустя год закрепили военной конвенцией. Визиту придавалось большое значение: сближение с Францией, имевшей базы на побережьях Африки и Юго-Восточной Азии, упрочало положение русских морских сил на Тихом океане, намного облегчая трудности длительных переходов между Балтикой и Дальним Востоком. В печати то и дело появлялись статьи с оценками морских сил нового союза, которому на Балтике противостоял германский флот, а на Средиземном — итальянский и австрийский. Поэтому и состав эскадры, которую должен был возглавить крейсер «Память Азова», вышедший с Кронштадского рейда 21 августа под флагом контр-адмирала Ф.К.Авелана, выглядел внушительно: эскадренный броненосец «Император Николай I», броненосный крейсер «Адмирал Нахимов», бронепалубный крейсер «Рында» и черноморская канлодка «Терец».

Местом сбора эскадры назначили испанский порт Кадис. И надо же было такому случиться, что «Адмирал Нахимов», без каких-либо повреждений дважды пересекший Атлантику, в спокойной гавани Кадиса умудрился столкнуться с «Памятью Азова», потеряв бушприт. Повреждение сочли не таким серьезным, чтобы возвращать крейсер на Балтику для ремонта, и он продолжил кампанию, хотя без бушприта его короткий корпус с высокими мачтами выглядел довольно нелепо. (На известном рисунке художника А.Боголюбова, посвященном приходу русской эскадры в Тулон, «Адмирал Нахимов» ошибочно изображен с бушпритом.) Уже на Дальнем Востоке на место утраченного вре-

менно установили короткий однодревный бушприт.

Русские корабли посетили Гибралтар и Картагену, а в сентябре эскадра Ф.К.Авелана пришла в Тулон. Визит закончился успешно, не было недостатка в проявлении дружественных чувств французов к нашим морякам, радушно встречавших тысячи желающих посетить российские корабли. По принятой традиции командующего эскадрой, морского агента во Франции, командиров и многих офицеров кораблей эскадры, в том числе капитана 1 ранга Лаврова и старпома «Нахимова» Стеммана 2-го, французское правительство наградило орденами Почетного легиона. Высочайшим указом по Морскому ведомству от 22 ноября 1893 года государь император разрешил своим офицерам носить эти награды.

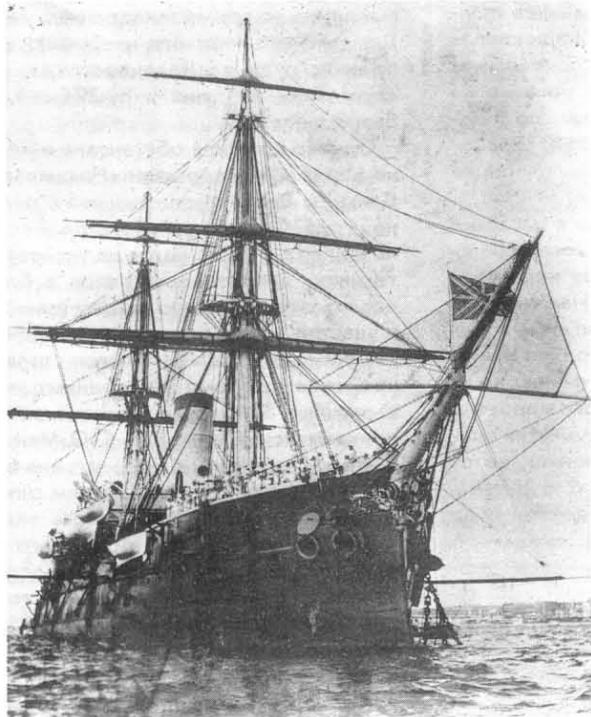
Затем русская эскадра пересекла Средиземное море, проведя около двух месяцев в водах дружественной Греции и посетив Аяччио, Пирей, Корфу. Часть ее кораблей во главе с броненосцем «Император Николай I» образовали отныне постоянную Средиземноморскую эскадру, которой вскоре стал командовать контр-адмирал С.О.Макаров, а «Адмирал Нахимов» продолжил путь на Дальний Восток, пройдя в январе 1894 года Суэцким каналом.

После заходов в Аден и Коломбо крейсер 23 марта прибыл в Нагасаки, где спустя три дня его инспектировал начальник эскадры Тихого океана вице-адмирал С.П.Тыртов 2-й. После необходимого ремонта корпуса и рангоута «Нахимов» 12 мая бросил якорь во Владивостоке. Русские силы на Тихом океане в то время состояли из крейсеров 1 ранга «Адмирал Нахимов», «Адмирал Корнилов» и «Рында» (прибыл в мае из Сре-

диземного моря); крейсеров 2 ранга «Забияка», «Разбойник» и «Крейсер» (прибыл в июне); мореходных канонерских лодок «Сивуч», «Бобр», «Кореец» и «Манджур»; транспорта «Алеут»; шести миноносцев и трех больших миноносков. Все лето «Нахимов», сильнейший корабль эскадры, проводил «большие дефектные работы», отдельные корабли в одиночку и в составе отрядов выходили в море для практики и учений, всякий раз возвращаясь во Владивосток. Боевой подготовке в тот год уделялось особое внимание — летом началась война между Японией и Китаем, затрагивающая и интересы России.

В инструкции С.П.Тыртову, полученной им при вступлении в должность в 1893 году, говорилось: «В случае войны с Азиатскими государствами эскадра должна будет вступить в бой с неприятельским флотом и уничтожить его, а при разрыве с Европейскими державами, помимо нанесения прямого вреда им, будет являться средством для отвлечения сил противника от пределов Империи и перенесения войны в воды неприятеля».

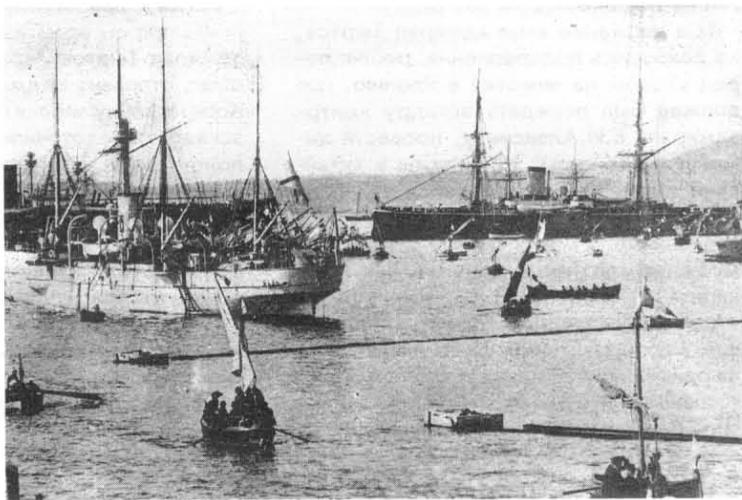
Быстрые военные успехи Японии невольно заставляли русских моряков оценивать вероятность исхода возможного столкновения с японским флотом, разбившим 5 сентября китайцев в сражении у реки Ялу. Было очевидно, что, имея всего три крупных корабля, да еще и вооруженных устаревшей артиллерией, значительно уступавших в скорости восьми более новым японским крейсерам с современными скорострельными орудиями, С.П.Тыртов не имел никаких шансов на успех не только в сражении, но и в дипломатических действиях против познанных вкус победы самураев. Более того, вынужденный «быть в непрерыв-



Слева: «Адмирал Нахимов» в США, июнь 1893 г. Справа: эскадра адмирала Авелана в Тулоне, сентябрь 1893 г. На переднем плане — черноморская канонерская лодка «Терец».

Left: «Admiral Nakhimov» in US waters, June 1893. Right: Rear-admiral Avelan's squadron at Toulon, September 1893. In the fore plan — gunboat «Teretz».

Оба фото из коллекции В.Данилова



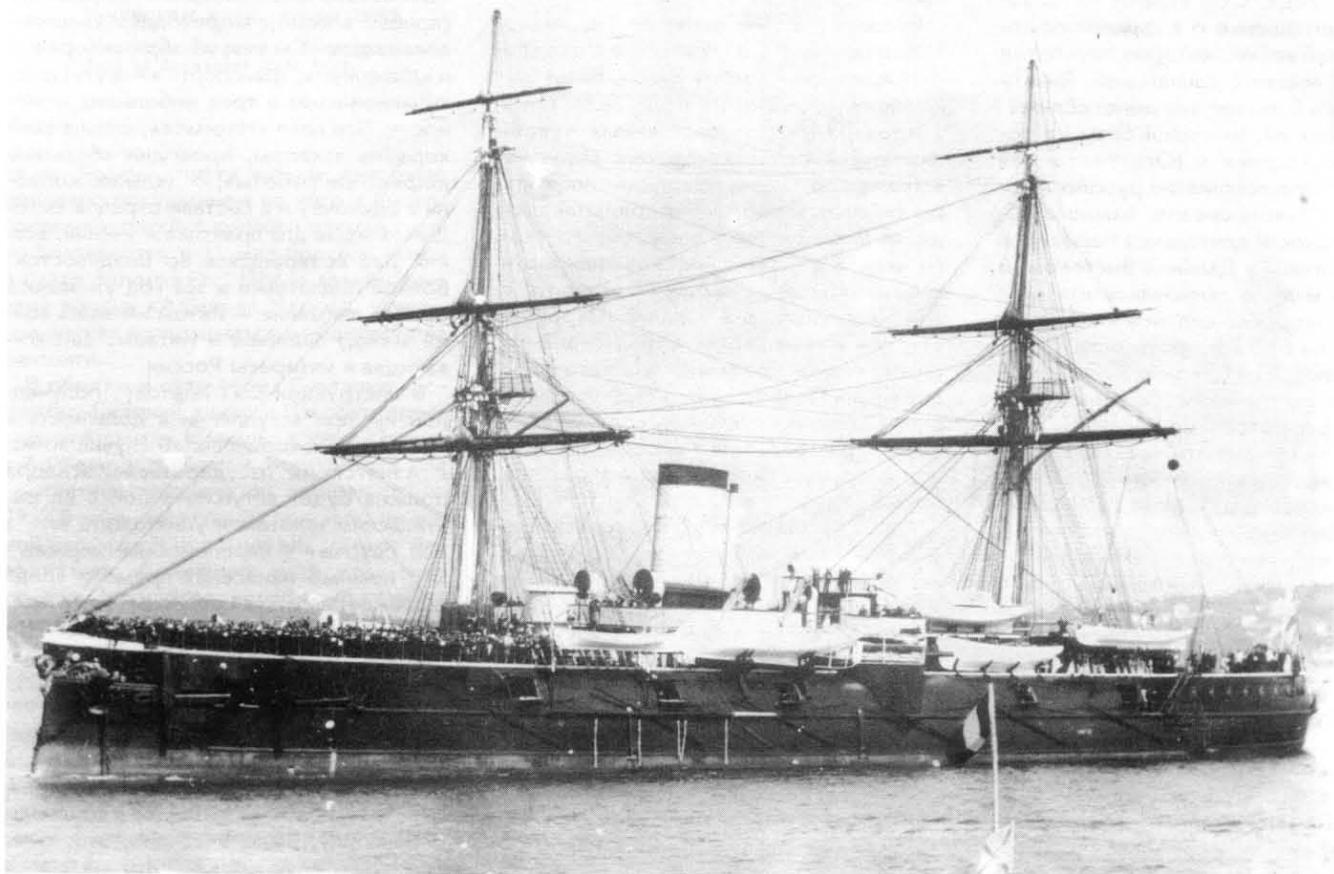


Фото из коллекции автора

ных сношениях с нашими дипломатическими представителями на Дальнем Востоке и оказывать им содействие назначением стационаров в те иностранные порты, которые они укажут, посылкой в их распоряжение караулов и десантов с судов для охраны наших миссий, посольств и т.д.», русский адмирал не мог даже собрать вверенные ему корабли вместе, чтобы провести эскадренные учения. Посылка из Средиземного моря крейсера «Память Азова» и двух минных крейсеров (попросту увеличенных миноносцев, вооруженных несколькими мелкими пушками и двумя торпедными аппаратами) не изменяла соотношение сил на тихоокеанском театре.

Тем не менее вице-адмирал Тыртов, не дожидаясь подкрепления, решил перед уходом на зимовку в Японию, где должен был передать эскадру контр-адмиралу Е.И.Алексееву, провести демонстрацию силы. 19 октября в китайский порт Чифу направился крейсер «Рында», за которым через три дня последовали флагманский «Адмирал Нахимов» (командиром корабля был уже капитан 1 ранга А.П.Кашерининов) и «Адмирал Корнилов». Все три сильнейших русских корабля 27-го числа стали на рейде Чифу, показывая японцам свою готовность к боевым действиям, после чего раздельно ушли на зимовку. 1 ноября «Адмирал Нахимов» под флагом С.П.Тыртова прибыл в Нагасаки.

Успехи японцев, захвативших обе главные военно-морские базы Китая — Порт-Артур и Вей-хай-Вей — вместе с находившимися там боевыми кораблями, вызвали значительное беспокойство в Петербурге. На Дальний Восток срочно посылались эскадры контр-адмирала Макарова, и вице-адмиралу Тыртову было предписано, дождавшись ее в японских портах, возглавить объединенные Средиземноморскую и Тихоокеанскую эскадры с целью оказания нажима на Японию. Это уже были силы, по мнению российского правительства, способные умерить воинственный пыл японцев на мирных переговорах с Китаем.

