

**МІНІСТЭРСТВА АДУКАЦЫІ РЭСПУБЛІКІ БЕЛАРУСЬ
БЕЛАРУСКІ ДЗЯРЖАЎНЫ ЎНІВЕРСІТЭТ
ГІСТАРЫЧНЫ ФАКУЛЬТЭТ
Кафедра гісторыі Расіі**

ЦВІРКО
Іван Яўгеньевіч

**РАЗВІЦЦЁ ВАЕННА-МАРСКОГА ФЛОТА РАСІЙСКОЙ ІМПЕРЫІ
ВА ЎМОВАХ МАДЭРНІЗАЦЫІ (КАНЕЦ ХІХ – ПАЧ. ХХ СТ.)**

Магістарская дысертацыя

Спецыяльнасць: 1-21 80 15 Усеагульная гісторыя

Навуковы кіраўнік:
кандыдат гістарычных навук,
прафесар А. А. Яноўскі

Дапушчана да абароны
«__» _____ 2017 г.
Загадчык кафедры гісторыі Расіі
_____ А. А. Яноўскі
кандыдат гістарычных навук, прафесар

Мінск, 2017

ЗМЕСТ

РЭФЕРАТ	3
УВОДЗІНЫ	6
ГЛАВА 1. ГІСТАРЫЯГРАФІЯ, КРЫНІЦЫ І МЕТАДЫ ДАСЛЕДАВАННЯ	10
ГЛАВА 2. ПАДРЫХТОЎКА ВАЕННА-МАРСКОГА ФЛОТУ РАСІЙСКОЙ ІМПЕРЫІ ДА ВАЙНЫ НА ДАЛЁКІМ УСХОДЗЕ.	27
§ 2.1. Ваенна-тэхнічнае развіццё флоту ў перыяд панавання “брытанскага стандарту” лінейнага флоту (1889-1905 гг.).....	27
§ 2.2. Будаўніцтва лінейных сіл флоту Расійскай імперыі напярэдадні вайны з Японіяй.	29
§ 2.3. Тэорыя крэйсерскай вайны і яе ўплыў на развіццё ваенных караблёў Расійскага флоту (1892-1905 гг.)	39
ГЛАВА 3. МАДЭРНІЗАЦЫЯ РАСІЙСКАГА ФЛОТУ Ў ПЕРЫЯД ПАМІЖ ВОЙНАМІ (1905-1914 ГГ.)	45
§ 3.1. Сусветныя тэндэнцыі развіцця ваенных караблёў пасля Расійска- Японскай вайны.....	45
§ 3.2. Лінейныя сілы флоту Расійскай імперыі ў падрыхтоўцы да Першай сусветнай вайны (1905-1914 гг.).....	47
§ 3.3. Мінаносны флот Расійскай імперыі: эскадраныя мінаносцы як сродак абароны Балтыйскага мора.	50
ЗАКЛЮЧЭННЕ	53
СПІС СКАРЫСТАНЫХ КРЫНІЦ І ЛІТАРАТУРЫ	61

РЭФЕРАТ

Цвірко Івана Яўгеньевіча

Тэма: Развіццё ваенна-марскога флоту Расійскай імперыі ва ўмовах мадэрнізацыі (канец XIX – пач. XX ст.).

Ключавыя словы: браняносны флот, крэйсерская вайна, мінная вайна, “брытанскі стандарт”, дрэдноут, браняносны крэйсер, эсмінец.

Актуальнасць: На мяжы XIX-XX ст. ваенна-марскі флот Расійскай імперыі з’яўляўся адным з галоўных інструментаў ажыццяўлення знешняй палітыкі. Аналіз развіцця ваенных караблёў і іх выкарыстання ў ваенна-марскіх падзеях дазваляе зразумець як працэс тэхналагічнага развіцця расійскай прамысловасці, так і асаблівасці знешняй палітыкі Расійскай імперыі канца XIX – пач. XX ст.

Мэта даследавання: *вызначыць* асноўныя напрамкі развіцця ваенна-марскога флоту Расійскай імперыі падчас мадэрнізацыйных працэсаў канца XIX – пач. XX ст. **Метадалагічнай асновай** магістарскай дысертацыі сталі прынцыпы аб’ектыўнасці, гістарызма і сістэмнасці.

Асноўныя палажэнні, што выносяцца на абарону. Ваенна-марская стратэгія расійскага флоту пач. 1890-х гг. базіравалася на дактрыне крэйсерскай вайны, што абумовіла пабудову і выкарыстанне спецыяльных крэйсераў-рэйдараў для вайны на марскіх гандлёвых камунікацыях праціўніка. Па меры тэхналагічнага развіцця сусветнага караблестраўніцтва вядучым стаў лінейны браняносны флот, на фоне якога крэйсеры і мінаносцы выконвалі ролю ахоўнікаў і разведвальных караблёў. Для браняноснага флоту не была распрацаваная новая стратэгія і тактыка вядзення бою, што стала адной з галоўных прычын паражэння расійскага флоту ў вайне 1904-1905 гг. Пасля Расійска-Японскай вайны з’явіліся новыя тыпы караблёў для лінейнага бою, такія як перадрэдноуты, дрэдноуты і цяжкія браняносныя крэйсеры. Становішча на Балтыйскім моры вызначалася наяўнасцю моцнага лінейнага флоту ў Германіі, што абумовіла абарончую стратэгію вядзення вайны з шырокім выкарыстаннем мінаноснага флоту. На Чорным моры расійскі флот з’яўляўся гегемонам, таму ваенная стратэгія прадугледжвала блакаду праліваў Басфор і Дарданэлы сіламі лінейных караблёў.

Структура і аб’ём магістарскай дысертацыі. Магістарская дысертацыя складаецца з уводзінаў, трох глаў, заключэння, спіса скарыстаных крыніц і літаратуры і дадаткаў. Агульны аб’ём працы складае 68 старонак. З іх: спіс крыніц і літаратуры – 12 (155 найменняў), рэферат на беларускай, рускай і англійскай мовах – 3.

РЕФЕРАТ

Цвирко Ивана Евгеньевича

Тема: Развитие военно-морского флота Российской империи в условиях модернизации (конец XIX – нач. XX в.).

Ключевые слова: броненосный флот, крейсерская война, минная война, “британский стандарт”, дредноут, броненосный крейсер, эсминец.

Актуальность: На рубеже XIX-XX вв. военно-морской флот Российской империи являлся одним из главнейших инструментов осуществления внешней политики. Анализ развития военных кораблей и их использования в военно-морских событиях позволяет понять как процесс технологического развития российской промышленности, так и особенности внешней политики Российской империи конца XIX – нач. XX в.

Цель исследования: определить основные направления развития военно-морского флота Российской империи во время процессов модернизации конца XIX – нач. XX в. **Методологической основой** магистерской диссертации стали принципы объективности, историзма и системности.

Основные положения, которые выносятся на защиту. Военно-морская стратегия российского флота нач. 1890-х гг. базировалась на доктрине крейсерской войны, что обусловило построение и использование специальных крейсеров-рейдеров для войны на морских торговых коммуникациях противника. По мере технологического развития мирового кораблестроения ведущим стал линейный броненосный флот, на фоне которого крейсера и миноносцы выполняли роль охранников и разведывательных кораблей. Для броненосного флота не была разработана новая стратегия и тактика ведения боя, что стало одной из основных причин поражения российского флота в войне 1904-1905 гг. После Русско-Японской войны появились новые типы кораблей для линейного боя, такие как преддредноуты, дредноуты и тяжёлые броненосные крейсера. Положение на Балтийском море определялось наличием сильного линейного флота у Германии, что обусловило защитную стратегию ведения войны с широким использованием миноносного флота. На Чёрном море российский флот являлся гегемоном, поэтому военная стратегия предусматривала блокаду проливов Босфор и Дарданеллы силами линейных кораблей.

Структура и объём магистерской диссертации. Магистерская диссертация состоит из введения, трёх глав, заключения, списка использованных источников и литературы, приложений. Общий объём работы составляет 68 страниц. Из них: список использованных источников и литературы – 12 (155 наименований), реферат на белорусском, русском и английском языках – 3.

ESSAY

TSVIRKO IVAN

Theme: Development of the navy of the Russian Empire under the conditions of modernization (end of XIX - beginning of XX century).

Key words: armored fleet, cruising war, mine war, "British standard", dreadnought, armored cruiser, destroyer.

Actuality: At the turn of the XIX-XX centuries. The navy of the Russian Empire was one of the most important instruments for implementing foreign policy. The analysis of the development of warships and their use in naval events makes it possible to understand both the process of technological development of Russian industry and the specific features of the foreign policy of the Russian Empire at the end of the nineteenth and early nineteenth XIX-XX century.

The purpose of the research: to determine the main directions of the development of the navy of the Russian Empire during the modernization of the late XIX - early XX centuries. XX century. The methodological basis of the master's thesis was the principles of objectivity, historicism and system.

The main provisions that are put on the defense. Naval strategy of the Russian Navy early. 1890's. Based on the doctrine of cruising war, which led to the construction and use of special cruisers-raiders for war on the sea trade communications of the enemy. In process of technological development of world shipbuilding, the leading armored fleet became the leading one, against which cruisers and destroyers acted as guards and reconnaissance ships. For the armored fleet, a new strategy and tactics of combat were not developed, which became one of the main reasons for the defeat of the Russian fleet in the war of 1904-1905. After the Russo-Japanese War, new types of ships for linear combat appeared, such as pre-medddouts, dreadnoughts and heavy armored cruisers. The situation on the Baltic Sea was determined by the presence of a strong linear fleet in Germany, which determined the defensive strategy of warfare with the extensive use of the destroyer fleet. On the Black Sea, the Russian fleet was the hegemon, so the military strategy envisaged the blockade of the Bosphorus and Dardanelles straits by battleships.

Structure and volume of the master's dissertations. The master's dissertation consists of an introduction, three chapters, and conclusion, a list of used sources and literature, and applications. The total amount of work is 68 pages. Among them: list of sources and literature used – 12 (155 titles), abstract in Belarusian, Russian and English - 3.

УВОДЗІНЫ

Развіццё расійскага ваенна-марскога флоту ў канцы XIX – пач. XX ст. прадстаўляе сабой цікавую і даволі неадназначную старонку ў гісторыі Расійскай імперыі.

Напрыканцы XIX ст. металічнае караблебудаванне дасягнула прынцыпова новага ўзроўню ў сваім развіцці. На караблях пачалі ўжывацца навейшыя дасягненні радыё- і электратэхнікі, металургіі, гідраўлікі, прыборабудавання, механікі. Кожная дэталё, кожны вузел карабля стаў аб'ектам удасканалення і паляпшэння. Звычайнай справай сталі вадатрубныя паравыя катлы, радыётэлеграф, гарвееўскія і краппаўская браня, электрапрывад гарматных вежаў і руля, аптычныя прыборы прыцэльвання, гідраўлічная сістэма навадзення, электрычная ці гідраўлічная падача снарадаў да гармат, і інш. Удасканальвалася ўзрыўчатка, якой начынялі снарады; з'явіліся брызантныя снарады на аснове піраксіліна, пікрынавай кіслаты і лідзіта, а замест дымнага пораху для выстралу пачаў прымяняцца бяздымны піракалоідны порах. Вугаль, які з'яўляўся галоўным палівам паравых рухавікоў з самага іх з'яўлення, паступова пачаў замяняцца нафтай і прадуктамі яе перапрацоўкі, што было абумоўлена развіццём сусветнай нафтахімічнай прамысловасці. Новае паліва дазволіла пры аднолькавым аб'ёме займаць менш месца, чым вугаль, давала больш энергіі, а працу качагараў, што падкідалі вугаль у топку, мог выконваць адзін чалавек, які паварочваў венцель. Новыя караблі патрабавалі не проста вялікага – велізарнага напружання прамысловасці і навукі, стымулюючы пошук новых рашэнняў і павышаючы тэхналагічнасць вытворчасці.

Для новых караблёў патрабавалася адпаведная інфраструктура. Караблі павялічваліся ў памерах, і старыя парты не заўсёды маглі іх абслужыць. Патрабаваліся новыя докі, у якія на рамонт яны маглі стаць, партовае абсталяванне і майстэрні, каб іх абслужыць, верфі і заводы, каб іх будаваць. Такім чынам, для новых караблёў патрабаваліся вытворчыя магутнасці, якія маглі забяспечыць караблі неабходнымі матэрыяламі і абсталяваннем. Каб заводы і прадпрыемствы маглі хутка і эфектыўна выпускаць неабходную прадукцыю, патрабавалася наладзіць прынцыпова новыя вытворчыя магутнасці, здольныя забяспечыць адпаведны тэхналагічны ўзровень і хуткасць вытворчасці. Для своєчасовага забеспячэння прадпрыемстваў матэрыяламі і сыравінай развіваліся шляхі зносін, у першую

чаргу – чыгунка. Такім чынам, тэхналагічнае развіццё караблёў змусала мадэрнізаваць парты, прадпрыемствы, развіваць горназдабываючую інфраструктуру і шляхі зносін.

Новыя караблі акрамя тэхнікі і інфраструктуры патрабавалі развіцця адукацыі. Складаныя механізмы патрабавалі кваліфікаванага абслугоўвання механікамі і інжынерамі, а новаму ўзбраенню былі неабходныя спецыялісты па артылерыі і міннай справе, таму ўзнікла патрэба ў развіцці марскіх тэхнічных і артылерыйскіх вучылішчаў. Новыя баявыя магчымасці караблёў патрабавалі адукаванасці афіцэраў, асабліва ў пытаннях марской стратэгіі і тактыкі. Такім чынам новыя канструктыўныя магчымасці караблёў сталі каталізатарам развіцця ваеннай стратэгічнай і тактычнай думкі у марскіх краінах.