Когда в феврале 1895 года в Нагасаки прибыл крейсер «Память Азова», вице-адмирал Тыртов перенес на него свой флаг, отправив «Адмирала Нахимова» в Кобе. К концу апреля главные силы обеих эскадр сосредоточились на рейде Чифу, приступив к интенсивным маневрам и учениям. Действия русского флота в поддержку требований дипломатии оказали нужное влияние на Японию, которой на мирных переговорах с Китаем пришлось прислушаться к «дружеским» указаниям России и занять скромную позицию, отказавшись от всех своих территориальных притязаний.

«Адмирал Нахимов» попал в Средиземноморскую эскадру, куда вошли корабли, назначенные к уходу в Россию на ремонт. Вместе с «Рындой» и «Раз-

**«Адмирал Нахимов» со сломанным бушпритом. Тулон, сентябрь 1893 г.**

*«Admiral Nakhimov» lost her bowsprit, Toulon, september 1893.*

бойником» он вызывал особое беспокойство адмирала за состояние корпуса, артиллерии и особенно механизмов, что выявилось во время эскадренных учений. Для дальнего перехода требовалось «исправить суда во Владивостоке», куда «Нахимов», выйдя из Чифу 29 июня, прибыл 7 июля.

Однако сложная обстановка и нехватка кораблей задержали «Нахимова» на Дальнем Востоке еще на два с половиной года. Сплаванный и опытный экипаж позволял ему, несмотря на устаревшую технику, добиваться успехов в боевой подготовке. Большую пользу приносило и участие «Нахимова» в гидрографических работах. «Замечательную стрельбу» крейсера во время эскадренных учений в октябре 1895 года отметил в своем приказе контр-адмирал С.О.Макаров. Сыграло здесь роль и то, что «на бумаге» «Нахимов» оставался самым сильным русским кораблем на Тихом океане, несмотря на прибытие новейшего «Рюрика» и перевооруженного скорострельными орудиями «Дмитрия Донского». На совещании флагманов в конце 1895 года даже постановили, что русская эскадра должна иметь в своем составе «6 судов типа «Нахимов» или «Центурион»,

10 типа «Эдгар» или «Иосино»\*, 5 минных крейсеров и 25 контр-миноносцев». Приравнивание «Нахимова» к новейшему английскому броненосцу «Центурион», конечно, не было правомерным, но это еще раз подчеркивает, каким авторитетом в то время пользовались цифровые данные из военно-морских справочников.

В конце года после короткого захода в Чемульпо «Адмирал Нахимов» снова отправился на зимовку в Японию, пройдя в феврале докование в Йокогаме. В конце марта 1896 года крейсер стал стационаром в Чемульпо, сменив там «Адмирала Корнилова». Но через месяц, уступив место «Донскому», вместе с флагманским крейсером «Память Азова» и «Рюриком» перешел в Чифу, откуда начальник эскадры контр-адмирал Е.И.Алексеев отправился с визитом в Пекин отстаивать право на долговременное пребывание русских стационаров в китайских портах ввиду нестабильной обстановки в Маньчжурии, вызванной постройкой Восточно-Китайской железной дороги.

12 мая 1896 года почти вся Тихоокеанская эскадра собралась во Владивостоке для необходимого ремонта, артиллерийских и минных стрельб, а также десантных учений, которые неудобно было проводить в иностранных портах. В первую очередь на ремонт стали ветераны: «Адмирал Нахимов», «Адмирал Корнилов», «Крейсер», канлодки «Кореец», «Отважный» и «Манджур». Работы проводились очень медленно, так как слабые ремонтные возможности Владивостокского порта никак не соответствовали статусу главной базы флота. Плохо оборудованные мастерские, нехватка квалифицированных рабочих, устаревшие станки, отсутствие крытых складов и погрузочных средств любую работу превращали в проблему. Например, «погрузка 3110 тонн угля на четыре крейсера продолжалась двадцать дней при полном желании личного состава и старания команды окончить ее в возможно короткий срок». И это при том, что в Нагасаки или Сингапуре «Нахимов» принимал 1200 т полного запаса угля за двое суток. Не удовлетворяли мастерские порта и возросшим нуждам эскадры по артиллерийской и минной части, что наряду с отсутствием больших доков ставило боевую готовность кораблей в зависимости от иностранных (то есть японских) портов.

Тем не менее деятельный адмирал Алексеев находил любую возможность для выходов эскадры на учения. Наибо-

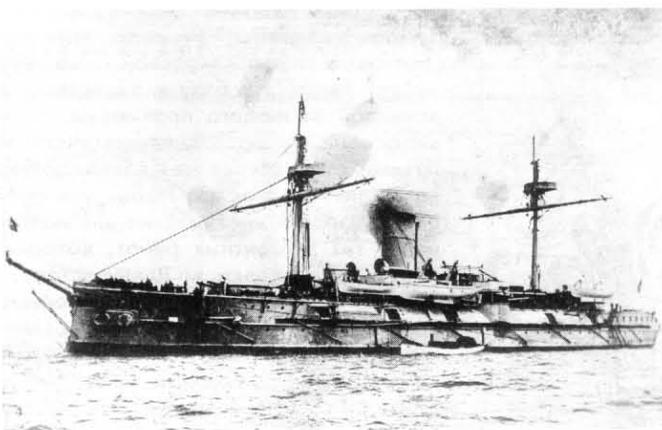
лее значительные, в которых, не считая мелких кораблей, участвовали броненосец «Император Николай I» и четыре броненосных крейсера, включая «Нахимова», состоялись 20—29 августа в заливе Славянский. Корабли провели двустороннее маневрирование, боевую стрельбу, практиковались в высадке десанта, отражении торпедных атак, постановке минных заграждений с плотиков (все русские корабли 1 ранга несли в погребах 30—50 сфероконических мин заграждения). После захода во Владивосток эскадра 11 сентября снова вышла в море, и 15-го начались трехсуточные маневры в бухте Америка. Они должны были закончиться «боем», но тот пришлось отменить «из-за малочисленности судов». Вместо «боя» произвели совместный обстрел воздвигнутой на о.Лисий батареи.

21 сентября эскадра снялась с якоря, часть судов отправилась во Владивосток, а флагманский «Память Азова» вместе с «Адмиралом Нахимовым» и «Забиякой» посетил японские порты Хакодате и Аомори, вернувшись во Владивосток 30 сентября. После мелкого ремонта и пополнения запасов почти вся эскадра, за исключением ушедшего на Балтику «Императора Николая I» и отремонтировавшихся «Адмирала Корнилова» и «Крейсера», 16 октября вышла в море для обхода корейских портов: порта Шестаков, Фузана и Чемульпо. Во время этих посещений, кроме отработки различных боевых задач, решались вопросы организации угольных складов для русских кораблей, смены стационаров,

выполнялись дипломатические миссии, способствовавшие укреплению русского влияния в Корее. Смена стационаров производилась для того, чтобы все корабли могли равномерно пройти курс боевой подготовки.

Из Чемульпо эскадра перешла в Нагасаки, где и оставалась до конца года. 21 декабря на «Адмирале Нахимове» поднял свой флаг младший флагман контр-адмирал Реунов. Пользуясь стоянкой в Японии, адмирал Алексеев систематически посылал корабли в отдельные плавания для изучения японских портов и бухт. В то время уже стало проявляться направленное против России недовольство в различных слоях японского общества, особенно среди военных. Увеличение японской армии и флота, сооружение новых портов и военно-морских баз, подготовка большого военного займа, антирусские публикации в печати и активная посылка войсковых контингентов в Корею показывали, что Япония масштабно готовится к войне. 8 марта 1897 года начались большие маневры японского флота, которые продолжались 10 дней, а спустя две недели японское правительство объявило о своем желании «обратить Нагасаки в военный порт», сделав дальнейшее пребывание там русских кораблей невозможным. 20 апреля эскадра почти в полном составе, включая «Нахимова», покинула Нагасаки и, разделившись на два отряда, направилась в обход корейских портов: Лонг-Рич, Чемульпо, Фузан, Гензан и порта Шестаков, где было назначено раendezу. Это посещение предприняли для нажима на

Фото из коллекции А.Зайкина



«Нахимов» с облегченным рангоутом во время маневров на рейде китайского порта Чифу, 1895 г.

«Nakhimov» with reduced rig during maneuvers off Chefoo, 1895.

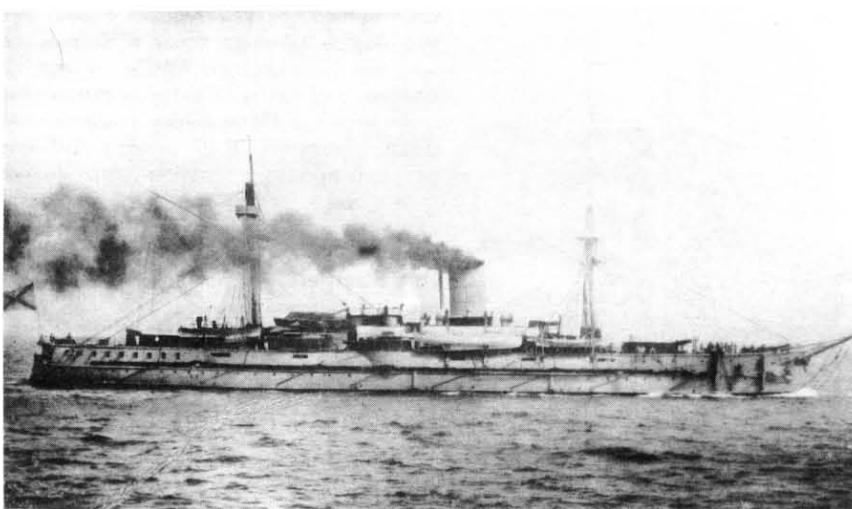


Фото из коллекции В.Данилова

\* Броненосец 2 класса «Центурион»: 10 650 т; 18,5 уз.; 4 254/32 орудия, 10 120/40 скорострельных орудий; броня: пояс по ВЛ — 305, барбетты — 229, башни — 152, казематы — 127 мм. Английский крейсер 1 класса «Эдгар»: 7450 т; 20,5 уз.; 2 234/30, 10 152/40 скорострельных орудий; броневая палуба 25 — 127 мм. Японский крейсер «Иосино»: 4150 т; 23 уз.; 4 152/40 и 8 120/40 скорострелок; броневая палуба 51 — 114 мм.

корейское правительство, которое не без участия японцев затягивало переговоры по поводу увеличения числа русских военных инструкторов в корейской армии. И на этот раз благодаря флоту вопрос для России решился благоприятно.

В начале мая эскадра из порта Шестаков вернулась во Владивосток, проведя три дня в заливе Посьет. В базе корабли приступили к ремонтным работам и приемке различных запасов, чтобы 10 июня выйти для практического плавания в Славянский залив. В течение 10 дней корабли по очереди выходили в море для ночных артиллерийских стрельб и в Амурский залив для стрельбы торпедами на ходу. На якоре производились различные учения: артиллерийские, минные, своз десанта на шлюпках и высадка на берег, постановка мин и сетевых заграждений. В очередной раз начальник эскадры — произведенный в вице-адмиралы Е.И. Алексеев — обратил внимание на нежелательность сохранения на кораблях дымного пороха. На примере «Рюрика», который имел те же 203-мм 35-калиберные орудия, что и «Нахимов», он доказывал необходимость перевести их на бездымный порох или заменить сами орудия на современные скорострельные с патронным заряданием: «При выстреле одного бортового 8-дюймового орудия цель настолько закрыва-

лась густым дымом, что остальные орудия (новые 16 152-мм и 6 120-мм. — авт.), несмотря на бездымный порох и свою скорострельность, должны были прекращать огонь». Выявилась также невозможность стрельбы из надводных торпедных аппаратов на скорости свыше 10 узлов.

21 июня корабли вернулись во Владивосток, снова приступив к ремонту и пополнению запасов угля, воды и провизии. Красноречиво свидетельствуют о возможных действиях базы следующие строки: «Наполнение котлов пресной водой на крейсерах «Рюрик», «Адмирал Нахимов», «Адмирал Корнилов» и «Дмитрий Донской» заняло время с 8-го по 19 июля, т.е. 11 дней» (в порту имелся всего один бот-водолей). А погрузка 1770 тонн угля на эти четыре крейсера из-за нехватки барж длилась 17,5 суток! Только 30 июля эскадра смогла выйти в залив Славянский для двухнедельных практических занятий.

31 августа отбывшего на Черное море Е.И. Алексеева сменил контр-адмирал Ф.В. Дубасов, которому и пришлось решать вопрос о новой незамерзающей базе флота. Эскадра оставалась во Владивостоке до 29 октября, когда новый начальник вывел ее для обхода корейских портов. Большинство из них уже посещались русскими кораблями, проводившими подробные описные работы, но Ф.В. Дубасов решил практически проверить доступность и удобство этих портов для базирования целой эскадры. В результате этого похода он отправил в Петербург предложение выбрать в качестве базы флота корейский порт Мозампо на архипелаге Каргодо. Адмирал доносил в главный морской штаб, что может занять эту базу и защищать ее эскадрой от любого противника, пока вопрос не решится дипломатическим путем. Готовящегося же к возвращению на Балтику «Адмирала Нахимова» пришлось направить в Нагасаки для выполнения тех ремонтных работ, которые нельзя было сделать во Владивостоке.