У Расійскай імперыі яшчэ з 1870-х гг. атрымала развіццё крэйсерская дактрына марской вайны, якая прадвызначыла пашыранае будаўніцтва ваенных караблёў-крэйсераў, якія б маглі аўтаномна дзейнічаць на марскіх камунікацыях праціўніка. Гэта такія караблі, як “Дзмітрый Данской”, “Уладзімір Манамах”, “Адмірал Нахімаў”, “Рурык”, “Расія”, “Грамабой” і інш. Пры гэтым, акрамя непасрэдна ваеннага значэння, такія караблі былі даволі дзейсным знешнепалітычным рычагом: дэмантравалі моц і падымалі аўтарытэт імперыі, здзяйсняючы “дыпламатыю кананерак”. З развіццём ваенных і караблебудаўнічых тэхналогій крэйсеры мянялі сваю ролю на флоце. Падчас падрыхтоўкі да вайны на Далёкім Усходзе ім адвялі ролю разведчыкаў пры лінейнай эскадры, а пасля Расійска-Японскай вайны пачалі стварацца моцныя браняносныя крэйсеры для дзеяння ў лінейным баі, якія дапаўнялі хуткасцю і маневранасцю моц і надзейнасць эскадранных браняносцаў.

Першапачаткова абарончае значэнне браняносцаў дазволіла забяспечыць адносны спакой на марскіх межах імперыі; з’яўленне на англійскіх верфях на пачатку 90-х гг. XIX ст. новага тыпу браняносцаў паклала пачатак імкліваму развіццю лінейных сіл ваенна-марскога флоту Расійскай імперыі. Пачынаючы з “Наварына”, першага расійскага браняносца “англійскага стандарту”, Расійская імперыя змагла за дзесяцігоддзе стварыць даволі моцны, лінейны ваенна-марскі флот, які на Чорным моры дзейнічаў паспяхова, у адрозненне ад Балтыйскага і Далёкаўсходняга флатоў, якія бясслаўна загінулі ў водах Далёкага Ўсходу падчас аблогі Порт-Артура і

Цусімскай бітвы. Часткова гэта тлумачыцца недастаткова актыўным выкарыстаннем мінаноснага флоту, які меўся ў распараджэнні эскадраў.

Мінаносны флот Расійскай імперыі бярэ свой пачатак з Расійска-Турэцкай вайны 1877-1878 гг, калі пераабсталяваныя параходы з невялікімі катарамі-мінаносцамі паспяхова дзейнічалі супраць флоту Турцыі. З’яўленне адносна недарагіх мараходных мінаносцаў дазволіла не толькі надзейна абараніць марскія межы дзяржавы, але і ствараць пагрозу іншым флатам. Пасля Расійска-Японскай вайны мінаносны флот закрыў велізарны прабел ў баяздольнасці Расіі на моры, звязаны са стратай амаль усяго лінейнага і крэйсersкага флоту імперыі падчас аблогі Порт-Артура і Цусімскай бітвы. У Першай сусветнай вайне менавіта мінная вайна стала галоўным сродкам абароны Фінскай затокі, нягледзечы на наяўнасць моцных і сучасных дрэдноўтаў, а таксама развітага лінейнага і крэйсersкага флоту. Асаблівае роля ў гэтым належыць з’яўленню перад вайной эсмінцаў тыпа “Навік”, якія сталі найбольш моцнымі караблямі свету ў сваім класе і самымі баяздольнымі караблямі расійскага флоту.

Мэта даследавання: *вызначыць* асноўныя напрамкі развіцця ваенна-марскога флоту Расійскай імперыі падчас мадэрнізацыйных працэсаў канца XIX – пач. XX ст.

Задачы даследавання:

1. *параўнаць* асноўныя тэндэнцыі развіцця ваеннага флоту Расійскай імперыі з аналагічнымі сусветнымі тэндэнцыямі;
2. *вызначыць* уплыў крэйсersкай дактрыны вядзення вайны на фарміраванне якаснага складу ваенна-марскога флоту;
3. *даказаць* змену арыентацыі крэйсersкага караблестраення Расійскай імперыі з вядзення вайны на марскіх камунікацыях праціўніка на дзеянні ў складзе лінейнага флоту;
4. *вылучыць асаблівасці* праграм браняноснага караблестраення ў Расійскай імперыі;
5. *выявіць* умовы з’яўлення і развіцця мінаноснага флоту Расійскай імперыі і абгрунтаваць яго ролю ў забеспячэнні абароназдольнасці краіны;
6. *параўнаць* дасягненні ваенна-марскога флоту Расійскай імперыі пасля Расійска-Японскай вайны з дасягненнямі флатоў вядучых краін свету.

Аб’ектам даследавання з’яўляецца змяненне на працягу 1892-1917 гг. ідэалогіі вядзення вайны на моры і уплыў яе на развіццё расійскага ваенна-марскога флоту.

Прадметам даследавання з’яўляецца Расійскі імператарскі ваенна-марскі флот у перыяд з 1892 па 1917 год.

Актуальнасць даследавання. Моцны флот быў адным з галоўных інструментаў знешняй палітыкі Расійскай Імперыі ў XVIII – перш. пал. XIX ст., забяспечваючы як надзейную абарону берагоў і партоў, так і пастаянную ваенную прысутнасць у водах еўрапейскіх і азіяцкіх мораў. Апора на моцны флот дазваляла Расіі весці актыўную і даволі паспяховую ваенную палітыку на Чорным і Міжземным морах. Параза у Крымскай вайне, а таксама агульная тэхнічная адсталасць расійскага ваенна-марскога флоту сярэдзіны XIX ст. змусіла Расійскую імперыю не толькі да экстранных мер па аднаўленню і тэхналагічнаму пераабсталяванню суднабудаўнічай і ваеннай прамысловасці, але і да больш асцярожнай знешняй палітыкі. На мяжы XIX–XX стагоддзяў, па меры аднаўлення ваенна-марской моцы Расіі, флот ізноў стаў адным з асноўных інструментаў ажыццяўлення знешняй палітыкі. Аналіз развіцця ваенных караблёў і іх выкарыстання ў ваенна-марскіх падзеях дазваляе зразумець як працэс тэхналагічнага развіцця расійскай прамысловасці, так і асаблівасці знешняй палітыкі Расійскай імперыі канца XIX – пач. XX ст.

ГЛАВА 1. ГІСТАРЫЯГРАФІЯ, КРЫНІЦЫ І МЕТАДЫ ДАСЛЕДАВАННЯ

Гістарыяграфія. Доўгі час праблематыка развіцця ваенна-марскога флоту Расійскай імперыі пакутавала ад аднабаковасці даследчыцкага інтарэсу. Некаторыя важныя тэмы, як, напрыклад, развіццё расійскага браняноснага флоту, доўгі час заставаліся недаследаванымі, застаючыся ў цені больш яркіх і зладзённых пытанняў: ваенна-марскіх перамог, рэвалюцыйнага руху на флоце, жыццё выбітных дзеячаў флоту, і інш. Толькі з канца 1980-х гг. гісторыя развіцця асобных тыпаў караблёў, у прыватнасці браняноснага, крэйсersкага і мінаноснага флоту, пачала разглядацца больш дэталёва і паслядоўна.

У гістарыяграфіі *дарэвалюцыйнага* часу галоўнымі былі тэмы вайсковай славы расійскай зброі і поспехаў у развіцці суднабудавання. Асноўную славу ў паходах і войнах “зарабляў” крэйсерскі флот Імперыі, таму пытанне аб развіцці браняносцаў і мінаносцаў амаль не разглядалася. Вылучаецца навукова-папулярны зборнік артыкулаў “Российский императорский флот. 1913” [129], прысвечаны развіццю асноўных галін мадэрнізацыі флоту, пачынаючы з будаўніцтва лінейнага флоту і сканчаючы выкарыстаннем навінак на флоце, такіх як радыётэлеграф і гідрапланы. Звяртае на сябе ўвагу, што большасць з артыкулаў падпісаныя псеўданімамі, што сведчыць аб заказным характары працы. Многія пытанні разглядаюцца схематычна і няпоўна, а прыведзеным фактам бракуе крытычнага аналізу. Тым не менш, гэта першая праца, дзе сістэматычна абагульнены веды аб развіцці ваенна-марскога флоту Расійскай імперыі.

Самым маштабным дарэвалюцыйным даследаваннем, прысвечаным праблематыцы ваенна-марскога флоту, з’яўляецца сямітомная праца “Русско-Японская война 1904-1905 гг.: работа исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904 - 1905 гг. при Морском Генеральном Штабе” [130, 131, 132, 133, 134, 135]. Выданне разглядае праблемы развіцця ваенна-марскога флоту Расійскай імперыі з 1894 г. у кантэксце падрыхтоўкі да вайны на Далёкім Усходзе, а таксама апісанне баявых дзеянняў на моры. У ім шырока прадстаўлены дакументы флоту: данясенні і рапарты марскіх афіцэраў, распараджэнні камандавання, планы і дактрыны падрыхтоўкі флоту, а таксама планы японскага марскога камандавання. Дзякуючы разнастайнасці дакументальнага базіса праца застаецца актуальнай і сёння. Сярод недахопаў патрэбна вылучыць недастаткова глыбокі аналіз крыніц, тэндэнцыёзнасць ў падборы дакументаў і занадта асцярожныя высновы. Не ішла на карысць і пастаянная змена складу камісіі, з-за чаго структурныя часткі выдання напісаныя розным стылем напісання і часта супярэчаць па

змесце і высновам адна другой. У выніку атрымалася вялікая апісальная праца, своеасаблівы “летапіс” баявых дзеянняў на моры падчас Расійска-Японскай вайны.

Недахоп якасных даследаванняў праблематыкі развіцця флоту і ваенна-марской думкі часткова кампенсаваліся перакладнымі выданнямі замежных аўтараў, у першую чаргу – нямецкіх. Фундаментальная пяцітомная праца нямецкага даследчыка Альфрэда Штэнцэля “История войны на море в её важнейших проявлениях с точки зрения морской тактики” [155] выдавалася ў Расіі ў 1916 г. у якасці дадатку да часопіса “Морской сборник”. У пятым томе працы разглядаюцца падзеі марскіх бітваў Расійска-Японскай вайны. Галоўным недахопам працы, на які указваецца ўжо ў расійскім выданні, была слабая крыніцавая база даследавання. Прычынай гэтаму была наяўнасць матэрыялаў і дакументаў толькі з Японскага боку; Расійская камісія па вайне на момант напісання працы толькі-толькі пачала сваю дзейнасць, таму расійскіх матэрыялаў Штэнцэлю бракавала. Таму многія падзеі пададзеныя схематычна, без падрабязнага апісання, як напрыклад бой 9 лютага 1904 г. у Чэмульпо. Таксама аўтар дапускае недакладнасці пры падліку ваенна-марскіх сіл бакоў. Важнейшым дасягненнем працы стала агульнае тактычнае апісанне баявых дзеянняў. Пры сціслым апісанні непасрэдна падзей вайны, Штэнцэль дакладна прыводзіць тактычную сітуацыю, характарызуючы дзеянні бакоў. Дыспазіцыя расійскага і японскага флатоў на Далёкім Усходзе, іх тэхнічнае забеспячэнне, фінансаванне, распрацоўка і ажыццяўленне плана баявых дзеянняў – усё гэта прадстаўлена ў працы. Дадзеная праца і сёння з’яўляецца фундаментальнай у вывучэнні прычын і наступстваў Расійска-Японскай вайны.

Пасля рэвалюцыі, у *даваенны перыяд* даследаванні па гісторыі флоту Расійскай імперыі даволі рэдкія. Флот разглядаўся альбо ў кантэксце рэвалюцыйнага руху матросаў і салдат, альбо як ілюстрацыя недальнабачнай палітыкі царскага ўрада. Так, у працы А. І. Вярхоўскага “Очерк по истории военного искусства в России XVIII и XIX вв.” [70] апісваецца цяжкі стан Чарнаморскага флоту Расійскай імперыі як ілюстрацыя ганебнасці палітыкі самадзяржаў і дзейнасці ваенных міністраў імперыі.

Вылучаецца якасцю праца У. Я. Ягор’ева “Операции владивостокских крейсеров в Русско-Японскую войну 1904-1905 гг.” [83]. Скарыстаўшы матэрыялы для не пабачыўшага свет пятага тома матэрыялаў дзеяння дарэвалюцыйнай камісіі па апісанні дзеянняў флоту падчас Расійска-Японскай вайны, Ягор ‘еў прааналізаваў аспекты баявых дзеянняў на моры, у тым ліку – перадумовы будаўніцтва крэйсersкага флоту ў Расійскай імперыі і дактрыну яго выкарыстання ў вайне з Японіяй. Даследаванне адрозніваецца дакладнасцю і паслядоўнасцю, аналіз падзей сціслы і лагічны; у працы

скарыстаная шырокая крыніцазнаўчая база, а таксама шматлікія даследчыя працы, у тым ліку і замежных даследчыкаў. Асноўным недахопам з’яўляецца звужанасць тэматыкі працы, нераскрытасць некаторых аспектаў дзейнасці уладзівацкага крэйсера атрада, у першую чаргу аперацый уладзівацкіх мінаванняў і атрада пастаноўкі мін, прыпісаных да крэйсера флатыліі. Тым не менш, дзеянні непасрэдна крэйсера атрада апісаныя і прааналізаваныя паслядоўна, дакладна і грунтоўна, што робіць працу Ягор’ева фундаментальнай як у пытанні непасрэдна баявых дзеянняў Расійска-Японскай вайны, так і наогул тэорыі і практыкі крэйсера вайны на моры.