Однако в Петербурге были больше озабочены слухами о возможном занятии Порт-Артура английской эскадрой, которая бросила якоря на рейде Чифу. Считая, что в сложившейся обстановке важнее склонить Китай к разрешению свободного доступа русских кораблей в его порты (аренда базы в Корее, по мнению российского МИДа, могла до опасного предела обострить отношения с Японией), в Петербурге решили опередить англичан, и 27 ноября Дубасов получил приказ послать в Порт-Артур отряд судов, который должен был оставаться там до особого распоряжения и «быть готовым ко всяким случайностям». Для быстрого выполнения этой акции, грозившей перерасти в международный конфликт, Дубасову разрешалось задержать уход «Адмирала Нахимова». Старый крейсер под флагом

контр-адмирала Реунова и возглавил отряд, куда также вошли «Адмирал Корнилов» и канлодка «Отважный». С этого началось освоение Порт-Артура — новой базы русского флота на Дальнем Востоке. Борьба за нее спустя 7 лет привлекла внимание всего мира. Отряд оставался в Порт-Артуре до конца января, после чего «Адмирал Нахимов» наконец-то ушел на Балтику. Его сменили более мощные корабли, постоянное присутствие которых привело к передаче 15 марта 1898 года части Ляодунского полуострова с портами Талиенван (Дальнянвань), Порт-Артур в аренду России.

«Нахимов» тем временем неспешно возвращался на Балтику через Сингапур, Коломбо, Аден, Суэц. Пройдя в апреле 1898 года Суэцким каналом, крейсер посетил с визитом французскую базу Брест и в середине мая прибыл в Кронштадт, закончив свое самое длительное заграничное плавание. 13 мая его посетил царь Николай II, хорошо помнивший крейсер по своему путешествию еще наследником. Затем «Адмирал Нахимов» стал на капитальный ремонт и модернизацию, а его командир капитан 1 ранга Н.И. Небогатов получил назначение начальником учебно-артиллерийского отряда.

## СНОВА В ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫХ ВОДАХ

Внешнеполитическая обстановка, требующая быстрого наращивания морских сил на Дальнем Востоке, заставляла русское Морское ведомство наряду со строительством новых кораблей проводить интенсивную модернизацию старых, насколько возможно приспособившая их к требованиям современного морского боя. На «Адмирале Нахимове» сняли парусный рангоут, заменили котлы, станки орудий, установили новое оборудование, электроприводы к установкам ГК и подаче боезапаса. Но из-за недостаточной мощности Обуховского завода, основного поставщика артиллерии для российского флота, не удалось заменить 203-мм и 152-мм пушки — новых с трудом хватало на строившиеся корабли.

В очередное заграничное плавание «Адмирал Нахимов» вышел в ноябре 1899 года под командованием капитана 1 ранга С.С. Всеволодовского. Тяжелая ледовая обстановка в Финском заливе заставила корабль зайти в Ревель, выдержав ночью 11-балльный шторм со снежной пургой, во время которого на камнях о. Гогланд потерпел аварию броненосец береговой обороны «Генерал-адмирал Апраксин». Дальнейшее продвижение было невозможно, рассматривался даже вопрос о возвращении в Кронштадт. Но с прибытием нового ледокола «Ермак» появилась надежда, и 26 января, первым из боевых кораблей, «Нахимов» с помощью «Ермака» преодо-

Носовое украшение крейсера: первоначальный вид (вверху) и после модернизации 1898 — 1899 гг. (внизу).

«Nakhimov's» bow scrolls: original (up) and after modernization (down).

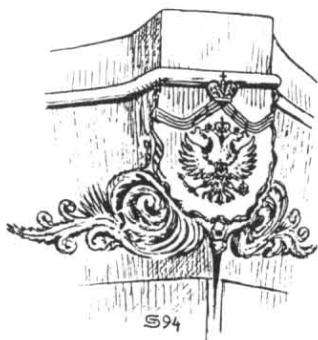
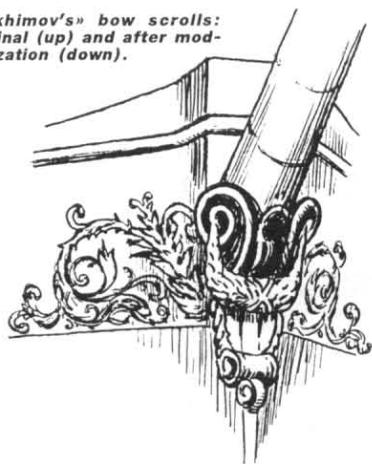


Рис. С. Балакина

После модернизации внешний вид крейсера сильно изменился. Так выглядел «Нахимов» в 1899 г.

*«Nakhimov's» external appearance was considerably changed after 1898–1899 modernisation.*

лел 100 миль ледовых полей. На чистую воду крейсер вышел с поврежденной на большой площади подводной обшивкой и погнутыми лопастями винтов, ремонт которых решили провести в одном из иностранных портов.

После посещения Кия и Шербура «Адмирал Нахимов» в марте 1900 года прибыл в Специю и стал в док на двухмесячный ремонт. В июне крейсер через Суэцкий канал поспешил на Дальний Восток, где русская эскадра Тихого океана впервые приняла участие в боевых действиях при подавлении боксерского восстания в Китае. Поскольку существовала опасность прорыва ряда китайских крейсеров в океан для действий против торгового судоходства, «Нахимов» получил приказ «главного начальника и командующего войсками Квантунской области и морскими силами Тихого океана» вице-адмирала Е.И.Алексеева задержаться в Гонгконге для охраны русских транспортов. Присоединиться к эскадре крейсер смог только в августе, успев поучаствовать в действиях против китайцев, продолжавшихся до октября.

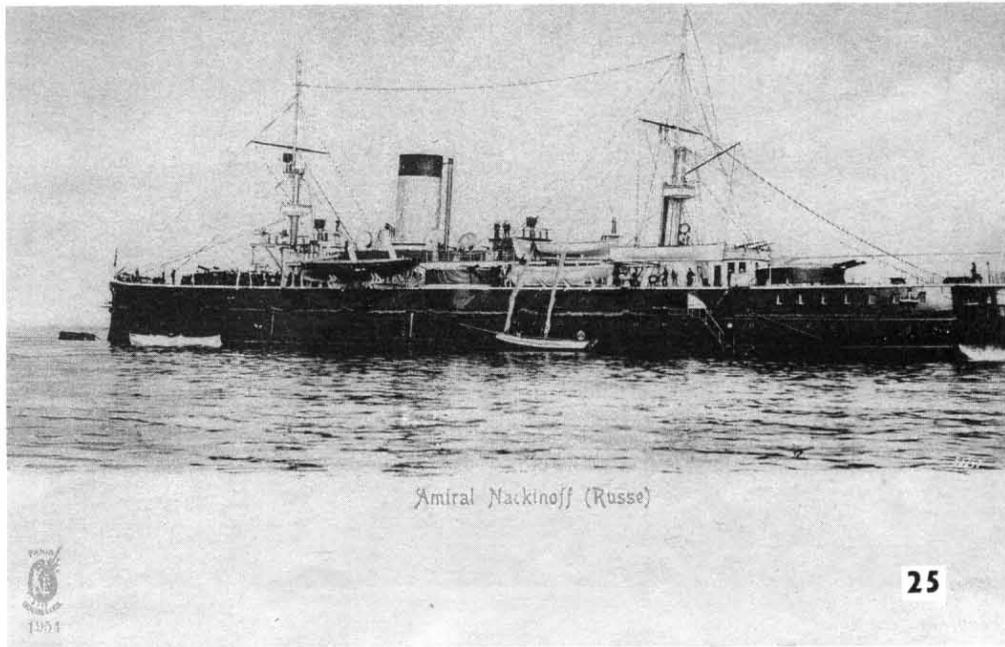
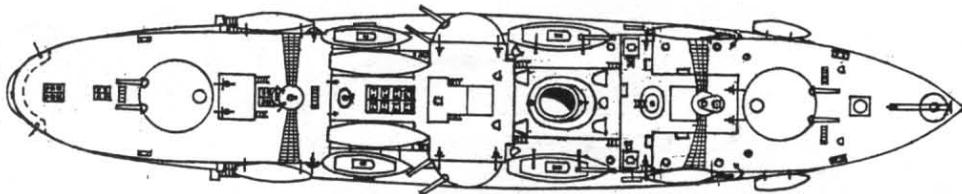
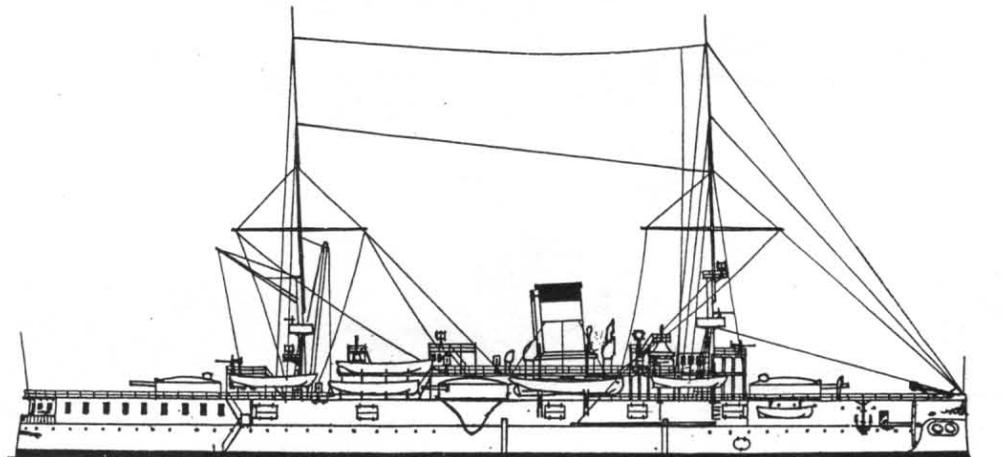
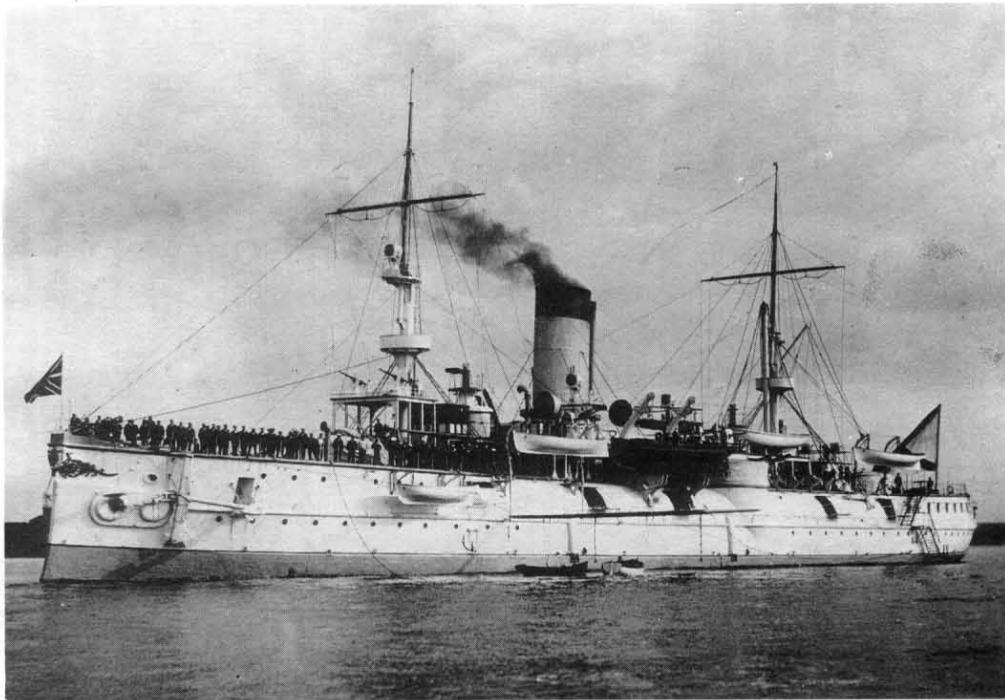
До конца года «Нахимов» посетил Шанхай и Нагасаки, а в январе 1901 года — Мозампо, после чего приступил к обычным учениям в составе эскадры. Командиром стал капитан 1 ранга А.Ф.Стемман. Во время маневров на внешнем рейде Порт-Артура отличился один из минных катеров «Адмирала Нахимова». В течение двух с половиной часов, ни разу не попав в луч прожектора и не будучи обстрелянным, он прошел мимо крейсера «Адмирал Корнилов», успешно атаковал броненосец «Сисой Великий» и крейсер «Дмитрий Донской», а затем, пройдя через временно открытый для выхода миноносца бон внутрь гавани, «потопил» стоявшую там канонерку «Отважный». Начальник эскадры вице-адмирал Н.И.Скрыдлов в своем приказе, высоко оценив действия командира катера мичмана В.Н.Игнатьева, высказал озабоченность необеспеченной охраной стоянки кораблей на внешнем рейде Порт-Артура.

В июне крейсер вместе с эскадрой перешел из Порт-Артура во Владивосток, где 6 июля стал в док для ремонта. Конец лета и сентябрь «Нахимов» с другими кораблями провел в интенсивных маневрах и учениях около Владивосто-

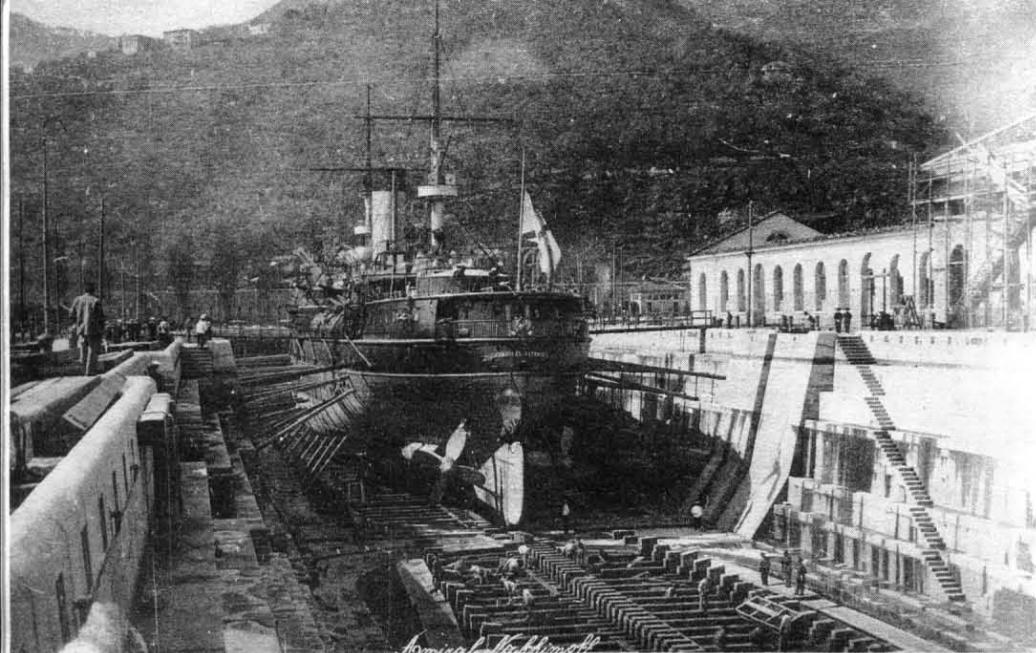
**«Адмирал Нахимов» после модернизации, 1900 г. Хорошо видны затянутые брезентом башни. (Фотооткрытка из коллекции Б.Лемачко).**

*«Admiral Nakhimov» after modernization, 1900. Well showing the canvas covers around turrets.*

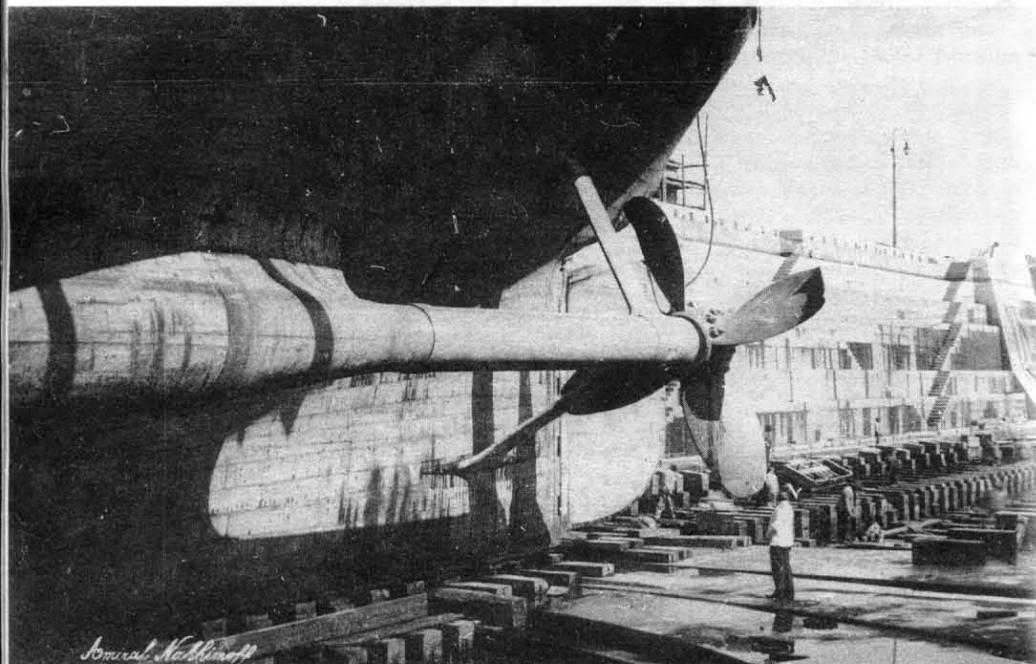
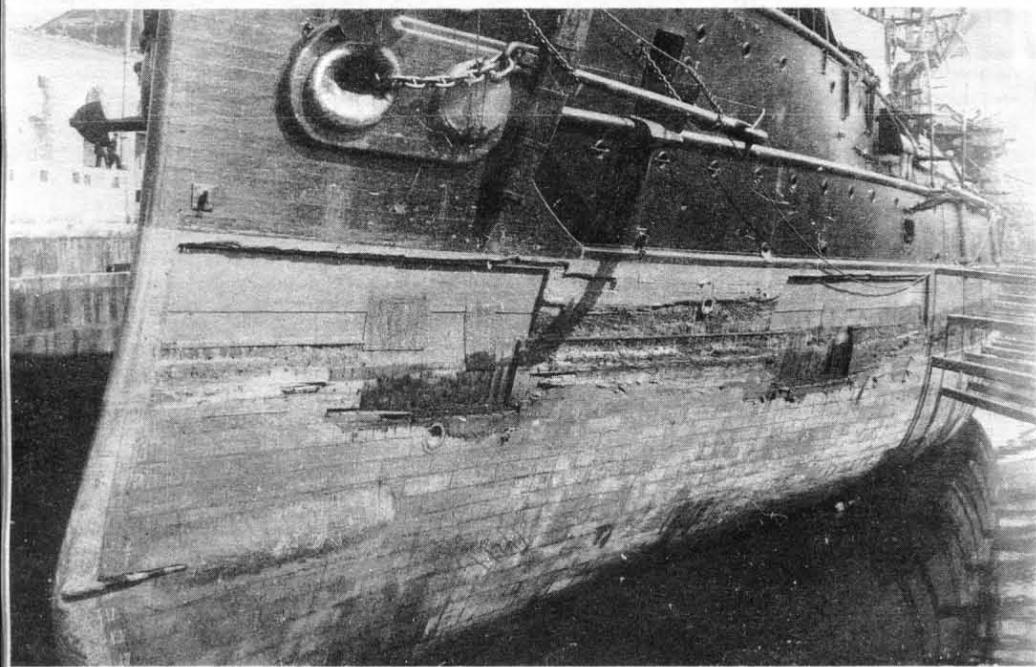
Фото из коллекции А.Шмагина



Amiral Nakhimoff (Russe)



Все фото из коллекции А.Шмагина



ка, а в октябре вернулся в Артур, где до начала зимовки эскадра продолжала боевую учебу. 12 декабря в Россию ушел отряд кораблей, которые с 1898 года составляли основу Тихоокеанской эскадры и вынесли на себе основную тяжесть освоения Порт-Артура: броненосцы «Наварин» и «Сисой Великий», крейсера «Владимир Мономах», «Дмитрий Донской» и «Адмирал Корнилов». Наступившая суровая зима с обильными снегопадами сделала бесполезной стоянку кораблей на открытом внешнем рейде Порт-Артура. Из-за сильного волнения прекратилось даже сообщение с берегом. Поэтому вместе с отрядом крейсеров контр-адмирала К.П.Кузмича и ремонтировавшим машины броненосцем «Севастополь» 20 декабря «Адмирал Нахимов» перешел на внутренний рейд, закончив кампанию 1901 года. Броненосцы «Петропавловск» и «Полтава» ушли в Японию.

Весной на рейдах Порт-Артура и Тапиенвана возобновились боевые учения эскадры, к которой постоянно присоединялись новые корабли, прибывавшие с Балтики. «Адмирал Нахимов» вступил в кампанию 1 мая вместе с броненосцем «Севастополь», минзагом «Енисей», недавно прибывшими крейсером «Варяг» и пятью миноносцами. Возросшая мощь русского флота на Тихом океане была продемонстрирована 16—17 мая в давно облужбованном для этих целей китайском порту Чифу. После возвращения в Порт-Артур «Адмирал Нахимов» 30 мая вместе с отрядом крейсеров контр-адмирала К.П.Кузмича ушел во Владивосток для докования.

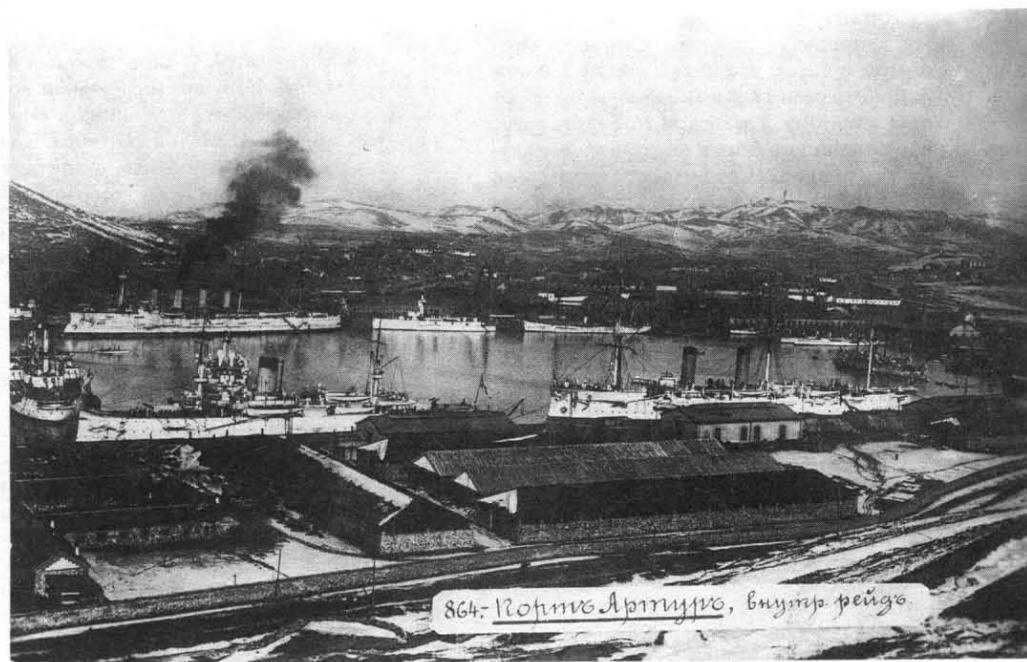
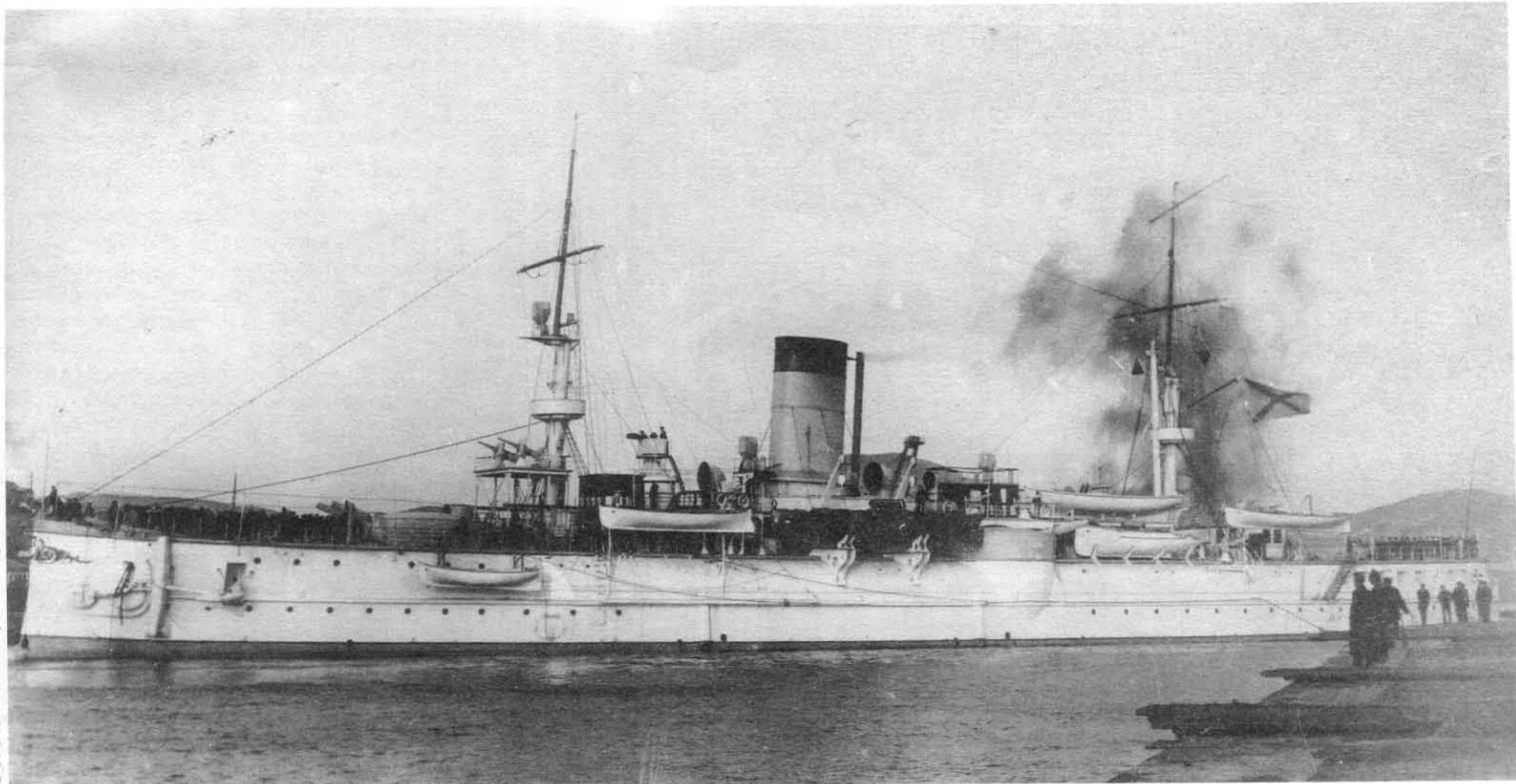
23 июня 1902 года собравшийся на Владивостокском рейде флот отмечал 100-летие со дня рождения прославленного русского адмирала П.С.Нахимова. 17 выстрелами салютовали корабли эскадры адмиральскому флагу, поднятому на стеньге «Адмирала Нахимова». Уже на следующий день возобновились учения, изредка прерываемые приемами посещавших Владивосток иностранных боевых кораблей и целых отрядов. Дальнейшей боевой подготовке «Адмирала Нахимова» помешало назначение на него великого князя Кирилла Владимировича, за короткий срок «выплававшего» на Дальнем Востоке чин капитана 2 ранга (начинал он мичманом на крейсере «Россия» в 1897 году). Пребывание на эскадре великого князя Кирилла, а затем и его брата Бориса доставило немало хлопот ее начальнику вице-адмиралу Н.И.Скрыдлову.