Значная ўвага падрыхтоўцы расійскага флоту да Першай сусветнай вайны выдзяляецца ў працах гісторыка і ваеннага тэарэтыка М. А. Пятрова. У аб’ёмістай працы «Трафальгар (1805). Цусима (1905). Ютландскі бой (1915). Критико-исторический очерк трёх великих морских сражений» [122], выдадзенай у 1926 годзе, аўтар дае ваенна-тактычную і стратэгічную характарыстыку тром вялікім бітвам. У кнізе маецца цэлы шэраг недакладнасцяў і факталагічных памылак, але яна дае прадстаўленне аб ўзаемадзеянні ў Цусімскай бітве канструктыўна розных караблёў 2-й Ціхаакіянскай эскадры, прычым робіцца гэтае апісанне на падставе не чалавечага фактару (мужнасць маракоў, разумнасць камандуючых, і г. д.), а на падставе канструктыўных пераваг і недахопаў расійскіх караблёў, што ўдзельнічалі ў бітве. Гэта дазваляе зразумець, наколькі канструкцыя расійскіх караблёў паўплывала на вынік бою, што, у сваю чаргу, прадстаўляе магчымасць даць ацэнку эфектыўнасці каралебудаўнічай праграмы для патрэб Далёкага Ўсходу.

У даследаванні «Подготовка России к мировой войне на море» [121] М. А. Пятроў дае падрабязную характарыстыку развіцця ваенна-марскога флоту Расійскай імперыі пачынаючы з 1880-х гг., у тым ліку – праблематыку выбару месцаў базіравання флоту на Балтыйскім і Чорным марэх. Выбар мелкаводнага парта Аляксандра III у Лібава аўтар тлумачыць жаданнем Марскога міністэрства мець незамярзаючы порт у Балтыйскім моры, а пазнейшы пераход да Рэвельскай і Гельсінгфорскай баз – больш выгадным стратэгічным становішчам гэтых партоў. Закранае аўтар і праблемы Чарнаморскага флоту. Пры наяўнасці Севастопаля здымалася пытанне базіравання, але заставалася праблема інфраструктуры, у тым ліку каралебудаўнічай і рамонтнай. Асаблівую ўвагу М. А. Пятроў надае пытанню стратэгічнага планавання дзеянняў флоту. Ён першым звярнуў увагу на прынцыповую розніцу паміж мэтай і задачамі балтыйскага і чарнаморскага флатоў. Паколькі на Балтыцы галоўным сапернікам Расійскай імперыі была Германія з нашмат больш моцным лінейным і крэйсерскім

флотам, а дапамогі з Англіі чакаць не даводзілася з-за кантролю германскім флотам усіх праходаў у мора, то галоўнай задачай балтыйскага флоту была абарона Фінскай затокі з мэтай не дапусціць прарыву германскіх караблёў да Кранштата і Пецярбурга. На Чорным моры сітуацыя была іншай. Расійскаму флоту супрацьстаяў куды больш слабы турэцкі, таму галоўнай задачай з'яўляўся захоп кантролю над пралівамі Басфор і Дарданэлы з мэтай не дапусціць прарыву ў Чорнае мора германскага флоту, у саюзе з якім флот турэцкі мог прадстаўляць рэальную небяспеку. Значную ўвагу М. А. Пятроў надзяляе таксама ўзаемадзеянню Марскога міністэрства з Дзяржаўнай думай і імператарам. Галоўным недахопам працы з'яўляецца недастатковае асвятленне праблемы фінансавання флоту. У выніку гэтага робіцца неадназначная выснова аб тым, што расійскі флот на Балтыцы і Чорным моры ў першыя месяцы вайны аніяк сябе не праявіў па прычыне агульнай разгубленасці, што абвяргае ўсе апісанія ў самім даследаванні дзеянні па падрыхтоўцы да вайны. Тым не менш, праца М. А. Пятрова «Подготовка России к мировой войне на море» з'яўляецца першай значнай навуковай працай, прысвечанай падрыхтоўцы расійскага флоту да вайны. Прыведзеныя факты і іх аналіз робіць працу адным з фундаментальных даследаванняў гісторыі расійскага флоту.

У гэты перыяд працягвалі выдавацца і перакладныя працы. Праблематыцы вядзення баявых дзеянняў нямецкага флоту на Балтыйскім моры прысвечана двухтомная праца даследчыкаў Рудольфа Фірле і Генрыха Ролльмана «Война на Балтийском море». Р. Фірле ў першым томе «Войны на Балтийском море. От начала войны и до прекращения в феврале 1915 года навигации» [148] апісвае як дыспазіцыю флатоў Германіі і Расіі на 1914 год, так і планы камандавання германскага камандавання на дзеянні ў Балтыйскім моры, а таксама контрдзеянні расійскага флоту. Даследчык дае фактычны матэрыял, які адрозніваецца дакладнасцю і паслядоўнасцю, асабліва што датычыцца дзеянняў германскага флоту. Асабліва каштоўныя звесткі датычацца дзейнасці ваенна-марскога камандавання Германіі, памылак падчас прыняцця рашэнняў і супярэчнасці паміж кіраўнікамі структурных частак, што ў цэлым дае адказ на пытанне, чаму германскі флот не скарыстаўся маруднасцю і непадрыхтаванасцю расійскага флоту ў першыя месяцы вайны. Галоўным недахопам працы трэба назваць тэндэнцыйнасць выкладання фактаў, скіраваную на ўслаўленне мужнасці і доблесці германскіх марак, напрыклад, наўмыснае заніжэнне сіл германскага флоту і, наадварот, перабольшванне сіл расійскага. У аўтара на працягу ўсёй працы прасочваецца неаб'ектыўная, адкрыта пагардлівая ацэнка свайго праціўніка.

Другі том, «Война на Балтийском море. 1915 год» [128], пад аўтарствам Г. Ролльмана не пазбаўлена недахопаў першай часткі:

перадузятасць да падзей, недакладныя ацэнкі ваенна-марскіх сіл бакоў, а таксама пагардлівасць да саперніка. Напрыклад, ён амаль не звяртае ўвагі на суаднясенне страт флатоў Расіі і Германіі за 1915 г, якія былі не на карысць апошняй, пры гэтым называе дзеянні германскага флоту “у цэлым паспяховымі” [, с. 458] Аднак варта зазначыць скрупулёзнасць падбору дакументаў і фактаў, іх аналіз і высновы, у чым другі том значна пераўзыходзіць першы. Так, Ролльман першы ахарактызаваў баявыя дзеянні на Балтыйскім моры з боку Расійскай імперыі як мінна-падводныя і, адзначаючы гэта, падкрэсліваў небяспеку такога віду марскога вайны як для ваенна-марскога флоту, так і для марскіх гандлёвых камунікацый Германіі, у першую чаргу – паставак руды і вугалю са Швецыі.

У цэлым двум тамам «Войны на Балтыйском море» значна бракуе навуковасці з-за неаб’ектыўнасці ў апісанні падзей і іх ацэнцы. Тым не менш, дакладнасць і скрупулёзнасць апрацоўкі і падбору дадзеных робяць працу каштоўным даследаваннем дзеянняў марскога кіраўніцтва Германіі і Расіі падчас Першай сусветнай вайны, храналогіі баявых дзеянняў і выкарыстання ў іх флоту.

У *пасляваенны час* пачалі разглядацца новыя аспекты ў гісторыі флоту, а менавіта – гісторыя асобы і дасягненні ваеннай думкі Расіі. Звычайна разглядалася жыццё і праца выбітных дзеячаў флоту, такіх як С. О. Макараў, Г. І. Бутакоў, А. А. Папоў і інш. Такія даследаванні насілі пераважна апісальны характар і адрозніваліся схільнасцю да ідэалізацыі галоўнага героя, а па стылю напісання набліжаліся да навукова-папулярнай літаратуры.

Прыкладам працы з’яўляецца кніга Ю. П. Патапава «С. О. Макаров» з серыі ЖЗЛ [126, перапрацаванае выданне 1951 г.]. У ёй прыведзена жыццёапісанне адмірала Макарава, яго наватарствы і ўнёсак у развіццё расійскага і сусветнага караблестрававання. У кнізе скрупулёзна сабраныя факты з жыцця Макарава, у тым ліку пра перыяд пачатку службы будучага адмірала, а таксама яго ідэі і дасягненні ў суднабудаванні, арганізацыі службы і даследаванні акіяна. Галоўным недахопам кнігі з’яўляецца яе навукова-папулярны характар. Кніга арыентаваная на шырокае кола чытачоў, і таму ўся інфармацыя падаецца ў спрошчанай форме. Макараў прадстаўлены як непрызнаны сучаснікамі геній; асабліва падрабязна апісваецца нежаданне іншых адміралаў і марскіх чыноўнікаў рэагаваць на яго ініцыятывы і прапановы. Памылкі самога Макарава, як, напрыклад, ідэя бязброннага судна, амаль не разглядаюцца, а галоўным недахопам яго дзейнасці аўтар кнігі называе яго прыхільнасць да самадзяржаўнага рэжыму і палітычны кансерватызм. Зрэшты, дадзеная прэтэнзія характэрная для гістарыяграфіі ўсяго савецкага часу. Аднак кніга не пазбаўлена навуковасці: апавяданне

абапіраецца на арыгінальныя дакументы (у тым ліку – з асабістага архіва Макарава) і гістарычныя даследаванні, таму з’яўляецца адной з асноўных у вывучэнні дзейнасці Макарава ў расійскім флоце.

У калектыўным зборніку артыкулаў «Русское военно-морское искусство» (пад. рэд. Р. М. Мардвінава) [136], у якім сабраныя артыкулы па розным тэмам: ад караблебудаўнікоў і караблёў да тактыкі расійскага флоту. Цікаваць прадстаўляюць артыкулы па Расійска-Японскай вайне і асабліва – па баявым дзеяннем Першай сусветнай вайны. У зборніку заўважная розніца паміж артыкуламі на розныя тэмы. Артыкулы пра флатаводцаў і дасягненні расійскай ваенна-марской думкі ўзводзяць апошніх у абсалют, падкрэсліваючы унікальнасць і непаўторнасць дасягненняў і геній дзеячаў флоту, асабліва ў супрацьпастаўленні марскім чыноўнікам. Прыкладамі з’яўляюцца артыкулы Ю. А. Панцялеева «Выдающийся русский флотоводец – С. О. Макаров» [136, с. 289-298], В. С. Лупача «Тральное оружие – русское изобретение » [136, с. 299-302], А. Балкашына «Выдающийся учёный и кораблестроитель – Алексей Николаевич Крылов» [136, с. 367-371] і інш. Артыкулы пра баявыя дзеянні наадварот напісаныя ёмка, змест перадаецца дакладна, а аналіз паслядоўны і лагічны. Гэта артыкулы І. А. Казлова «Минные постановки русского флота в южной части Балтийского моря в 1914-1917 гг.» [136, с. 375-391], А. Нявінскага «Бой с линейным крейсером «Гебен» 5 ноября 1914 г. у мыса Сарыч» [136, с. 407-414], і інш. У цэлым зборнік з’яўляецца комплекснай кнігай па асноўных важных для развіцця расійскага флоту асобах і падзеях, дзе матэрыял структураваны і лагічна-паслядоўны.

Пачынаючы з канца 60-х гг. XX ст. у гістарыяграфіі пачаўся перыяд сістэматычнага вывучэння гісторыі флоту і караблебудаўніцтва Расійскай імперыі. Вызначальнай можна лічыць манаграфію Л. Г. Бяскроўнага “Русская армия и флот в XIX веке” [64], у якой разглядаюцца такія аспекты, як эканамічнаму забеспячэнню арміі і флоту, прычыны і вынікі з’яўлення і развіцця браняноснага флоту ў 1860-1890-я гг., для дадзенай праблематыкі з’яўлялася дастаткова новай з’явай у гістарыяграфіі. Аўтар разглядае прычыны ўзнікнення і развіцця дактрыны крэйсерскай вайны ў расійскім флоце, а таксама недастатковага развіцця браняноснага і мінаноснага флатоў. Да Л. Г. Бяскроўнага гэтыя праблемы не ўзнікалі ў расійскай і савецкай гістарыяграфіі.

Развіццю тактыкі расійскага ваенна-марскога флоту прысвечана трохтомная праца Н. Б. Паўловіча «Развитие тактики военно-морского флота» [118, 119]. Разглядаючы марскія падзеі ў сукупнасці з развіццём прагрэсу, даследчык падрабязна аналізуе іх узаемасувязь, а таксама іх уплыў на тактыку вядзення бою. Асаблівую ўвагу Паўловіч надае крэйсерскай

дактрыне флоту, згодна якой асноўным класам ваенных караблёў у Расійскай імперыі былі менавіта крэйсеры, галоўнай задачай якіх былі дзеянні падчас вайны на марскіх гандлёвых камунікацыях саперніка. Аднак такія задачы ставілі патрабаванні да канструкцыі караблёў, якія вызначылі іх асноўныя канструктыўныя асаблівасці. Крэйсеры, якія сваім знешнім выглядам былі вельмі грозныя і ў мірны час ідэальна падыходзілі для ажыццяўлення “дыпламатыі кананерак”, ва ўмовах вайны з Японіяй не выкарыстоўваліся па свайму прызначэнню. У выніку адной з галоўных прычын паразы расійскага флоту даследчык бачыць ў неадпаведнасці канструкцыі караблёў выкарыстоўваемай марской тактыкі, а таксама ў недастатковай распрацаванасці апошняй. Н. Б. Паўловіч прыводзіць прыклад 2-й Ціхаакіянскай эскадры, дзе замест дэталёва распрацаванага плана бою былі дырэктывы і інструкцыі камандуючага. Вопыт вайны быў пераасэнсаваны, і таму асаблівая ўвага была нададзена развіццю тактыкі лінейнага флоту. Але асаблівасці Балтыйскага мора ставілі расійскі флот у абарончую пазіцыю, а не ў наступальную, таму на ім больш паспяхова была прыменена тактыка міннай вайны. На чорным моры расійскі флот быў безумоўным гегэмонам, таму менавіта лінейныя караблі сталі галоўнай дзеючай сілай. Факталагічны матэрыял у працы вельмі дасканальна аналізуецца, што прыводзіць даследчыка да вельмі цікавых высноў. Так, нягледзечы на матэматычную роўнасць флатоў Расіі і Японіі, ваенна-марскія сілы апошняй мелі лепшую тактычную падрыхтоўку (у тым ліку такія кампаненты, як узаемадзеянне лінейных, крэйсерскіх і мінаносных караблёў), а таксама лепшыя ўмовы базіравання флоту. Тактычная падрыхтоўка да першай сусветнай вайны паказала, што ўрокі Расійска-Японскай вайны не прайшлі дарэмна, нягледзечы на ліхаманкавыя спробы аднавіць Балтыйскі флот пасля Цусімы ў 1905-1908 гг. Знакам гэтаму аўтар прыводзіць як будаўніцтва караблёў з улікам іх стратэгічнай і тактычнай ролі, а таксама увага артылерыйскай і міннай падрыхтоўкі маракоў, хаця і значна запаздалай. У цэлым праца Паўловіча з’яўляецца ўзорам аналітычнай працы і з’яўляецца адным з важнейшых даследаванняў расійскага флоту перыяду падрыхтоўкі да Расійска-Японскай і Першай сусветнай войнаў.