«Знакомясь» с будущим театром боевых действий, великие князья для визи-

**На ремонте в Специи, весна 1900 г. Поврежденная обшивка и погнутые лопасти гребного винта вызваны плаванием во льдах на Балтике.**

*Refit at Spezia, spring 1900. Note: outer sheathing and screw blades damaged in the Baltic ice.*

*Admiral Naхимov*



▲  
«Адмирал Нахимов» в Восточном бассейне Порт-Артура, 1900–1902 гг.

«Admiral Nakhimov» in East basin of the Port-Arthur, 1900–1902.

Фотооткрытка из коллекции В. Данилова

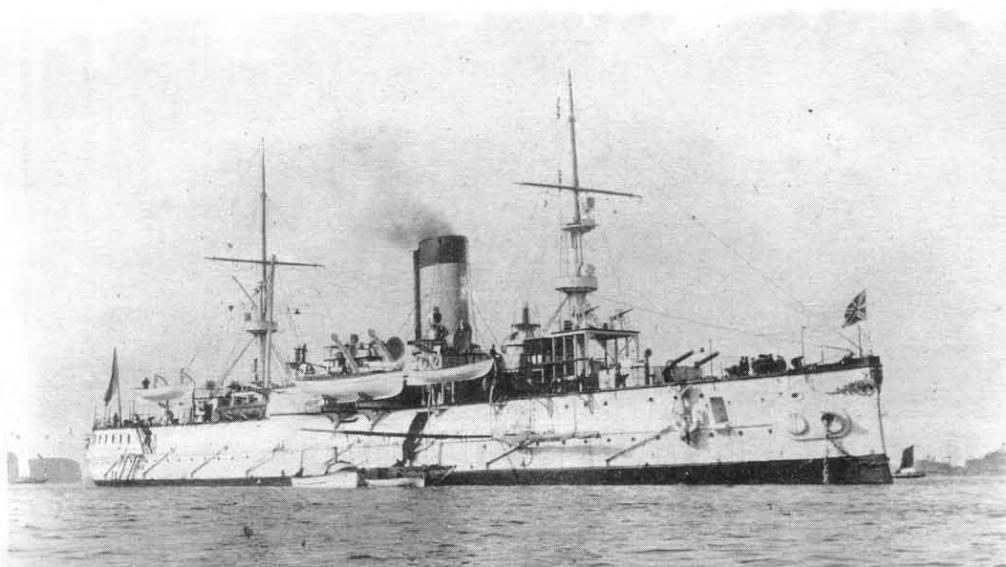
▼  
«Нахимов» в дальневосточных водах, 1902 г. Хорошо виден запасный якорь Мартина, установленный только по правому борту.

«Nakhimov» in Far East waters. Showing the Martin spare anchor mounted starboard only.

▲  
Вид на Восточный бассейн Порт-Артура. Слева от «Нахимова» броненосец «Севастополь», справа — крейсер «Рюрик». На заднем плане — крейсер «Громобой», канонерская лодка «Гиляк», крейсер 2-го ранга типа «Джигит», минные крейсера «Гайдамак» и «Всадник», канонерская лодка «Кореец».

East basin of the Port-Arthur: left from «Nakhimov» — battleship «Sevastopol», right — armoured cruiser «Ryurik». In the background from left to right — armoured cruiser «Gromoboy», gunboat «Ghyliak», 2-nd rank cruiser «Djigit» class, torpedo cruisers «Gaidamak» and «Vsadnik», gunboat «Koreyetz».

Фотооткрытка из коллекции Б. Демачко



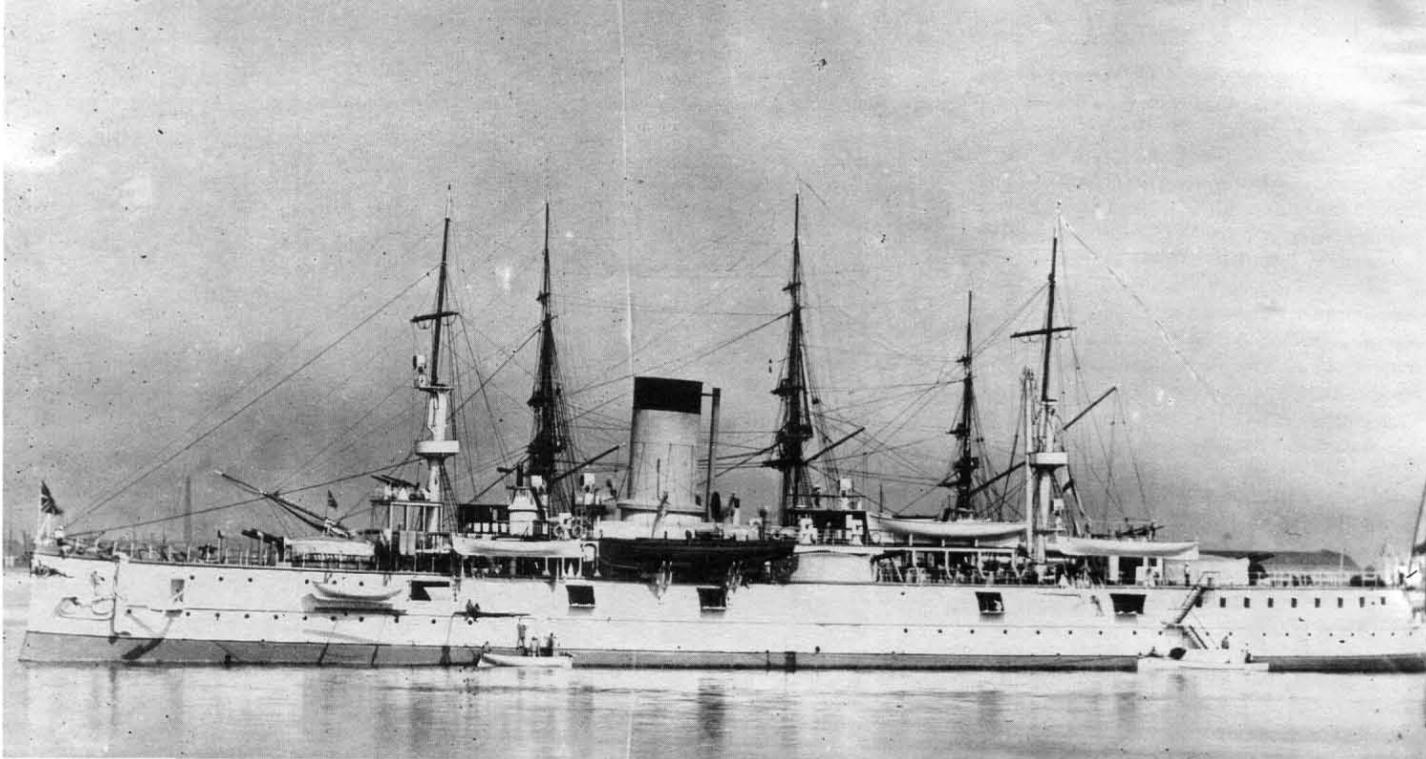


Фото из коллекции А.Заикина

тов в иностранные порты предпочитали использовать самые сильные корабли — то броненосец «Пересвет», то броненосец «Севастополь», надолго вырывая их из эскадренной подготовки. Наконец, Н.И.Скрыдлов мудро решил «сплавить» великого князя Кирилла на наименее ценный в боевом отношении корабль 1 ранга.

«Адмирал Нахимов» 10 июля вышел из Владивостока в очередное «путешествие капитана 2 ранга К.В.Романова» по Японии (в августе великий князь стал старшим офицером крейсера). Посетив в июле Йокогаму, в августе корейский порт Мозампо и в сентябре захваченный Германией китайский порт Циндао, крейсер в октябре вернулся в Порт-Артур, а уже 10 ноября собравшаяся там эскадра провожала в Россию последне-

го своего ветерана, проплававшего на Дальнем Востоке более 8 лет. В ее составе теперь остались только современные корабли 1 ранга.

Обратный путь пролегал по знакомому маршруту: Гонконг, Сингапур, Коломбо и т.д. 6 декабря капитан 1 ранга А.Ф.Стемман сдал командование кораблем капитану 2 ранга Н.М.Бухвостову, что создало на борту несколько пикантную ситуацию. Н.М.Бухвостов, потомок одного из первых солдат «гвардии Петра», имел тот же чин, что и старший офицер великий князь Кирилл. Однако спустя 10 дней Н.М.Бухвостова повысили до капитана 1 ранга, и все стало на свои места. «Адмирал Нахимов», посетив еще ряд портов в Средиземном море, в апреле прибыл в Либаву, а затем перешел в Кронштадт, где 17 мая

**«Нахимов» после возвращения с Дальнего Востока, 1903 г.**

**«Nakhimov» after return from the Far East, 1903.**

его «почтил визитом» царь Николай II. Н.М.Бухвостов получил назначение командиром новейшего броненосца «Император Александр III» и 8 сентября сдал командование крейсером капитану 1 ранга А.А.Родионову, до этого командовавшему старой броненосной батареей «Первенец».

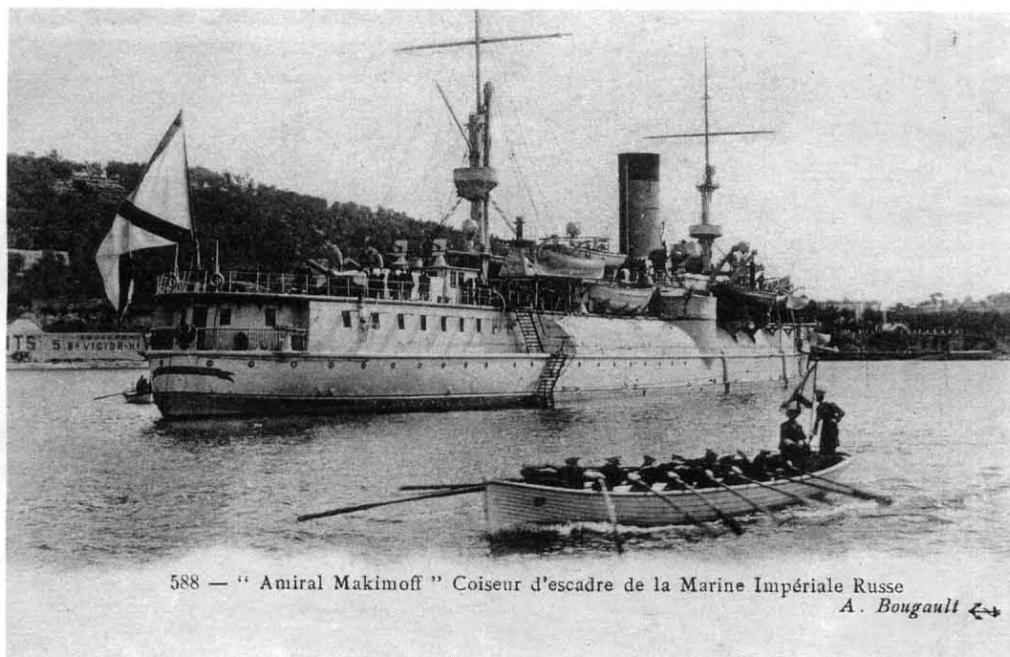
«Нахимов» намеревались подвергнуть капитальному ремонту со сменой артиллерии и механизмов, возможно, именно так, как указывалось в иностранных справочниках того времени: 152-мм и 120-мм скорострельные орудия системы Канэ, вертикальные машины тройного расширения и водотрубные котлы Бельвиля. Однако спешная достройка новых кораблей для Дальнего Востока настолько загрузила петербургские верфи, что ни о какой модернизации нельзя было и помышлять. Пришлось ограничиться, по сути, текущим ремонтом.