З канца 1980-х гадоў пачалося выданне навукова-папулярных прац па гісторыі ваенна-марскога флоту Расійскай імперыі. Такія кнігі адрозніваліся даволі простым, амаль публіцыстычным стылем падачы інфармацыі і значнай эмацыянальнасцю, але пры гэтым захоўваецца крытычнасць у дачыненні да крыніц і фактаў. У іх прыводзяцца дакументы, фотаздымкі і чарцяжы караблёў, тэхнічная інфармацыя, і г. д., што робіць выданні даволі поўным і грунтоўным даследаваннем, нягледзечы на навукова-папулярны стыль падачы інфармацыі. Прыкладам такой працы можа служыць праца Р.

М. Мельнікава “Броненосцы типа «Бородино»” [105]. У кнізе прыведзены багаты факталагічны матэрыял адносна гісторыі праектавання і будаўніцтва серыі браняносаў тыпа “Барадзіно”, а таксама гісторыі іх службы, а багаты ілюстрацыйны матэрыял (фатаграфіі, чарцяжы, схемы баёў, і г. д.) добра дапаўняе тэкст кнігі. Вельмі значным недахопам з’яўляецца перадудзятасць даследчыка ў дачыненні да фактаў. Вельмі шмат Р. М. Мельнікаў надае ўвагі крытыцы Марскога міністэрства, выкрываючы кумаўство, прыніжаную ліслівасць адміралаў, нелагічнасць і непаслядоўнасць рашэнняў, маруднае ажыццяўленне планаў, і г. д. У кнізе шмат адступленняў і разважанняў у стылі “А што было б, калі б...?”, што надае працы характар менавіта публіцыстычнага навукова-папулярнага выдання, разлічанага на шырокае кола чытачоў. Разам з тым як кніга Р. М. Мельнікава, так і другія падобныя выданні паклалі пачатак сістэматычнага вывучэння гісторыі асобных караблёў, перадумоў іх з’яўлення, будаўніцтва і службы. Апора на архіўныя матэрыялы дало магчымасць прадставіць чытачам і даследчыкам дакладныя і падрабязныя звесткі, а масавасць падобных выданняў дазволіла ахапіць фактычна ўсе караблі і іх тыпы ў расійскім флоце.

Японскаму браняноснаму флоту ў вайне 1904-1905 гг. прысвечана праца С. А. Балакіна «Триумфаторы Цусимы. Броненосцы японского флота» [61]. Даследаванне па сваім стылі амаль не адрозніваецца ад іншых навукова-папулярных выданняў, але тэматычна з’яўляецца вельмі важным даследаваннем. Упершыню ў расійскай гістарыяграфіі ў даследаванні прадстаўлены пагляд з боку Японіі. Раней падобнае было праблематычным з-за маладаступнасці японскіх архіваў і даследаванняў па прычыне аддаленасці Японіі і няведання японскай мовы. Таму праца Балакіна дае проста эксклюзіўныя дадзеныя, такія як гісторыя заказу браняносных караблёў у Англіі, становішча японскага флоту перад вайной, цяжкае становішча непасрэдна перад Цусімскай бітвай. Шмат у чым праца носіць схематычны характар, але пры недахопе звестак і аддаленасці японскіх архіваў яна з’яўляецца ўнікальным даследаваннем у расійскай гістарыяграфіі, значна ўзбагачаючы веды па Расійска-Японскай вайне.

Фундаментальны характар носіць праца Ю.Ф. Каторына “Браняносцы» [90], дзе падрабязна разглядаецца гісторыя сусветнага браняноснага караблестраўніцтва. Каштоўнасць гэтай працы ў тым, што гэта першая праца, дзе даследуецца поўная гісторыя сусветнага браняноснага флоту, ад самага зараджэння да лінкораў Другой сусветнай вайны. Расійскі флот упісаны ў канцэпцыю развіцця сусветнага ваенна-марскога караблестраўніцтва, што дае магчымасць як параўнаць расійскія браняносцы з замежнымі аналагамі, так і прасачыць развіццё канструктарскай думкі ў Расіі і ўплыў на яго замежнага вопыту. Значным недахопам працы з’яўляецца яе

схематычнасць і спрошчанасць: шматлікія факты і вялікі аб'ём дадзеных значна ўрэзаныя, а многія важныя каралебудаўнічыя праграмы апісаныя вельмі сцісла. Бракуе і навуковага афармлення працы: у тэксце амаль няма спасылак на іншыя даследаванні і крыніцы, адсутнічае навукова-даведачны апарат.

У трохтомным выданні А.Е. Тараса «Энцыклопедыя броненосцев и линкоров» [145] прыведзеныя дадзеныя па усіх браняносных караблях усіх краін свету, пачынаючы з сярэдзіны XIX ст і да канца Другой сусветнай вайны. У энцыклапедыі дадзены кароткі гістарычны экскурс, звернутая ўвага на асобныя марскія падзеі (напрыклад, на Цусіміскі бой), а таксама прыведзеныя характарыстыкі караблёў і кароткая гісторыя іх службы. Недахопам гэтага выдання з'яўляецца падача характарыстык серыйных караблёў не на кожны карабель паасобку, а на ўсю серыю разам, што вельмі ўскладняе карыстанне дадзенымі ў даследаваннях.

Акрамя прац, прысвечаных непасрэдна флоту і караблям, вылучаюцца працы, якія часткова закранаюць гісторыю флоту. Прыкладам можа служыць даследаванне “Оборона Порт-Артура. «Сухопутные не признают моряков, моряки – сухопутных, да ещё между собой вражда...»” [81] А. В. Гушчына, дзе разглядаюцца пытанні ўзаемадзеяння марскіх і сухапутных сіл Расійскай Імперыі падчас абароны Порт-Артура. Праца, складзеная на аснове пісьмаў і дзённікаў удзельнікаў абароны, дае поўную карціну маральнага стану абаронцаў горада, а таксама паказвае эфектыўнасць камандавання ваенна-марскімі і сухапутнымі сіламі Расійскай Імперыі.

Палітычным ператрубацыям унутры Марскога міністэрства і Вярхоўнага камандавання, а таксама працэсу прыняцця рашэнняў для падрыхтоўкі да Першай сусветнай вайны прысвечаная праца К. Ф. Шаціла «От Портсмутского мира к Первой мировой войне. Генералы и политика» [152]. У працы падмаецца шэраг новых для гістарыяграфіі пытанняў развіцця ваеннай думкі, такіх як планаванне генеральнага штаба, асобныя фактары прыняцця рашэнняў, а таксама ўзаемадзеяння ваенных чыноўнікаў з Думаі і Імператарам. Аналізуючы становішча ваеннага камандавання, К. Ф. Шаціла дае падрабязную і вельмі каларытную характарыстыку прадстаўнікам ваеннай эліты Расійскай імперыі. Зазначаючы, што на працягу перыяду паміж войнамі Расія спрабавала уступіць ў гонку узбраенняў, даследчык падкрэслівае, што такога пагоня за вядучымі краінамі ў вайсковым і асабліва ваенна-марскім узбраенні прывяла да змяншэння абараназдольнасці краіны, паколькі вялікія затраты прыводзілі да росту сацыяльнай напружанасці, якая засталася па-за ўвагай правячых колаў, а праекты, на якія сродкі траціліся, мелі меншую, чым планавалася, вартасць, як гэта было з будаўніцтвам серыі браняносных крэйсераў тыпа “Адмірал Макараў” па састарэламу праекту.

Галоўную адказнасць за паразу Расіі на моры ў Першай сусветнай вайне аўтар манаграфіі ўскладае на кіраўніцтва краіны і Дзяржаўную думу, што не змаглі ацаніць наступстваў сваёй палітыкі і адказаць на сучасныя ім выклікі ў палітыцы, эканоміцы і ваенным прагрэсе. Праца звязвае развіццё флоту з агульным палітычным развіццём Расійскай імперыі, што само па сабе з’яўляецца новым і нестандартным паглядам на праблему, а таксама дае выхад на новыя даследчыцкія праблемы: праблему ўзаемадзеяння флоту і сухапутных сіл на вышэйшым узроўні, пытанне стратэгічнага планавання баявых дзеянняў ва ўмовах даганяючай мадэлі развіцця ваенна-марскіх сіл, а таксама пытанне цяжкасцей ўзаемадзеяння ўлад і вайсковых сіл.

У цэлым гістарыяграфія па пытанню развіцця ваенна-марскога флоту Расійскай Імперыі мае вялікую колькасць публікацый і даследаванняў. Нягледзчы на гэта неадаследаваным застаецца пытанне змен ваенна-марскіх дактрын пад уплывам ваенных падзей; ролі гэтых дактрын у развіцці як асобных класаў караблёў, так і ваенна-марскога флоту ў цэлым. Раскрыць гэтыя праблемы дапамагаюць крыніцы, якія датычацца гісторыі развіцця флоту Расійскай імперыі.

Крыніцы. Пры напісанні працы была выкарыстаны пісьмовыя і выяўленчыя крыніцы. У першую чаргу, гэта *афіцыйныя спісы суднаў і даведніковыя кнігі*. У прыватнасці – гэта даведнік “Военные флоты и морская справочная книга” (1893 года выдання) і “Список кораблей русского парового и броненосного флота (с 1861 по 1917 гг.)”, выдадзеная ў 1948 годзе пад рэдакцыяй С. П. Маісеева. У гэтых крыніцах даюцца звесткі аб колькасным складзе флоту, асноўныя характарыстыкі караблёў, часе і месцы іх будаўніцтва. Акрамя таго, пры параўнанні дадзеных з гэтых кніг ёсць магчымасць параўнаць узроўні прагрэсу, што быў дасягнуты ў караблестраўніцкай сферы розных краін. У даведніку “Военные флоты и морская справочная книга” [4] даюцца спісы ваенных караблёў дзяржаў свету і Расійскай Імперыі, а таксама апісанні партоў краін свету і адзінак вымярэння. Спісы караблёў даюцца па відам караблёў, без падзелу на флаты (напрыклад, Балтыйскі, Чарнаморскі, і г. д.). Цяжкасцю пры выкарыстанні дадзенай кнігі з’яўляецца тое, што яна дае апісанне характарыстык караблёў па стане на 1893 год, не ўлічваючы папярэдніх мадэрнізацый і пераўзбраенняў караблёў. Акрамя таго, усе адзінкі вымярэння даюцца не ў метрычнай, а ў англійскай сістэме мер, што стварае дадатковыя цяжкасці і недакладнасці пры пераводзе вымярэнняў у метрычную сістэму. “Список кораблей русского парового и броненосного флота (с 1861 по 1917 гг.)” [19] – больш падрабязны і дэталёвы даведнік. У ім прадстаўлены дадзеныя, якія характарызуюць стан ваенна-марскога флоту Расійскай Імперыі на 1 студзеня 1861 года, поўны спіс усіх баявых караблёў Расійскай Імперыі з 1861 па 1917

гг., приводзяцца іх характарыстыкі ў метрычнай сістэме (акрамя адзінкі хуткасці – вузлоў). Акрамя таго, прыведзена шмат дадзеных па артылерыйскаму і міннаму ўзбраенню, класіфікацыі караблёў, а таксама па тэрмінах і змесце караблébудаўнічых праграм Расійскай імперыі.

Другім відам крыніц з’яўляюцца *дакументы справаводства*, якія даюць уяўленне па дзейнасці Марскога міністэрства Расійскай імперыі, ваенна-марской адміністрацыі, а таксама асобных дзеячаў флоту. Адным з важнейшых дакументаў у гісторыі расійскага флоту з’яўляецца «Всеподданнейший доклад Морского генерального штаба о состоянии, воссоздании и реорганизации флота. 2 октября 1905 г.» [5]. Доклад падрыхтаваны капітанам 1-га рангу Л. А. Брусілавым, складаецца з чатырох частак. У першай аўтар даклада падрабязна распісвае сітуацыю ва ўсіх трох флатах Расійскай імперыі (паўночныя моры не разглядаліся), асабліва зазначаючы Балтыйскі і Чарнаморскі. Так, указваліся як адна з прычын паразы ў вайне 1904-1905 гг. называецца розніца па магчымым ворагу Балтыйскага флоту: браняносцы супрацьпастаўляліся нямецкаму флоту, крэйсеры – англійскаму, а мінаносцы – шведскаму. Таксама тут даволі падрабязна распісваюцца памылкі ў караблébудаўнічай праграме “Для патрэб Далёкага Ўсходу” і сітуацыя ў флоце пасля вайны. Другая частка прысвечана аналізу ваенна-палітычнай сітуацыі ў свеце, трэцяя – магчымая роля флоту пры абароне марскіх межаў Расійскай імперыі. Гэтыя часткі давалі падрабязны аналіз магчымых ваенных саюзаў і блокаў, што маглі выступіць супраць Расіі, а таксама якім чынам флот можа абараніць марскія межы на кожным з трох участкаў. Чацвёртая частка – найбольш важная – датычыцца прапаноў па аднаўленню і рэарганізацыі флоту. Гэтыя прапановы датычыліся не толькі аднаўлення складу Балтыйскага флоту з улікам вопыту Расійска-Японскай вайны, але і рэарганізацыі службы асабістага складу флоту і вышэйшага яго камандавання. Пост-фактум трэба зазначыць, што не ўсе прапановы былі выкананы. Калі адносна караблébудаўнічай праграмы балтыйскага флоту яны былі прынятыя, то адносна асабістага складу і асабліва вышэйшага камандавання прапановы фактычна не выконваліся. Дакумент цікавы адразу па некалькіх прычынах. Па-першае, у дачыненні да пачатку дзеяння суднабудаўнічай праграмы “Для патрэб Далёкага Ўсходу” раскрываецца градацыя асобных класаў караблёў па верагодным сапернікам, а не па мэтавай прыналежнасці. Па-другое, азначае канчатковы пераход расійскага флоту на лінейную дактрыну, згодна якой вядучай сілай краіны на моры прызнаецца браняносны лінейны флот. Па-трэцяе, нягледзечы на прыняцце лінейнай дактрыны, у дачыненні да Балтыйскага флоту найбольш верагодным паказваецца мінная вайна, таму класамі караблёў, якому варта надзяліць найбольшую ўвагу, прызнаюцца мінаносцы, мінныя

загараджальнікі і тральшчыкі. Усё вышэйпералічанае, а таксама наступныя дзеянні па адраджэнню і рэфармаванню флоту, паказвае, што менавіта дадзены даклад з'яўляецца паваротнай кропкай у развіцці ваенна-марскіх сіл Расійскай імперыі ў перыяд паміж Расійска-Японскай і Першай сусветнай войнамі.

Спецыфічнай крыніцай па гісторыі флоту Расійскай імперыі з'яўляецца шматтомнае выданне «Русско-Японская война 1904-1905 гг. Действия флота» [25-39]. Выданне з'явілася ў выніку дзеяння гістарычнай камісіі па апісанню баявых дзеянняў на моры і выдання сямітомнай даследчай працы па вайне 1904-1905 гг. (гл. [130-135]). Зборнік дакументаў ўключае ў сябе дакументы справаводства 1-й і 2-й Ціхаакіянскіх эскадраў (даклады і справаздачы камандуючых ваенна-марскімі сіламі, тэлеграмы флагманаў флоту намесніку на Далёкім Усходзе, рапарты, пісьмы паслоў і г. д.), дакументы следчай камісіі па пытаннях паражэння Расіі ў вайне, а таксама данясенні удзельнікаў вайны і апісанні імі баявых дзеянняў. Велізарны аб'ём выдання (каля дзесяці тысяч дакументаў і матэрыялаў) робіць яго найкаштоўнейшай крыніцай па вывучэнню не толькі дзеяння флоту, але і гісторыі суднабудавання ў гэты перыяд, эвалюцыі тактыкі вядзення бою, наладжвання ўзаемадзеяння вышэйшага камандавання флоту з мясцовым, мерапрыемствы па павышэнню баяздольнасці Ціхаакіянскай эскадры і інш. Галоўным недахопам працы з'яўляецца тэндэнцыйная падборка дакументаў, якая замоўчвала многія праблемныя пытанні, напрыклад, памылкі і недальнабачныя дзеянні вышэйшага камандавання, прычыны бяздзеяння флоту пасля бою 28 ліпеня 1904 г. Звяртае на сябе адсутнасць планаў баёў з тактычнымі выкладкамі, распараджэнняў віцэ-адмірала З. П. Ражэственскага па 2-й Ціхаакіянскай эскадры перад боем, адсутнічаюць дакументы следчай камісіі, якія б раскрывалі дзеянні эскадры непасрэдна перад боем, а таксама прычын выбару менавіта Цусімскага праліву для праходу ва Ўладзівасток. Да недахопаў варта аднесці адсутнасць паказанняў саміх камандуючых 2-й Ціхаакіянскай эскадры: віцэ-адмірала З. П. Ражэственскага, контр-адміралаў М. І. Небагатава і О. А. Энkvіста. Паказанні камандзіраў прыведзеныя са значнымі скарачэннямі, аб чым сведчаць шматлікія купюры ў тэксце. Наяўнасць такіх хіб, а таксама той факт, што зборнікі былі засакрэчанымі 25 гадоў пасля друку [25, с. 2] сведчаць, што дадзеныя дакументы былі патрэбныя для апраўдання перад Імператарам і асоб, якія былі адказныя за паражэнне ў вайне. Нягледзчы на гэта, склад дакументаў вельмі падрабязна паказвае як паўсядзённасць баявых дзеянняў, так і агульную стратэгічную і тактычную сітуацыю ў вайне. Агульная колькасць дакументаў робіць выданне «Русско-Японская война

1904-1905 гг. Действия флота» самай значнай і вялікай крыніцай па гісторыі флоту Расійскай імперыі.

На хвалі цікавасці гісторыкаў да дасягненняў расійскай ваннай думкі ў 1950-я гг. выйшлі адразу некалькі зборнікаў, прысвечаных выбітным дзеячам расійскага флоту мінулага. Сярод іх вылучаецца двухтомны зборнік дакументаў, прысвечанага дзейнасці віцэ-адмірала С. О. Макарава [40]. У ім сабраныя дакументы, якія адлюстроўваюць дзейнасць адмірала: рапарты, афіцыйныя дакументы, загады, цыркуляры, дзённікі С. О. Макарава і іншых афіцэраў флоту. У межах дадзенай працы асабліваю цікавасць уяўляюць справаздачы, даклады і цыркуляры са зборніка, якія даюць уяўленне пра спосабы выкарыстання караблёў ў баі, арганізацыю службы на флоце, а дакументы перыяду камандавання Макаравым 1-й Ціхаакіянскай эскадрай даюць карціну змен тактычнага становішча расійскага флоту на момант прыходу адмірала на пасадку і да яго гібелі 31 сакавіка 1904 г. Зборнік з'яўляецца навукова-папулярным выданнем, таму яму бракуе навуковага афармлення; няма апісання паходжання дакументаў, а спасылкі на архіўныя фонды, выданні ці іншыя зборнікі дакументаў прыведзеныя напрыканцы зборніка. Разам з тым дакументы прыведзеныя максімальна дакладна, у тэксце амаль адсутнічаюць купюры, а дапаўненне дакументаў не толькі паходжаннем ад самога адмірала, але і іншых дзеячаў флоту, характарызуюць як службу С. О. Макарава, так і яго асобу. Многія дакументы са зборніка больш нідзе не апублікаваныя, што робіць выданне асабліва каштоўным.

Трэці тып крыніц – гэта *публіцыстычныя крыніцы*. У дадзенай працы іх можна раздзяліць на дзве катэгорыі. Першая катэгорыя – гэта публіцыстычныя крыніцы, разлічаныя на марскіх спецыялістаў. Пераважная большасць з іх выдадзена ў часопісе “Морской сборник”. Напрыклад, артыкул А. Небольсіна “Морская война Японии с Китаем” [20], дзе аўтар падрабязна апісвае марскія баявыя дзеянні Японска-Кітайскай вайны і дае свой пункт гледжання на вынікі вайны і на напрамкі развіцця баявога флоту Расійскай Імперыі. Яшчэ адзін артыкул належыць аўтарству вядомага суднабудаўніка таго часу Э. Гуляева “Нынешние и будущие броненосцы”(№1, 1898) [7] У артыкуле аўтар аналізуе становішча сучаснага яму браняноснага флоту і спрабуе прадказаць, якім шляхам пойдзе далейшае развіццё караблёў гэтага класа. У рэтраспектыве гэта дае магчымасць параўнаць бачанне праблемы марскога спецыяліста і яе рэальнае вырашэнне, а таксама дае поле для пошуку прычын такіх вынікаў.

Другой катэгорыяй публіцыстычных крыніц з'яўляюцца публікацыі, разлічаныя на шырокае кола чытачоў. У перыяд Расійска-Японскай і Першай сусветнай войнаў выходзілі артыкулы, скіраваныя на пошук грамадскай

падтрымкі баявых дзеянняў. У такіх артыкулах часта праводзіліся гістарычныя экскурсы ў слаўнае баявое мінулае Расійскага флоту, а таксама – характарыстыкі баявых караблёў, апісанні цяжкасцей службы на флоце, і г. д. Такімі з’яўляюцца публікацыі Е. І. Арэнса “Русский флот. Исторический очерк” [2] і Ф.М. Касінскага “Состояние русского флота в 1904 году” [10], а таксама брашура А. А. Лівена «Дух и дисциплина нашего флота» [14], што пабачыла свет неўзабаве пасля пачатку вайны. Такія публікацыі выклікаюць цікавасць у першую чаргу як індикатар цікавасці грамадства да стану флоту падчас вайны і як паказчык памкненняў кіруючых колаў у дачыненні да грамадскай думкі.

У супрацьлегласць падобным ледзь ці не ура-патрыятычным публікацыям з-за няўдалых баявых дзеянняў у друк часта выходзілі працы, дзе аўтары спрабавалі прааналізаваць стан флоту і выявіць прычыны паражэнняў флоту. Так, праца Н. Л. Кладо «Современная морская война. Морские заметки о Русско-Японской войне» [8], дае вельмі крытычную ацэнку дзеянням расійскага флоту, і ў прыватнасці – Порт-Артурскай эскадры. Аўтар прапаноўвае для дасягнення перамогі адправіць на Далёкі Ўсход караблі не толькі з Балтыйскага, але і з Чорнага мора, не зважаючы на дыпламатычныя і палітычныя наступствы. Гэтую пазіцыю аўтар публікацыі аргументуе большай вопытнасцю чарнаморскіх экіпажаў, лепшай якасцю і баявой вартасцю іх караблёў, і г. д. Прыкладна ў такім жа стылі складзенае выданне Н. М. Партугалава «После Цусимы. Сборник популярных статей по морским вопросам» [22], у якім аўтар рэзка крытыкуе як стан Расійскага флоту перад вайной, так і баявыя дзеянні на моры. Асноўнай прычынай няўдач Партугалаў называе дрэнную палітычную сітуацыю ўнутры краіны, дзе рэвалюцыйныя памкненні «укоренились в сознании моряков и солдат, уничтожая высокое чувство патриотизма и подменяя его ложными и опасными для Отечества жидовскими идеями» [22, с. 37-38]. Такого тыпу публікацыі звычайна маюць ярка выражаны палемічны характар, маючы за мэту накіраваць грамадскую думку супраць адпаведнай сацыяльнай групы: палітычных сапернікаў, нацыянальнасцей і г. д.

Сярод публіцыстычных крыніц вылучаецца эсэ-замалёўка Уладзіміра Сямёнава «Бой при Цусиме» [41]. У ім аўтар вельмі эмацыянальна і паметастацку апісвае жудасці баявых дзеянняў, раскрываючы карціну татальнага разгрому расійскага флоту. Публікацыя каштоўная тым, што аўтар сам быў удзельнікам бою, таму добра перадае як стан экіпажа на караблі, так і ўсе жудасці разгрому; раскрытая паслядоўнасць і матывацыя прыняцця рашэнняў камандуючым падчас бітвы (Сямёнаў служыў на браняносцы “Князь Суворав”).

Чацвёртым відам крыніц, выкарыстаных у дадзенай працы, з'яўляюцца *крыніцы мемуарнага характару*. Так, у мемуарах вядомага караблєбудаўніка А.Н. Крылова «Мои воспоминания» [13] цікаўнасць выклікае апісанне дзейнасці Крылова на пасадзе начальніка вопытнага басейна Кранштадта, дзе выпрабаваліся мадэлі караблєў флоту. На аснове выпрабаванняў мадэляў даваліся рэкамендацыі па забеспячэнню непатапляльнасці караблєў, і гэтыя рэкамендацыі пералічаныя ў мемуарах. Ва ўспамінах А. Г. Нідэрміллера «От Севастополя до Цусимы. Воспоминания. Русский флот за время с 1866 по 1906 гг.». Гэтыя мемуары цікавыя перш за ўсё апісаннем дзейнасці Марскога міністэрства з пункту гледжання яго супрацоўніка. Па гэтым апісаннем можна выявіць стратэгіі прыняцця рашэнняў кіраўніцтвам Міністэрства, а таксама вынікі прыняцця гэтых рашэнняў.

Унікальным з'яўляюцца ўспаміны капітана японскага мінаносца «Акацукі», якія выдадзеныя з каментарыямі ў кнізе «“Акацуки” перед Порт-Артуром. Дневник японского морского офицера» [1]. У дзённіку падрабязна апісаная атака мінаносцаў на рэйд Порт-Артура, аперацыі па перакрыццю брандарамі фарватараў, а таксама аперацыі мініравання рэйда расійскай базы японскім флотам. Звяртае на сябе ўвагу незадаволенасць маракоў маруднасцю японскага адмірала Тога, паколькі лічылі, што варта быць больш рашучымі ў бітве з расійскім флотам, асабліва на фоне рашучых дзеянняў апошняга пад камандаваннем С. О. Макарава. Дадзеныя з дзённіка з'яўляюцца каштоўнымі, паколькі паказваюць тактычныя і стратэгічныя выкладкі японскага флоту падчас аблогі Порт-Артура і эмацыянальны стан японскіх маракоў.