## ЦУСИМСКИЙ ФИНАЛ

В ночь на 27 января 1904 года внезапным нападением японских миноносцев на стоящие на внешнем рейде Порт-Артура русские корабли началась война с Японией. Тихоокеанская эскадра понесла с самого начала боевых действий большие потери, не причинив никакого ущерба неприятелю, и на Балтике

**В одном из портов Средиземноморья (вероятно, в Бизерте), 1903 г.**

**«Admiral Nakhimov» at one of Mediterranean ports (probably at Bizerta), 1903.**



588 — « Amiral Makimoff » Coiseur d'escadre de la Marine Impériale Russe  
A. Bougault

Фотооткрытка из коллекции Б.Демаченко

**«Адмирал Нахимов» перед последним походом, Балтика, 1904 г.**

**«Admiral Nakhimov» before last cruise, Baltic, 1904.**

начали спешно комплектовать подкрепления. Сформированную «Вторую эскадру Тихого океана» (заблокированная в Порт-Артуре стала «Первой») возглавил вице-адмирал З.П.Рожественский. Старый крейсер одним из первых был зачислен в ее состав вместе с «дальневосточными ветеранами» — броненосцами «Наварин» и «Сисой Великий».

После царского смотра в Ревеле 26 сентября корабли З.П.Рожественского перешли в Либаву, откуда 2 октября начался беспрецедентный 220-суточный поход. Через три недели в Танжере (на африканском берегу Гибралтарского пролива) эскадра разделилась: вместе с новыми броненосцами и большими крейсерами «Адмирал Нахимов» под флагом начальника отряда крейсеров контр-адмирала О.А.Энквиста направился вокруг Африки, встретившись в бухте Носи-Бэ на Мадагаскаре с кораблями контр-адмирала Д.Г.Фелькерзама, которые пошли Суэцким каналом. Там О.А.Энквист перешел на догнавший эскадру новейший бронепалубный крейсер «Олег», а «Нахимов» вернулся во 2-й броненосный отряд контр-адмирала Д.Г.Фелькерзама — пожалуй, наиболее нелепое соединение эскадры, включавшее еще эскадренный броненосец (фактически большой броненосный крейсер) «Ослябя», устаревшие «Наварин» и «Сисой». Кроме совершенно различных ходовых и маневренных элементов, не позволявших отряду действовать на мало-мальски при-

Фото из коллекции А.Шмагина



личной скорости (да и максимальная не превышала 14 узлов — предел для ветеранов с изношенными машинами), эти четыре корабля имели на вооружении орудия крупного и среднего калибра восьми (!) систем, что полностью исключало какое-либо управление стрельбой на ожидавшихся дистанциях боя. Разнотипность кораблей эскадры еще больше усилилась, когда у берегов Индокитая 26 апреля 1905 года она соединилась с отрядом контр-адмирала Н.И.Небогатова, состоящего из совсем старых броненосца «Император Николай I» и крейсера «Владимир Мономах», а также трех небольших броненосцев береговой обороны. Это «подкрепление» вышло из Либавы 3 февраля 1905 года, когда порт-артурская эскадра почти полностью погибла, так и не ослабив сколь-

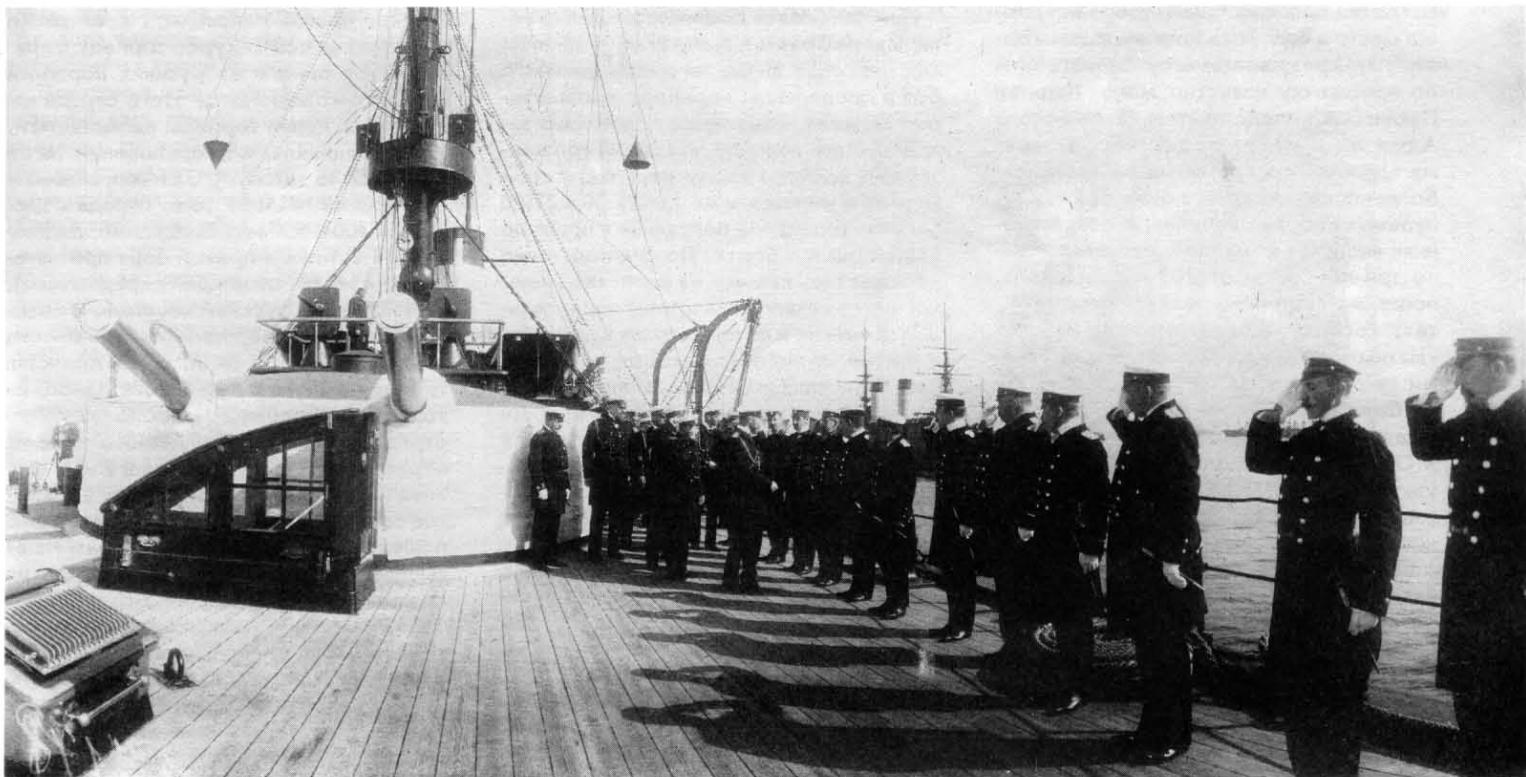
нибудь существенно японский флот.

14 мая эскадра З.П.Рожественского после долгого 17 000-мильного перехода встретила превосходящие силы японского флота под командованием адмирала Х.Того в Корейском проливе у островов Цусима. Замыкавший 2-й броненосный отряд «Адмирал Нахимов» шел восьмым в длинной кильватерной колонне главных сил. Как и все русские корабли, крейсер вступал в бой перегруженным: на борту имелся полный запас угля, провизии, смазочных мате-

**Последний парад. Николай II обходит строй офицеров крейсера. Ревель, 26 сентября 1904 г.**

**Last parade. Tsar Nicholas II is passing along cruiser's officers. Revel, 26 september 1904.**

Фото из коллекции М.Коломийца



риалов и около 1000 т воды в междудонном пространстве. Когда флагманский «Князь Суворов» открыл огонь по разворачивающимся для охвата головы русской колонны японским кораблям, «Нахимов» находился в 62 кабельтовых от ближайшего противника, и его снаряды еще не могли достигать до цели. Но как только позволила дистанция, орудия крейсера включились в общую канонаду, после каждого залпа окутывая его густыми клубами дыма. В начале боя «Нахимов» не привлекал внимания японских кораблей, которые сосредоточили огонь на головных броненосцах. Всего через полчаса после открытия огня вышел из строя «Ослябя», вскоре опрокинувшийся через левый борт и ушедший на дно с большим дифферентом на нос. Засыпая градом снарядов один русский броненосец за другим, японцы превращали их в груды пылающих обломков; к концу дня погибли «Александр III» и «Бородино». Буквально на несколько минут пережил их и полностью разбитый флагман З.П.Рожественского «Князь Суворов», торпедированный японскими миноносцами.

«Адмирал Нахимов» в дневном бою из-за постоянного выхода из строя головных кораблей иногда оказывался даже четвертым в русской колонне, и на его долю пришлось почти 30 попаданий снарядов калибром от 76 до 305 мм — в основном во время жаркой перестрелки с броненосными крейсерами вице-адмирала Х.Камимуры около 18.30. На нем разрушило надстройки, выбило из строя несколько орудий, убило 25 и ранило 51 человека. Но фатальных повреждений и подводных пробоин удалось избежать, и старый корабль оставался боеспособным, уверенно держа место в строю за броненосцем «Наварин». О результатах его ответного огня по противнику известно мало. Капитан Пэкинхем, представитель английского Адмиралтейства, находившийся во время Цусимского сражения на японском броненосце «Асахи», после боя, скрупулезно собрав сведения о повреждениях японских кораблей, насчитал только три пробоины от 203-мм снарядов, попавших в броненосный крейсер «Ивате», которые можно отнести на счет «Нахимова» (других кораблей с орудиями такого калибра на русской эскадре не было). Но они не нанесли кораблю младшего флагмана контр-адмирала Х.Симамуры серьезных повреждений, и уже 15 мая «Ивате» отличился при потоплении броненосца береговой обороны «Адмирал Ушаков».

Вечером остатки разгромленной эскадры возглавил контр-адмирал Н.И.Небогатов, перешедший со своим отрядом во главу колонны, так что «Нахимов» оказался концевым. После нескольких резких отворотов на SW и O в попытке оторваться от появившихся со всех румбов пяти десятков японских истребите-

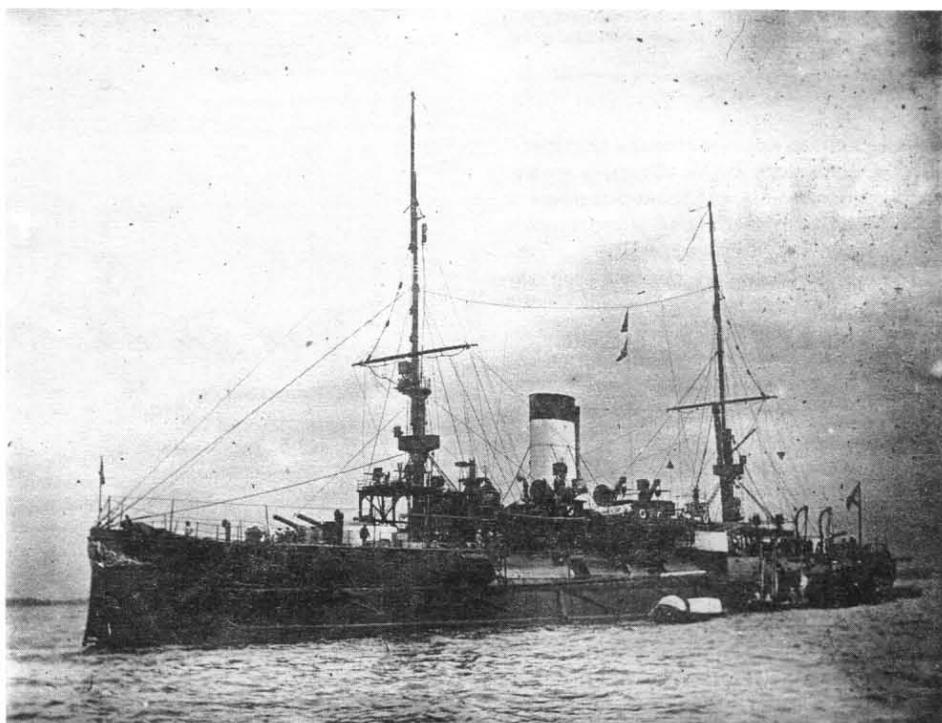


Фото из коллекции Б.Лемачко

лей и миноносцев Небогатов взял курс на Владивосток. Корабли его отряда, приученные ходить сомкнутым строем в полной темноте, вместе с поврежденным броненосцем 1-го отряда «Орел», удачно отражая атаки миноносцев, стали на 12-узловой скорости удаляться от поврежденных «Адмирала Ушакова», «Наварина», «Сисоя Великого» и «Нахимова». Последние три корабля включили прожекторы, обнаружив свое положение, и именно на них пришлось основные торпедные атаки.