Метады даследавання. Метадалагічную аснову дадзенай працы складаюць агульнанавуковыя, тэарэтычныя і канкрэтна-гістарычныя метады, што абапіраюцца на прынцыпы гістарызму, навуковай аб'ектыўнасці, сістэмнага падыходу да аналізу падзей і з'яў, а таксама на выбар аднолькавых крытэрыяў для параўнання з'яў і падзей. Падобны падыход садзейнічае найбольш шырокаму разгляду падзей і з'яў у гісторыі браняноснага караблєбудаўніцтва Расійскай імперыі, а таксама дазваляе чытачу, незнаёмаму з дадзенай тэматыкай, у найбольшай ступені зразумець працэсы і прынцыпы ваеннага караблєбудавання.

Метад аналізу і сінтэзу выкарыстоўваўся для вывучэння пытання канструктыўных асаблівасцей асобных караблєў і іх серый, а таксама дазваляе зрабіць выснову аб удаласці праекта карабля.

Метад параўнання выкарыстоўваецца ў сукупнасці з аналізам і сінтэзам для параўнання розных караблєў: расійскіх браняносцаў з замежнымі аналагамі, расійскіх браняносцаў з замежнымі караблямі новага

пакалення і расійскія браняносцы паміж сабой. Для параўнання быў вылучаны набор крытэрыяў, якія ўключаюць у сябе: ступень навізны праекта карабля, выкарыстанне новых дасягненняў ваеннага караблестраўніцтва, асноўныя параметры карабля (водазмяшчэнне, хуткасць, маневранасць, непатапляльнасць, надзейнасць судавых механізмаў, запас хода, і г. д.), асноўныя параметры ўзбраення карабля (колькасць артылерыйскага ўзбраення, якасць, калібр, ступень надзейнасці механізмаў узбраення, удаласці і прадуманасці размяшчэння артылерыі на караблі, і г. д.), асноўныя параметры абароненасці карабля (тып, таўшчыня і якасць бранявога пакрыцця, плошча пакрыцця борта бранёй, абароненасць асноўных судовых механізмаў), ступень навізны карабля і яго рашэнняў, а таксама збалансаванасць карабля як баявога механізма (ступень зніжэння адных якасцей карабля для павышэння другіх). Пры параўнанні караблёў ва ўмовах баявых дзеянняў да гэтага спісу дабаўляецца ступень умеласці экіпажа (спрацаванасць каманды для кіравання караблём, вывучанасць карабельных артылерыстаў, зладжанасць дзеянняў экіпажа па забеспячэнню бяспекі карабля, і г. д.) і якасць камандавання караблём і эскадрамі (своечасовасць і правільнасць прыняцця рашэнняў, арганізацыя распарадку на караблі і ў эскадры, і г. д.). Падчас аналізу суднабудавнічых праграм і працэсу пабудовы карабля ацэньваюцца такія параметры, як эфектыўнасць прынятых рашэнняў, хуткасць ажыццяўлення рашэнняў на практыцы, своечасовасць гэтых рашэнняў, ступень уплыву міжнароднага вопыту на прыняцце рашэнняў.

Спалучэнне метадаў *аналізу, сінтэзу і параўнання* дае найбольш дэталёвае і цэльнае ўяўленне пра працэсы будаўніцтва ваенна-марскога флоту Расійскай імперыі.

Метады *рэканструкцыі і аналогіі* прымяняецца ў дачыненні да апісання баявых дзеянняў, а таксама магчымых баявых якасцей недабудаваных і па розных прычынах малавыкарыстаных у баях караблёў: хуткая гібель карабля, пашкоджанні, якія вывялі яго са строю на час вайны, перасцярогі камандуючых, і інш.

Метад *мадэліравання* дае магчымасць разгледзець характарыстыкі карабля ў баявых умовах, для якіх ён ствараўся. У прыватнасці гэта датычыцца крэйсерскай дактрыны вядзення вайны і караблёў, якія былі згодна яе створаны: крэйсераў “Рурык”, “Расія”, “Грамабой”, тыпа “Дыяна” і браняносцаў тыпа “Перэсвет”. Метад ставіць караблі ў сітуацыю неабмежаванай крэйсерскай вайны на камунікацыях праціўніка, і па выніках стварэння мадэлі робіцца выснова аб удаласці ці няўдаласці такога тыпу карабля.

Такім чынам, у гістарыяграфіі па праблематыцы ваенна-марскога флоту Расійскай імперыі падрабязна разгледжаны шэраг праблем, такія як:

гісторыя будаўніцтва ваеннага флоту, гісторыя асобы на флоце, дасягненні ваеннай думкі Расіі, эканамічнае забеспячэнне флоту, дзейнасць марскога міністэрства і яго ведамстваў, гісторыя будаўніцтва караблёў і іх службы, і інш. Але пры гэтым застаюцца нераскрытым шэраг праблем і пытанняў, сярод якіх – змены ваенна-марскіх дактрын пад уплывам ваенных падзей; ролі гэтых дактрын у развіцці як асобных класаў караблёў, так і ваенна-марскога флоту ў цэлым.

Выкарыстаная крыніцазнаўчая база дазваляе раскрыць многія аспекты гэтай праблемы: методыку прыняцця рашэнняў Марскім міністэрствам, стаўленне грамадства ХХ стагоддзя да пытання развіцця флоту, ужыванне тэхнічных навінак на флоце, аб'ектыўныя і суб'ектыўныя прычыны ваенных няўдач расійскага флоту ў Расійска-Японскай і Першай сусветнай войнах і інш. Метадалагічная база даследавання дае магчымасць параўнаць караблébудаўнічыя праграмы Расійскай імперыі з замежнымі, прааналізаваць іх эфектыўнасць. Выкарыстанне метадаў рэканструкцыі, аналогіі і мадэлявання дазваляе прааналізаваць баявыя якасці караблёў у рэальных і ідэальных умовах, што ў выніку дапамагае зрабіць выснову аб паспяховасці развіцця флоту Расіі як ваеннай сістэмы.

ГЛАВА 2. ПАДРЫХТОЎКА ВАЕННА-МАРСКОГА ФЛОТУ РАСІЙСКОЙ ІМПЕРЫІ ДА ВАЙНЫ НА ДАЛЁКІМ УСХОДЗЕ.

§ 2.1. Ваенна-тэхнічнае развіццё флоту ў перыяд панавання “брытанскага стандарту” лінейнага флоту (1889-1905 гг.).

У 1890-я гг. сусветны ваенна-марскі флот пачаў імкліва развівацца. Гэтаму садзейнічалі дасягненні ў многіх галінах навукі і тэхнікі. Адкрыццё метаду рознатэмпературай загартоўкі брані, дзякуючы чаму яна была ў чатыры разы больш устойлівая да пападанняў, чым старая сталё-жалезная браня пры аднолькавай вазе і таўшчыні. Гэта дазволіла абараніць караблі больш надзейна. Раней для надзейнай абароны гарматных вежаў, ватэрлініі і баявой рубкі патрабавалася 406-мм браня, якая мела настолькі вялікую вагу, што будаўнікі не браніравалі насавую і кармавую часткі караблёў, якія з развіццём артылерыі становіліся сапраўднай ахілесавай пяткай браняносцаў. Маючы новае пакрыццё, ўдвая танчэйшае і, адпаведна, лягчэйшае за папярэдняе, браніраваныя судны абараняліся худы больш надзейна і поўна. Упершыню падобную браню выпусціў завод Г. Гарвея ў 1890-м годзе. Праз тры гады на заводах Круппа ў Германіі навучыліся вырабляць цэментаваную браню, дзе тэмпература загатоўкі зніжалася паступова, у выніку чаго браня набывала яшчэ большую трываласць пры значна меншай удзельнай вазе. У выніку на наступныя 25 гадоў менавіта круппаўская браня стала эталоннай для ўсіх тыпаў браніраваных суднаў [90, с. 83-84].

Атрымала развіццё і артылерыя. Дульназаряджальныя гарматы, вядомыя яшчэ з часоў ветразевага флоту, адышлі ў гісторыю, саступіўшы месца новым гарматам з зарадкай ў казённай частцы. Хуткая зарадка адбывалася з дапамогай гільзавага патрона і новых снарадаў з начыненнем лідзітам. Паскарэнне перазарадкі зрабіла магчымым наладзіць вытворчасць хуткастрэльных гармат, якія сталі новай зброяй, эфектыўнай супраць мінаносцаў і небраніраваных крэйсераў [90, с. 80-81].

Змены ў канструкцыі гармат галоўнага калібру і павелічэнне моцы зарада снарадаў адбіліся і на канструкцыі гарматных станкоў. Папулярныя ўсе 1880-я гг. барбетныя ўстаноўкі з браніраваным супрацьаскольным калпаком не маглі супрацьдзейнічаць новым снарадам. Таму прагрэс звярнуўся да вопыту бруствэрных браняносцаў 1870-х гг, дзе меліся дзве гарматныя вежы, якія абараняліся цэнтральным бранявым брустверам. Прадстаўнікамі такога тыпу браняносцаў былі англійскі “Кэптэн” і расійскі “Пётр Вялікі”. Удаляя канструкцыя размяшчэння гарматных вежаў, а таксама

больш моцнае браніраванне на новым тэхналагічным ўзроўні дало пачатак так званаму “брытанскаму стандарту” [53, с. 23; 90, с. 81].

Развіццё марскога гандлю і наяўнасць шматлікіх калоній зрабіла папулярным клас баявых караблёў – крэйсераў. Універсальнасць і шматзадачнасць такога класу зрабіла магчымым і імклівае яго развіццё. Крэйсеры падыходзілі для разведвальных функцый, аховы канвоў, патрулявання шырокіх марскіх прастораў, а таксама для баявых дзеянняў на камунікацыях праціўніка. Асаблівую папулярнасць набылі дзве разнавіднасці караблёў-крэйсераў: браняносныя і браняпалубныя. Першыя мелі часткова абароненую бранёй ватэрлінію, моцнае ўзбраенне і значную жывучасць. Такія крэйсеры традыцыйна выкарыстоўваліся для нападу на ахоўваемыя канвоі, дзе браня дазваляла захаваць карабель і доўгі час не заходзіць у парты для рамонту. Ва ўмовах міру такія караблі шырока выкарыстоўваліся для правядзення так званай “дыпламатыі кананерак”. Высакабортныя, пафарбаваныя белай фарбай, ашчэрраныя гарматамі барты – крэйсеры ўражвалі сваім відам і візуальнай моцай. Асабліва папулярныя такія караблі сталі ў Францыі і Расіі [54, с. 26; 47, с. 40; 106, с. 45; 107, с. 27]. Напрыканцы 1890-х гг. у сувязі з развіццём ваенных тэхналогій роля браняносных крэйсераў была пераасэнсаваная; цяпер ім належала разам з браняносцамі змагацца ў лінейных баях, пашыраючы за кошт больш высокай хуткасці і маневранасці баявыя магчымасці злучэння. Першымі такімі крэйсерамі былі заказаныя ў Англіі, Італіі і Германіі вялікія крэйсеры водазмяшчэннем крыху меншым за стандартны браняносец. Справядлівасць такога выкарыстання браняносных крэйсераў была даказаная падчас Цусімскага бою, калі галоўныя сілы Японіі ў складзе чатырох браняносцаў і васьмі браняносных крэйсераў разграмілі ўсю 2-ю Ціхаакіянскую эскадру. Пасля гэтага браняносныя крэйсеры лінейнага бою пачалі выкарыстоўвацца ў большасці вядучых марскіх краінах [61, с. 89; 38, с. 125].

Браняпалубныя крэйсеры з’явіліся ў Велікабрытаніі напрыканцы 1870-х гг. і служыла ў асноўным для аховы гандлю, разведкі, а таксама для ўзброенай аховы калоній. Такія караблі былі самымі папулярнымі крэйсерамі ў флатах марскіх дзяржаў з-за адносна невялікага кошту, высокай хуткасці і шырокіх баявых магчымасцей. Аднак з цягам часу сталі відавочныя недахопы ў канструкцыі такіх караблёў: слабая абароненасць і невысокая жывучасць в умовах бою. Браняпалубныя крэйсеры з’яўляліся самым шматлікім класам суднаў, што планавалася пабудаваць Расіяй па праграме “для патрэб Далёкага Ўсходу” [43, с. 45; 49, с. 154]. Большасць з гэтых караблёў будаваліся на розных замежных заводах і верфях у Германіі, Францыі і ЗША, а таму ў іх былі розныя баявыя магчымасці і розныя тактыка-тэхнічныя характарыстыкі, што перашкаджала ім зладжана

дзеінічаць у складзе эскадры. Таму пасля вайны 1904-1905 гг. клас браняпалубных крэйсераў пачаў знікаць, саступаючы месца небраніраваным крэйсерам-“скаўтам”.

Мінаносцы ў флатах мелі нязначную ролю, якая абмяжоўвалася аховай партоў, рэйдаў і якарных стаянак. Мараходнасць караблёў была даволі абмежаваная, што спачатку перашкаджала выкарыстоўваць мінаносцы як ахову буйных злучэнняў. Для гэтых мэт пачалі стварацца мінаносныя катары, якія падчас пераходаў падымаліся на борт браняносцаў і крэйсераў, а падчас стаянкі спускаліся на ваду і неслі ахову [116, с. 5]. Гэтыя судны былі невялікімі па памерах, але з-за вялікай колькасці механізмаў і тарпеднага ўзбраення яны значна перагружалі караблі, таму ў хуткім часе ад іх адмовіліся. З сярэдзіны 1890-х гг у флатах розных краін пачалі ўзнікаць мінаносныя караблі, якія мелі вялікія памеры і маглі суправаджаць эскадру ў паходзе. Павялічаныя памеры дазвалялі ўстанавіць больш узбраення, улічваючы артылерыйскае, і моцную паравую машыну, дзякуючы чаму эскадраныя мінаносцы мелі добрую хуткасць (20-30 вузлоў) і маневранасць. Эсімінцы сталі надзейным сродкам абароны і нападу фактычна ва ўсіх флатах свету. У 1894 годзе на англійскім вопытным мінаносцы “Турбінія” упершыню была прадэманстраваны новы тып энергетычнай устаноўкі – паравая турбіна. “Турбінія” лёгка развівала 34 вузлы, што з’яўлялася на той час рэкорднай хуткасцю. Праз пяць гадоў у той жа Англіі было пабудаванае першае турбіннае баявое судна – эскадраны мінаносец “Вайпер” [116, с. 4]. Паравыя турбіны пры меншай вазе былі значна больш моцнымі за традыцыйныя паравыя машыны, таму ў хуткім часе менавіта яны стануць асноўным тыпам сілавой устаноўкі караблёў большасці флатоў.

§ 2.2. Будаўніцтва лінейных сіл флоту Расійскай імперыі напярэдадні вайны з Японіяй.

На пачатку 1890-х гг. Расійская імперыя зрабіла вялікі крок наперад у развіцці ваенна-марскога флоту. З’яўленне новага тыпу лінейнага карабля “англійскага стандарт” дало штуршок да браняноснага караблебудавання на якасна новым ўзроўні. Збалансаванасць асноўных характарыстак разам з новымі дасягненнямі металургіі рабіла новыя караблі значна больш моцнымі за папярэднімі пры нязначным павелічэнні памераў. Чатыры гарматы галоўнага калібра (255-305 мм) размяшчаліся ў двух двухгарматных вежах на носе і карме карабля; 4-10 гармат сярэдняга калібра (110-152 мм) і хуткастрэльная супрацьмінная артылерыя (25-75 мм) давалі надзейную абарону на кароткай і сярэдняй дыстанцыі. Першыя караблі гэтага тыпу, брытанскія “Ніл” і “Трафальгар”, сталі знакавымі для развіцця ўсяго

сусветнага браняноснага караблебудавання. Кампаноўка артылерыі, арганізацыя тлумнай прасторы, добры ход і выдатнае браніраванне зрабілі ўсе папярэднія напрацоўкі неактуальнымі. “Брытанскі стандарт” у браняносным караблебудаванні вызначыў развіццё ваенных флатоў усяго свету на бліжэйшыя дваццаць год [52, с. 87].

З’яўленне брытанскіх караблёў зацікавіла расійскіх караблебудаўнікоў. У кастрычніку 1888 на разгляд Марскога тэхнічнага камітэта быў прадстаўлены праект браняносца, які амаль цалкам паўтараў канструкцыю “Ніла”. У параўнанні з браняносцамі тараннага тыпа новы праект адрозніваўся большай колькасцю артылерыі галоўнага калібру, мацнейшай сярэдняй артылерыяй, а таксама больш рацыянальным браніраваннем пры нязначным павелічэнні памераў адносна браняносцаў-таранаў. З невялікімі папраўкамі праект быў прыняты да выканання [52, с. 6-7].

Браняносец быў закладзены 1 ліпеня 1889 года на верфі Галернага вострава і атрымаў назву “Наварын”. Праект браняносца прадугледжваў усталяванне чатырох 305-мм гармат галоўнага калібру ў двух двухгарматных вежах, а таксама васьмі 152-мм гармат сярэдняга калібру і шматлікай супрацьміннай артылерыі. Гэтыя характарыстыкі значна пераўзыходзілі ранейшыя таранныя браняносцы Балтыйскага флоту. Але будаўніцтва зацягвалася з-за затрымак у пастаўках метала, брані і абсталявання з расійскіх заводаў. Акрамя таго, ў канструкцыю пастаянна ўносіліся змены, ажыццяўленне якіх прыводзілі да новых затрымак. Так, было прынятае рашэнне аб узмацненні артылерыйскага ўзбраення галоўнага калібру, што прывяло да павелічэння праектнай вагі і новых праблем з перапрацоўкай праекта [68 с. 24]. У выніку, на момант спуску на ваду ў 1891 годзе, “Наварын” канструктыўна адставаў ад новых браняносцаў Вялікабрытаніі. Па ранейшаму працягваліся праблемы з пастаўкамі машын і брані. Так, Іжорскі завод, які ажыццяўляў падрад на выраб брані, змог цалкам выканаць заказ са спазненнем амаль на год [65, с. 55]. У выніку чаго браняносец уступіў у строй толькі ў ліпені 1895 года [52 с. 15].

Новы браняносец з’яўляўся самым моцным караблём у Расійскай імперыі. На выпрабаваннях “Наварын” паказаў, што мае хуткасць амаль 16 вузлоў (каля 32 км/г), мае добрую манеўранасць, а механізмы парадавалі сваёй надзейнасцю [65, с 55]. Але браняносец меў два вялікіх недахопы. Першы і галоўны з іх – невысокі борт, які ён атрымаў у спадчыну ад англійскага прататыпа. Другім важным недахопам было слабае забеспячэнне непатапляльнасці карабля. На гэта яшчэ ў 1894 годзе звярнуў увагу контр-адмірал С. О. Макараў. Галоўная праблема заключалася ў тым, што воданепранікальныя пераборкі былі ненадзейнымі і не мелі патрэбнай

вышыні. У выніку затапленне аднаго ці некалькіх адсекаў магло прывесці да затаплення ўсяго карабля. У сваім рапарце Макараў прапанаваў шэраг неадкладных прац па выпраўленню выяўленых недахопаў, але яны так і не былі зробленыя [52, с 18; 65, с. 55-56; 68, с. 28].

Нягледзчы на недахопы, “Наварын” з’яўляўся даволі ўдалым караблём, які выгадна адрозніваўся ад праектаў тараных і “малых” браняносцаў больш моцнай артылерыяй, удалай схемай браніравання, рацыянальнай арганізацыяй унутранай прасторы (машын, катлоў, вугальных ям, артылерыйскіх паграбоў, і г. д.). Маючы крышку большыя памеры, чым папярэднія браняносцы, “Наварын” з’яўляўся куды больш дасканалым караблём, таму ён быў прыняты ў якасці ўзора для будаўніцтва наступных браняносцаў Балтыйскага флота.

25 ліпеня 1891 года на стапелях Новага Адміралцейства быў закладзены пяты балтыйскі браняносец праграмы 1881 года, які атрымаў назву “Сысой Вялікі” [66, с. 11]. Канструкцыя карабля спалучала высокія барты з размяшчэннем артылерыі і браніраваннем “Наварына”. Такое рашэнне давала магчымасць весці паспяховыя баявыя дзеянні далёка ад родных берагоў, не баючыся нават самых моцных штармоў. Правільнасць падобнага рашэння была прадэманстраванай брытанскімі браняносцамі тыпа “Роял Совэрэн”, якія таксама мелі высокі надводны борт [88, с. 88].

Новым з’яўлялася таксама і ўзбраенне “Сысоя Вялікага”. Упершыню ў расійскім флоце на карабель усталёўваліся гарматы, якія выкарыстоўвалі бяздымны піракалоідны порох, вынайзлены расійскім хімікам Д. І. Мендзялеевым. У сваім артыкуле ў часопісе “Марскі зборнік” Мендзялееў падрабязна апісаў перавагі такога пороху: меншая задымленасць пры залпе, раўнамернасць згарання, большая, ў параўнанні са звычайным порохам, большая энергія згарання, што давала лепшую пачатковую хуткасць снараду, што, ў сваю чаргу, павялічвала магутнасць гарматы і далёкасць стральбы, а ў параўнанні з французскім аналагам, піраксілінавым порохам, піракалоідны менш псаваў затвор і дульны каналы гарматы [18, с. 44, 54-55].

Але будаўніцтва карабля, як і ў выпадку з “Наварынам”, зацягвалася. Адначасова з “Сысоем Вялікім” будавалася яшчэ чатыры браняносца, шматлікія кананерскія лодкі і мінаносцы, а заводы, якія забяспечвалі верфі ўсім неабходным, акрамя Балтыйскага флоту забяспечвалі яшчэ і Чарнаморскі флот. Не дабаўлялі хуткасці і шматлікія змены ў праекце. Так, барбетныя ўстаноўкі, якія планаваліся па для гармат галоўнага калібра, былі заменены на браніраваныя вежы, як на “Наварыне”, што вяло да незапланаванай перагрузкі, неабходнасці ўзмацняць механізмы паварота башні. Быў зменны склад сярэдняй артылерыі на больш сучасныя 152-мм гарматы сістэмы Канэ, якія былі больш магутныя, але і вага іх была куды

большай; да таго ж, яны патрабавалі больш месца на ўстаноўку. Пры гэтым Марскі тэхнічны камітэт, робячы такія папраўкі ў канструкцыю карабля, не паклапацілася пра своєчасовую распрацоўку чарцяжоў новых элементаў. У выніку, карабель амаль тры гады стаяў на стапелях, і многія канструктыўныя рашэнні на момант спуску на ваду ўжо састарэлі [35, с. 49].

Тым не менш, 29 верасня 1896 года карабель прайшоў выпрабаванні машын і механізмаў. Карабель пачалі рыхтаваць да адпраўкі ў Міжземнае мора, дзе нарастаў канфлікт паміж Турцыяй і Грэцыяй. Працы па вяліся вельмі спешліва, што адбілася на якасці гэтых прац. Тэхнічная камісія на чале з капітанам першага ранга А.М. Абазай падала ў Марскі тэхнічны камітэт рапарт, у якім падрабязна апісваліся ўсе недаробкі і праблемы карабля. Так, было выяўлена, што воданепраніцальныя пераборкі трума, якія забяспечвалі непатапляльнасць карабля, з'яўляюцца ненадзейнымі, драўляны насціл палуб прасох і прагніў, а паміж бартом і плітамі брані былі заўважаныя вялікія зазоры. На гэты рапарт камітэт амаль аніяк не адрэагаваў. Не было прынятае аніякіх мер па ўзмацненню пераборак і палуб, а бранявыя пліты не былі падагнаныя да корпуса, што магло адбіцца на іх трываласці ў баі [66, с. 50-51]. Негледзечы на шматлікія недахопы і непаладкі, браняносец “Сысой Вялікі” з'яўляўся адным з самых баяздольных караблёў свайго часу. Пазбавіўшыся ад галоўнага недахопу “Наварына”, нізкага надводнага борта, новы браняносец адразу паказаў, які патэнцыял мае “брытанскі стандарт” ў браняносным караблебудаванні. Больш праблема выбару шляху развіцця перад расійскімі караблебудаўнікамі не стаяла – будучыня была за караблямі тыпа “Наварына” і “Сысой Вялікага”.

На Чорным моры, у адрозненні ад Балтыйскага, будаўніцтва браняносцаў ішло больш павольнымі тэмпамі. Галоўнай асаблівасцю чарнаморскіх караблёў з'яўляўся зменшаны запас паліва і павялічаныя памеры, за кошт чаго ўзмацняліся артылерыя і браня. У астатнім караблебудаваннічыя праграмы ішлі ў нагу з балтыйскімі. Па вобразу “Наварына” быў створаны браняносец “Тры Свяціцелі” (1893 г.), па вобразу “Сысой Вялікага” – браняносец “Расціслаў” (1895 г.) [74, с. 54].

Пасля ўзнікнення Куды больш арыгінальным быў праект браняносца “Пацёмкін”, закладзенага ў 1898 г. За аснову быў узяты праект крэйсераў-браняносцаў тыпу “Перэсвіт”, але дапрацаваны пад чарнаморскія асаблівасці: большая бранявая абароненасць, большая колькасць гармат, зменшаны запас паліва [102, с. 15]. Высокі борт прататыпаў гарантаваў выдатную мараходнасць, а павелічэнне памераў дазволіла палепшыць браніраванне: галоўны пояс брані таўшчынёй да 229-мм закрываў усю ватарлінію, а казематы былі прыкрытыя 152-мм. Палепшылася і агнявая моц: замест 256-мм галоўнага калібру “Перэсвіта” былі ўсталяваныя стандартныя

для расійскіх браняносаў чатыры 305-мм гарматы. Па колькасці сярэдняй артылерыі “Пацёмкін” пераўзышоў усе расійскія браняноскы: шаснаццаць 152-мм гармат. Па сваёй агнявой моцы браняносец быў не на многа слабейшым за навейшыя брытанскія браняноскы тыпа “Адмірал Нэльсан”, саступаючы толькі па хуткасці (16 вузлоў супраць 19-ці у брытанскага карабля). Базіруючыся на праекце будучага героя першага паўстання матросаў на флоце, былі пабудаваныя мацнейшыя лінейныя караблі Расійскай Імперыі пераадрэднаўтнага тыпу – браняноскы “Іаан Златавуст” і “Еўстафій” [102, с. 66-69; 111, с. 35].

Японска-Кітайская вайна 1894-1895 г., якая скончылася пераканаўчай перамогай Японіі, паказала Расіі неабходнасць узмацнення ваенна-марскіх сіл на Далёкім Усходзе. Японія, атрымаўшы перамогу над арміяй Кітайскай Імперыі, заявіла пра свае знешнепалітычныя амбіцыі. Лейтэнант расійскага флота А. Небольсін, які быў ваенным назіральнікам на гэтай вайне, у артыкуле ў часопісе “Морской сборник” сфармуляваў галоўныя прычыны перамогі Японіі на моры: дэталёвае планаванне аперацый, правільная стратэгія ў баі, умелыя маневры караблёў і эскадры. У гэтым жа артыкуле Небольсін разважае над прынцыпамі ідэальнай караблестраўнічай праграмы: аднатыповасць і серыйнасць караблёў, падобныя асноўныя характарыстыкі караблёў у эскадрах (хуткасць, водазмяшчэнне, запас хода, і г.д.), адсутнасць прамежкавых тыпаў суднаў (кшталту браняносаў-крэйсераў). Кіруючыся падобнымі прынцыпамі, флот не будзе мець відавочных слабых месцаў [20, с. 16-19].