На «Нахимове» боевое освещение наладили как раз к началу атак, подняв на мостики спрятанные на время дневного боя в продольном коридоре прожекторы. Занимая невыгодное положение замыкающего колонну, светящих прожекторами крейсер сразу привлек к себе внимание японцев, и между 21.30 и 22.00 получил торпедное попадание в носовую часть правого борта. До сих пор точно не известно, какому из японских миноносцев принадлежала эта торпеда: сильное волнение и ветер, плохая видимость и частый огонь обеих сторон не позволяли атаковавшим с разных направлений 21-му японскому истребителю и 28-ми миноносцам точно идентифицировать цели и уж тем более наблюдать результаты своих атак. Многие из них получили серьезные повреждения не только от артогня, но и от столкновения друг с другом. По свидетельству очевидцев с «Нахимова», фатальную торпеду выпустил миноносец, проскочивший перед носом корабля справа налево и тут же уничтоженный выстрелом 203-мм орудия. По японским данным, одним из первых по концевому кораблю, то есть «Адмиралу Нахимову», в это время (с 21.20

«Нахимов» в составе Второй Тихоокеанской эскадры, 1904 г.  
«Nakhimov» in a body of the 2-nd Pacific Squadron, 1904.

по 21.30) выпустили торпеды миноносцы 9-го отряда «Аотака» и «Кари», которые на 800 метров приблизились к русской колонне с юго-востока, но не пересекали ее курс. Почти одновременно в атаку вышел 1-й отряд: миноносец № 68 в 21.15 выпустил торпеду по отряду из четырех судов, подойдя к нему на 300 м с правой раковины; № 67 также выпустил на контр-курсе торпеду в правый борт одного из русских кораблей (два других миноносца этого отряда из-за повреждений торпеды не выпустили, а пострадавший в столкновении № 69 около 22.45 затонул). За ними миноносцы №№ 40, 41 и 39 10-го отряда с дистанции 400—500 м разрядили торпедные аппараты тоже в правый борт противника (№ 43 был поврежден перед атакой). В 21.40 строй русской колонны, и именно справа налево, пересек миноносец «Хибари» 15-го отряда, но он выпустил торпеду в 22.10 в левый борт одного из кораблей. Головной миноносец 17-го отряда № 34, прорезая линию русских кораблей в 21.10 с дистанции 250 м атаковал двух из них, получив при этом такие повреждения, что вскоре после 22.00 пошел ко дну. Следующий за ним № 31 выстрелил торпедой с 600 метров, но смог избежать попаданий. Два других — № 32 и № 33, — находясь справа от противника, выпустили торпеды в 21.23 и 21.30 с дистанции 250 и 500 метров, но также не видели результата, причем первый был серьезно поврежден русскими снарядами. Последний претендент

на попадание в «Нахимова», миноносец № 35 подходившего справа и сзади 18-го отряда в попытке пересечь курс русской колонны сблизился с ней почти вплотную, выпустил торпеду, но затем получил множество попаданий, остановился и после снятия экипажа миноносцем № 31 затонул. Остальные миноносцы выпускали торпеды, находясь с левого борта от цели. В ходе ожесточенных атак были торпедированы как раз те корабли, которые пытались отстреливаться и включали прожекторы: «Сисой Великий», «Наварин», «Нахимов» и «Мономах».

Торпедное попадание в «Нахимова» так сильно встряхнуло корабль, что сначала никто не понял, где же пробоина. Всем казалось, что взрыв произошел где-то совсем рядом, и крейсер вот-вот затонет. В панике, запирая за собой двери в переборках, начали выскакивать наверх даже люди из кормовых помещений. Только через 10 минут выяснилось, что торпедой разрушен правый борт в носу, напротив шкиперского отделения, которое вместе со смежным отделением динамо-машин сразу заполнилось водой. Электрическое освещение погасло, вода быстро стала распространяться по кораблю, несмотря на закрытые двери в переборках — резиновые прокладки оказались никуда не годными. Эффективной борьбе с водой мешали и в беспорядке наваленные на палубах грузы, препятствующие быстрому закрытию дверей и люков. Один за другим заполнялись носовые кладовые, цепной ящик, угольные ямы, коридоры, минный и артиллерийский погреба. Нос крейсера стал погружаться в воду, а корма подниматься, оголяя винты, из-за чего ход корабля заметно упал. Эскадра ушла вперед, оставив «Нахимова» в одиночестве среди японских миноносцев.

Электрическое освещение быстро наладили, взяв ток от кормовой динамомашин. Но командир корабля А.А. Родионов приказал выключить демаскирующие прожекторы и все наружные огни. Снова погружившийся в темноту крейсер медленно уклонился влево от основного курса и застопорил машины. Попытки почти ста человек подвести под пробоину пластырь долго не приносили результата. Мешали темнота, свежая погода, 8-градусный крен и висящий на заклиненной в клюзе цепи правый якорь, который еще днем был сбит снарядом со своего места. Сказывалась и неподготовленность экипажа, за весь поход ни разу не практиковавшегося в постанов-

ке пластыря, хотя до войны на Тихоокеанской эскадре такое учение входило в обязательную программу боевой подготовки. Только после того, как расклепали якорную цепь, отправив якорь на дно, пластырь удалось подвести. Но он не полностью закрыл пробоину, и вода, несмотря на непрерывную работу пожарных и водоотливных помп, продолжала прибывать, начиная затопливать жилую палубу.

Дали малый ход вперед, снова взяв курс на Владивосток. При свете показавшей луны под пробоину подвели еще и огромный парус, но и это не возымело действия. Дифферент и крен продолжали увеличиваться, хотя уставшая команда непрерывно перетаскивала тонны угля из правых угольных ям в левые. Вся носовая часть до водонепроницаемой переборки по 36-му шпангоуту была уже затоплена. Эта проржавевшая за 17 лет службы и гнущаяся под напором воды переборка оставалась последней преградой на пути воды: если бы она не выдержала, затопило бы носовое котельное отделение, что грозило кораблю гибелью от потери плавучести и взрыва котлов. По предложению старшего механика командир развернул крейсер и дал задний ход. Напор воды на переборку уменьшился, появилась надежда на спасение. Трехузловым ходом «Адмирал Нахимов» шел к корейскому берегу, где капитан 1 ранга Родионов надеялся справиться с пробоиной с помощью водолазов и затем продолжить путь во Владивосток.

К утру под напором воды разрушились ветхие продольные переборки, и вода затопила погреба левого борта. Крен заметно уменьшился, но зато корабль еще больше погрузился носом. С рассветом открылся северный берег острова Цусима — такая ошибка в счис-

лении объяснялась частой сменой курса ночью и выходом из строя компасов. В четырех милях от берега застопорили машины, так как подходить ближе сильно осевшему крейсеру было опасно. Командир понял, что до Владивостока не дойти, и приказал спустать шлюпки, чтобы свезти экипаж на берег.

Спуск уцелевших шлюпок из-за повреждения шлюпбалок и талей проходил очень медленно. Около 5 часов утра, когда на них начали переносить раненых, на севере показался неприятельский истребитель «Сирануи». Командир крейсера тотчас распорядился ускорить эвакуацию людей и подготовить корабль к взрыву. В минном погребе заложили подрывной патрон, а провода от него протянули на шестерку, где уже сидел с гребцами младший минный офицер мичман П.И. Михайлов. Шлюпка отошла на три кабельтова и стала ждать сигнала от оставшегося на мостике командира корабля.

«Сирануи» открыл огонь из носового 76-мм орудия, но, убедившись, что противник не отвечает, прекратил стрельбу. Тем более, что с юга к «Нахимову» приближался вспомогательный крейсер «Садо-Мару», «главный трофейщик» японского флота (14 мая «Садо-Мару» отвел в бухту Миура захваченное госпитальное судно «Орел», а 15-го высаживал призовые команды на «Адмирала Нахимова» и «Владимира Мономаха»). «Сирануи», приблизившись на 8—10 кабельтовых, поднял сигнал по международному своду: «Предлагаю крейсер сдать и спустить кормовой флаг, в противном случае никого спасать не буду». Капитан 1 ранга Родионов приказал ответить: «Ясно вижу до половины», и тут же крикнул команде: «Спасайся, кто как может! Взрываю крейсер!»

На корабле среди тех, кто не успел

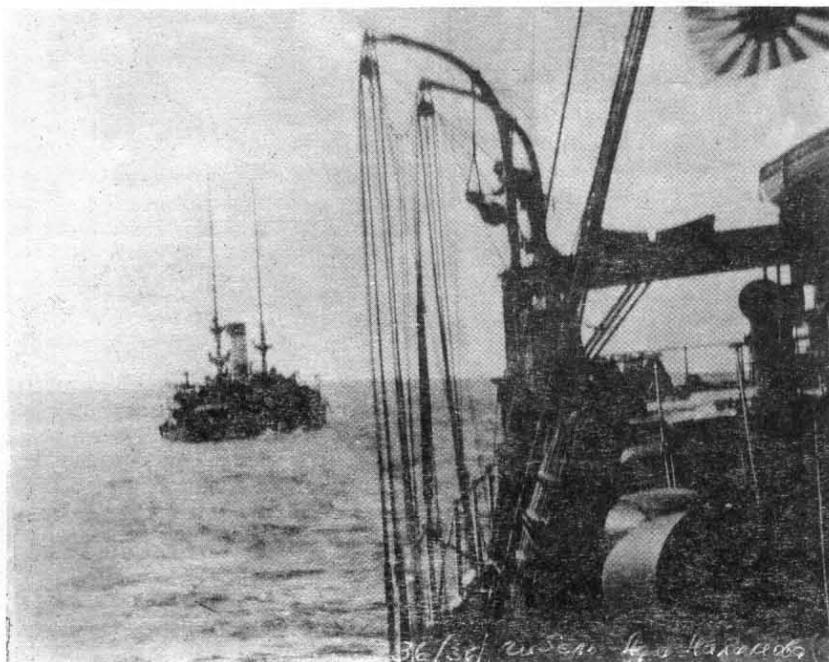


Фото из коллекции В. Давилова

**Последнее фото поврежденного «Адмирала Нахимова», сделанное с борта «Садо-Мару» утром 15 мая 1905 г., приблизительно за полтора часа до гибели русского крейсера.**

*The last foto of damaged «Admiral Naхимov» taken from aboard «Sado-Mar» in the morning 15 (28) may 1905, approximately hour and half before sinking.*

## МОДЕЛИСТ-КОНСТРУКТОР

это мир ваших увлечений!



сесть в шлюпки, началась паника. Многие бросались за борт с койками и спасательными кругами или поясами. Среди массы находившихся в воде людей, давя их форштевнем, кружил минный катер с заклиненным еще во время боя рулем. В конце концов катер остановился, и на него, невзирая на угрозы старшего офицера, полезли десятки обезумевших людей. От перегрузки катер сильно осел, через разбитые осколками иллюминаторы внутрь хлынула вода, и он быстро пошел ко дну, увлекая за собой тех, кто остался в кубрике и машинном отделении. Всего при эвакуации утонуло 18 человек.

«Садо-Мару» приближался, на ходу спуская шлюпки. Подойдя на 500 метров, он остановился, и капитан 1 ранга Камая послал на «Нахимов» призывную партию во главе со штурманом старшим лейтенантом Инудзуккой. На борту «Нахимова» остались только штурман лейтенант В.Е.Клочковский и командир А.А.Родионов, который подал условный сигнал на шестерку. Однако взрыва не последовало — покидавшие последними крейсер гальванеры и минеры, считая его и так обреченным, перерезали провода. Мичман Михайлов после нескольких безуспешных попыток замкнуть контакты, видя приближающийся «Сирануи», приказал выбросить за борт батареи и провода.

В 7.50 на палубу медленно погружавшегося в воду крейсера ступили японцы и первым делом подняли на фок-мачте свой флаг. Но вскоре с «Садо-Мару» им приказали вернуться — на горизонте показались также торпедированный крейсер «Владимир Мономах». Приняв из воды 523 члена экипажа «Нахимова» (в том числе 26 офицеров) и вернувшуюся призывную команду, японский корабль погнался за новой добычей (по свидетельству побывавших на крейсере японцев, его повреждения от артогня были незначительны, а потери не превышали 10 человек).

Скрывавшиеся в кормовой части корабля Родионов и Клочковский после ухода японцев сорвали неприятельский флаг. Около 10 часов «Адмирал Нахимов» с большим креном на правый борт ушел носом под воду в точке с координатами 34 градуса 34 минуты с.ш. и 129 градусов 32 минуты в.д. Только вечером командира и штурмана подобрали рыбаки. Еще два офицера и 99 нижних чинов высадились со шлюпок у местечка Моги на о.Цусима, где и были взяты в плен.

Вместе с большинством других кораблей 2-й Тихоокеанской эскадры крейсер 1 ранга «Адмирал Нахимов» исключили из списков Российского императорского флота 15 сентября 1905 года. В первую мировую войну его имя присвоили легкому крейсеру Черноморского флота, который был достроен уже в советское время и переименован в «Червону Украину».

«Моделист-конструктор» — это великолепное справочное издание для коллекционеров чертежей самолетов, танков и кораблей.

Периодичность журнала — один номер в месяц, индекс по каталогу «Роспечати» — 70558.

В 1995 году с учетом читательского спроса редакция начинает выпуск таких журналов-приложений как «Морская коллекция», «Бронекolleкция» и «ТехноХОББИ».



## ПРИЛОЖЕНИЕ

## БРОНЕКОЛЛЕКЦИЯ



журнал для любителей истории бронетанковой техники и танкостроения

Это специализированное приложение станет прекрасным дополнением одноименной рубрики в журнале «Моделист-конструктор». Каждый из номеров нового издания будет полностью посвящен танкам, броневым автомобилям, самоходкам или бронепоездам. Все материалы готовятся по эксклюзивным документам и чертежам. В первых номерах «Бронекolleкция» — справочники «Советские танки второй мировой войны», «Броневые автомобили вермахта», «Бронетанковая техника Японии» и другие, не менее интересные выпуски.

Периодичность нового издания — один номер в два месяца, индекс по каталогу «Роспечати» — 73160.

Подписавшись на журнал «Морская коллекция», читатели популярной одноименной рубрики в журнале «Моделист-конструктор» станут обладателями еще более разнообразной информации о кораблях всего мира и всех времен — редких фотографий, чертежей, схем, справочных материалов о составе флотов, подробных «биографий» конкретных кораблей и судов.

Периодичность нового издания — один номер в два месяца, индекс по каталогу «Роспечати» — 73474.

издание для любителей истории флота и судостроителей



## МОРСКАЯ КОЛЛЕКЦИЯ

## ПРИЛОЖЕНИЕ

«ТехноХОББИ» — это журнал, составленный из наиболее интересных материалов «Моделиста-конструктора» прошлых лет — самых удачных любительских конструкций. Лучшие самодельные автомобили, катера, мотоциклы, пневмоходы, аэросани, мотонарты, самые простые и производительные сельскохозяйственные механизмы, наиболее интересные бытовые конструкции, проекты дачных домиков и усадебных построек — все это составит основу «ТехноХОББИ».

Периодичность нового издания — один номер в два месяца, индекс по каталогу «Роспечати» — 73161.

журнал-дайджест для самостоятельных конструкторов транспортной, сельскохозяйственной и бытовой техники



## ПРИЛОЖЕНИЕ

В 1994 г. в Санкт-Петербурге вышел в свет справочник С.С.Бережного «ВМФ СССР. Корабли и суда ленд-лиза». Книга объемом 400 страниц содержит полный перечень боевых кораблей, катеров и вспомогательных судов, временно переданных нашей стране по ленд-лизу, а также в счет раздела итальянского флота. Приводится судьба всех кораблей с указанием боевых потерь.

За дополнительной информацией обращайтесь по адресу: 123481, Москва-481, а/я 10, Бережному С.С.

## Литература и источники

1. РГАВМФ, ф.410, оп.2, д.5770, л.2,617; ф.417, оп.1, д.109, л.13; д.932, л.212; ф.421, оп.1, д.687, л.172; д.763, л.155,208,209,399; ф.421, оп.8, д.39, л.540; д.146, л.34.
2. Костенко В.П. На «Орле» в Цусиме. — М.: Судпромгиз, 1955.
3. Мельников Р.М. Броненосный крейсер «Адмирал Нахимов». — «Судостроение», № 9, 1979.
4. Мельников Р.М. Крейсер «Варяг». — Л.: «Судостроение», 1983.
5. Мельников Р.М. «Рюрик» был первым. — Л.: «Судостроение», 1989.
6. Моисеев С.П. Список кораблей русского парового и броненосного флота 1861—1917 гг. — М.: Воениздат, 1948.
7. «Морской сборник», № 11, 1885.
8. «Морской сборник», № 1, 1888.
9. «Морской сборник», № 6, 1890.

10. «Морской сборник», № 1, 1892.
11. «Морской сборник», № 11, 1893.
12. Описание боевых действий на море в 37-38 гг. Мейдзи. Т.4: Действия против 2-й Тихоокеанской эскадры и овладение о.Сахалином. — СПб, 1910.
13. Русско-японская война 1904—1905 гг. Введение. Часть 1: Русские морские силы на Дальнем Востоке с 1894 г. по 1901 г. Работа исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904—1905 гг. при МГШ. — Петроград, 1918.
14. Campbell N.J. The Battle of Tsushima. — «Warship», 1988, № 21.
15. Jane F.T. All the world's Fighting Ships. — London, 1904.
16. Parkes O. British battleships 1860—1958. — London, 1958.
17. Wright C.C. The Imperial Russian Cruisers. Part 4. — «Warship International», 1977, № 1.



## МОРСКАЯ КОЛЛЕКЦИЯ

«Morskaya Kolleksiya»  
(«Naval Collection») — supplement to  
«Modelist-Konstruktor» magazine.  
№2 · 1995.

### ARMOURED CRUISER «ADMIRAL NAKHIMOV»

by S.V. Suliga

This is a second issue of a new naval historical magazine from Russia. It contains the detailed data, career facts, plans, drawings and rare fotos of the 1st rank cruiser «Admiral Nakhimov» — one of the famous warships of the Imperial Russian Navy. She was built in 1888 and sunk at the Tsushima battle 15(28).5.1905.

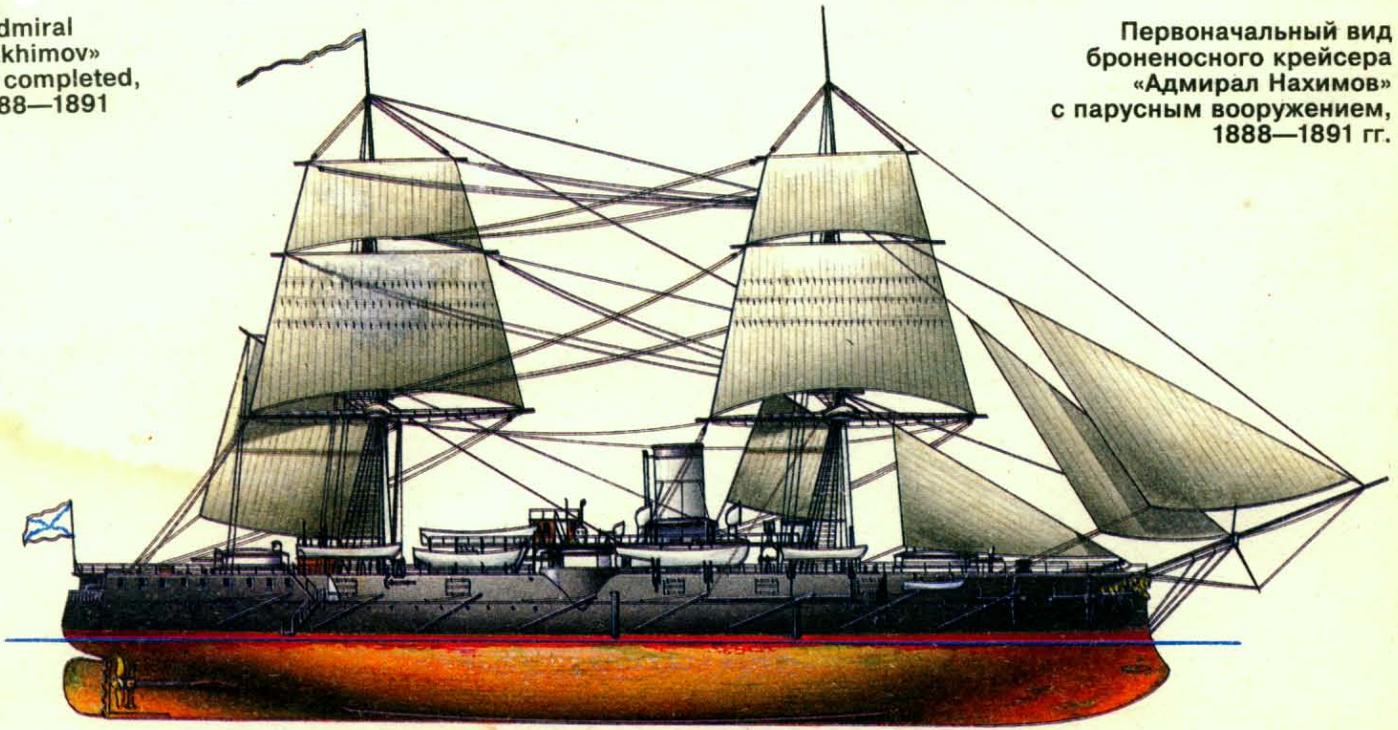
«Morskaya Kolleksiya» magazine includes two main types of publications: naval reference books and monographs about all the world famous fighting ships. Issued 6 times per year.

✉ «Modelist-Konstruktor» Editorial Board,  
5a, Novodmitrovskaya, Moscow, Russia,  
125015.

☎ (095)285-80-46, (095)285-27-57.

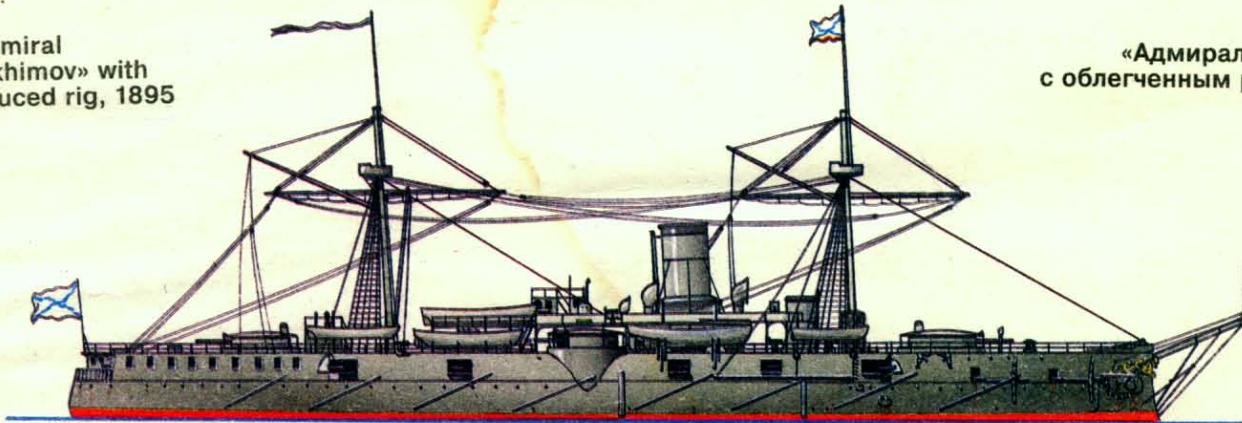
«Admiral  
Nakhimov»  
as completed,  
1888—1891

Первоначальный вид  
броненосного крейсера  
«Адмирал Нахимов»  
с парусным вооружением,  
1888—1891 гг.



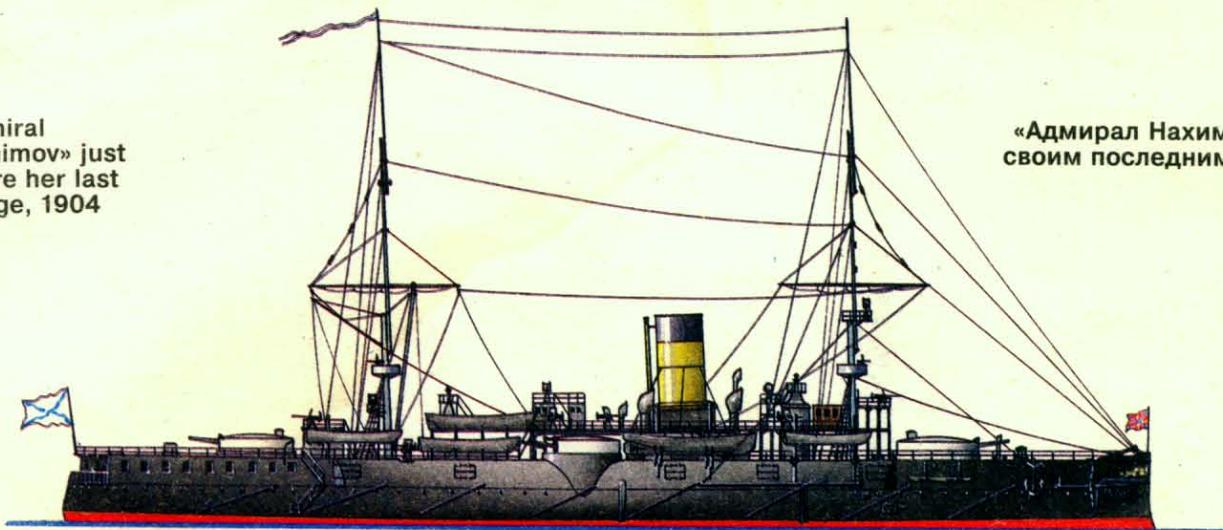
«Admiral  
Nakhimov» with  
reduced rig, 1895

«Адмирал Нахимов»  
с облегченным рангоутом,  
1895 г.



«Admiral  
Nakhimov» just  
before her last  
voyage, 1904

«Адмирал Нахимов» перед  
своим последним походом,  
1904 г.



S95

Индекс 73474