Акрамя таго, Расійская імперыя ўдзельнічала ў падаўленні паўстання іхэтуаней 1899-1890 гг. Прычым, у ходзе баявых дзеянняў расійскія афіцэры і матросы займаліся вывучэннем краю. Асабліва іх цікавіў Порт-Артур, асаблівае марскіх цячэнняў у яго гавані, а таксама апісанне прыродна-геаграфічных умоў Даляня і паўвострава Ляодун. Жаданне Расійскай імперыі мець незамярзаючы порт на Далёкім Усходзе прывяло іх да варыянту арэнды аднаго з кітайскіх партоў Жоўтага мора. У данясенні віцэ-консула ў Чыфу Астраверхава віцэ-адміралу Тыртову ёсць кароткае апісанне двух партоў: Таліенвана і Порт-Артура. Першы прадстаўляў вялікую затоку, закрытую ад вятроў, а на беразе шмат месца для будаўніцтва майстэрняў. Порт-Артур наадварот – цесная гавань, мала месца. Асаблівая ўвага у дакладзе надавалася тосту аднаго з кітайскіх афіцэраў, які выказаў надзею, што кітайцы Порт-Артура будуць жыць пад адным імператарам з Расіяй [25, с. 6-7]. У дакладзе імператару ад 11 лістапада 1897 года міністр замежных спраў Мураўёў даводзіць, што неабходна мець уласны порт на Далёкім Усходзе з неабходнай інфраструктурай для флоту, паколькі заставацца на зіму ў звычайным для расійскіх караблёў Нагасакі становіцца небяспечна з-за пракітайскай пазіцыі

Расіі ў нядаўняй вайне Японіі з Кітаем [25, с. 10]. Як найбольш прывабнае месца базіравання Мураўёў прапаноўвае заліў Фузан на поўдні Карэйскага паўвострава, паколькі там зручнае геаграфічнае становішча, ёсць прамы тэлеграф з Сеулам, а таксама маецца належнае абсталяванне для абслугоўвання і рамонту караблёў [25, с. 11-12]. Але быў выбраны менавіта Порт-Артур, які меў толькі невялікі бастыён і малапрыдатны порт.

Узяўшы ў арэнду Порт-Артур, Расійская Імперыя займела незамярзаючы порт для свайго ваеннага флота на Далёкім Усходзе. Але марскія сілы ў гэтым рэгіёне былі вельмі сціплыя: толькі чатыры кананерскія лодкі і столькі ж мінаносак [2, с. 8-10]. Галоўным следствам гэтага стала адпраўка трох браняносцаў тыпа “Палтава”, але гэтага было яўна недастаткова. Таму была прынятая праграма ваеннага караблестраўніцтва для патрэб Далёкага Ўсходу, якая прадугледжвала будаўніцтва 10 эскадранных браняносцаў, 15-ці крэйсераў I і II рангу, 32 мінаносцаў [11, с. 23-24]. Праекты і будаўніцтва гэтых двух караблёў дала неабходны вопыт для стварэння адразу серыі браняносцаў. Амаль адначасова з “Сысоем Вялікім” былі закладзены тры браняносца: “Палтава”, “Севастопаль” і “Петрапаўлаўск” [19, с. 54]. Адметнай рысай гэтых караблёў стала размяшчэнне артылерыі сярэдняга калібра: восем 152-мм гармат было размешчана ў чатырох бартавых двухгарматных вежах, яшчэ чатыры – на галоўнай палубе паміж барбетамі, па два на кожны борт. У параўнанні з “Наврынам” і “Сысоем Вялікім” павялічваліся памеры і водазмяшчэнне караблёў [144, с. 6, 14, 23]. Моцнае браніраванне разам з моцнай артылерыяй і праектнай хуткасцю ў 16-17 вузлоў рабіла тып “Палтава” грозным супернікам любога флоту. Але караблі, закладзеныя ў 1891 годзе, будаваліся вельмі доўга – амаль шэсць год. Спусчаныя на ваду ў 1895 годзе, яны яшчэ два гады дабудовваліся. Прагрэс не стаяў на месцы – за гэты час ў англійскім флоце з’явіліся браняносцы тыпа “Маджэсцік”, якія значна пераўзыходзілі новыя расійскія браняносцы і па хуткасці, і па браніраванню, і па артылерыі [90, с. 88].

Але “Палтава”, “Петрапаўлаўск” і “Севастопаль” атрымаліся моцнымі і добра збалансаванымі караблямі, якія мелі дастаткова моцнае ўзбраенне і надзейнае браніраванне. З-за загрузанасці расійскіх заводаў паравыя машыны для “Палтавы” і “Петрапаўлаўска” заказалі на англійскіх заводах, што пайшло на карысць абодвум караблям. На хадавых выпрабаваннях 1898 года яны лёгка дасягнулі хуткасці ў 16,5 вузлоў, пры гэтым не было ніякіх паломак і няспраўнасцяў. У гэтым плане не пашанцавала “Севастопаль”. Машыну для яго рабіў Франка-Рускі завод, пры гэтым яна атрымалася цяжкай, дарагой і ненадзейнай. На выпрабаваннях 1899 года карабель ледзь дасягнуў хуткасці ў 15 вузлоў [142, с. 27].

Але ўсе тры караблі былі прынятыя на ўзбраенне і пачалі рыхтаваць да паходу на Далёкі Ўсход. Японія, толькі-толькі атрымаўшы перамогу ў вайне з Кітаем, акрэсліла свае палітычныя амбіцыі. Перад Расійскай імперыяй паўстала пытанне аб наяўнасці пастаяннай эскадры ў Порт-Артуры. Паколькі з Чорнага мора праз Басфор і Дарданэлы вывесці эскадру амаль немагчыма, таму новыя браняносцы сталі ядром Далёка-ўсходняй флатыліі [68, с. 127].

Першымі браняносцамі па праграме для Далёкага Ўсходу стала серыя з трох браняносцаў-крэйсераў тыпа “Перэсвет”. Праект ствараўся пад моцным уплывам крэйсерскай дактрыны вайны, што выяўляецца па тактычным задачам, якія ставіліся перад браняносцамі: мець добрую хуткасць, каб быць здольнымі дзейнічаць на гандлёвых шляхах праціўніка. Для гэтага на праекце зменшана як плошча брані, так і яе таўшчыня, а 305-мм гарматы замяняліся 256-мм [142, с. 14; 93, с. 41].

На момант пачатку будаўніцтва ў 1896 г. праектная хуткасць у 18 вузлоў з’яўлялася выдатным паказчыкам, але з-за зацягнутасці тэрміну будавання (браняносец “Аслябя” будаваўся амаль сем гадоў і быў завершаны толькі ў 1903 г.) стала відавочна, што праект састарэў. Новыя браняносцы, маючы звычайнае браніраванне і ўзбраенне, дасягнулі хуткасці ў 18 вузлоў ужо ў 1898 годзе, калі караблі тыпа “Перэсвет” яшчэ будаваліся. Магчымасць выкарыстання гэтых караблёў у якасці акіянскіх рэйдараў была вельмі сумнеўная, паколькі на браняносцах стаялі вельмі неэканамічныя машыны: у Порт-Артуры караблі гэтага тыпу называлі “вуглепажыральнікамі” [93, с. 56, 76, с. 31; 81, с. 88]. Такім чынам, ідэя моцнага браніраванага карабля-рэйдара сябе не апраўдала.

Пасля закладкі тыпа “Перэсвет” стала відавочна, што вытворчых магутнасцей Расійскай імперыі недастаткова для ажыццяўлення праграмы, таму было прынятае рашэнне заказаць частку з гэтых караблёў на замежных верфях. Усяго было заказана два браняносцы: “Рэтвізан” у ЗША і “Цэсарэвіч” у Францыі.

Заказ на будаўніцтва першага з іх атрымаў завод “Вільям Крэмп і сыны”, які размяшчаўся ў г. Філадэльфія, ЗША. Уладальнік завода, Чарльз Генры Крэмп, узяў на сябе даволі жорсткія абавязацельствы, якія прадугледжвалі вялікія штрафныя санкцыі за невыкананне тэрмінаў будаўніцтва, недасягнення караблём праектных параметраў (хуткасць, надзейнасць, і інш.), і г.д. [31, с. 8]. І завод Крэмп не падвёў: негледзечы на некаторыя праблемы з тэрмінамі пабудовы, “Рэтвізан” быў цалкам пабудаваны за тры гады (з 1898 па 1901 г.), і гэта пры ўмове спешнага будаўніцтва гэтым жа заводам крэйсера “Вараг”. Для расійскіх заводаў такія тэмпы будаўніцтва былі проста недасягальныя. Трэба таксама адзначыць

пастаянны ціск з боку расійскай камісіі па назіранню за будаўніцтвам караблёў, якая неаднаразова скардзілася ў Санкт-Пецярбург на тое, што амерыканцы будууюць браняносец “не так” [62, с. 39-40].

“Рэтвізан” уяўляў сабой адзін з самых моцных караблёў свайго часу. Узяўшы за ўзор браняносцы тыпа “Перэсвет”, чарнаморскі “Князь Пацёмкін” і навейшы амерыканскі браняносец “Алабама”, інжынеры завода Крампа змаглі дабіцца неверагодных вынікаў. Карабель нёс на сабе стандартныя чатыры 305-мм гарматы галоўнага калібра, дванаццаць 152-мм – сярэдняга, шматлікую супрацьмінную артылерыю. Усю ватэрлінію закрывала надзейная крупнаўская браня (вытворчасць якой завод наладзіў спецыяльна для “Рэтвізана”), таўшчынёй ад 229-мм ў цэнтральнай частцы карабля (раён машыннага аддзялення і паравых паграбоў, прыкладна 70 % ад даўжыні карабля) да 51 мм на носе і карме. Такім чынам, карабель меў вялікую плошчу браніравання, хаця максімальная таўшчыня брані была меншай, чым у большасці браняносцаў таго часу [56, с. 20-22]. Падчас выпрабаванняў хуткасць карабля склала 18 вузлоў, што цалкам адпавядала заяўленаму ў кантракце значэнню. Варта таксама адзначыць, што для дасягнення такога значэння хуткасці браняносцам тыпа “Перэсвет” давялося зменшыць плошчу браніравання і галоўны калібр артылерыі да 256-мм. “Рэтвізан” жа захаваў галоўны калібр у 305-мм пры павелічэнні плошчы браніравання, што яшчэ раз падкрэслівае высокую якасць працы як суднабудаўнікоў, так і інжынераў завода Крэмп.

Другім браняносцам, заказаным Расійскай Імперыяй за мяжой, быў “Цэсарэвіч”. З еўрапейскіх дзяржаў неабходныя магутнасці для будаўніцтва такіх караблёў мелі чатыры краіны: Італія, Англія, Германія і Францыя. Выбар менавіта Францыі як месца будаўніцтва новага браняносца тлумачыцца двума важнымі фактарамі. Першы з іх – гэта была ледзь ці не адзіная краіна Еўропы, якая і мела неабходныя магутнасці для рэалізацыі падобных праектаў, і была згодная размясціць расійскі заказ у сябе на верфях: Германія тады ўзмоцнена нарошчвала свой браняносны флот, і яе верфі былі загружаныя ўласнымі праектамі; Італія, хоць і была згодная размясціць заказ Расіі на сваіх верфях, не мела такіх развітых вытворчасцяў, каб здзейсніць падобны заказ, да таго ж, праца на іх адбывалася яшчэ марудней, чым на расійскіх верфях; Англія магла прыняць расійскі заказ, але яна ўжо выконвала праграму для японскага флота, мяркуемага праціўніка расійскіх браняносцаў. Заставалася Францыя. Другі важны фактар, на які асабліва звяртае ўвагу даследчык Р.М. Мельнікаў, было захопленне Вялікім князем Аляксеем Аляксандравічам Францыяй і французскім флотам [113, с. 5].

Будаўніцтва карабля пачалося восенню 1899 г. Галоўнай асаблівасцю працэсу будаўніцтва былі пастаянныя затрымкі. Згодна кантракту, штрафныя санкцыі прадугледжваліся за невыкананне тэрмінаў будаўніцтва, але з агаворкай “акрамя выпадкаў форс-мажора”, у які ўключаліся і праблемы з дастаўкай матэрыялаў і абсталявання, і няспраўнасці абсталявання верфі, і многія іншыя рэчы. Гэтай агаворкай завод “Форж і Шанцье” паспяхова карыстаўся, дамаўляючыся з пастаўшчыкамі брані, машын на малыя партыі паставак. Будаўніцтва было скончана толькі напрыканцы 1904 года, прычым няспраўнасцяў, паломак і рознага кшталту недаробак на караблі заставалася яшчэ вельмі шмат. А між іншым сітуацыя на Далёкім усходзе патрабавала дзеянняў, таму дабудаваны ў 1903 годзе “Цэсарэвіч” выправіўся з Францыі не ў Кранштадт, а прама ў Порт-Артур, у які ён прыбыў літаральна за месяц да пачтку баявых дзеянняў.

У 1900 годзе ў Санкт-Пецярбургу была закладзеная самая вялікая серыя эскадраных браняносцаў ў гісторыі Расійскай Імперыі – серыя з пяці караблёў тыпа “Барадзіно”. Яна шмат у чым паўтарала праект “Цэсарэвіча”. Галоўнымі адрозненнямі новай серыі ад прататыпа былі павялічанае водазмяшчэнне, зменшаны завал борта і палепшанае браніраванне [46, с. 9-10]. У будаўніцтве серыі “Барадзіно” важна адзначыць такую акалічнасць. Як хуткасць будаўніцтва караблёў. Так, “Аляксандр III” быў цалкам пабудаваны за тры гады, а “Князь Сувораў”, “Арол” і “Барадзіно” – за тры з паловай гады. Новыя караблі сталі ядром 2-й Ціхаакіянскай эскадры, да адпраўлення якой не паспелі здаць толькі браняносец “Слава” [112, с. 35]. Але асаблівага ажыятажу сярод маракоў адпраўка новай эскадры не выклікала, нават наадварот, толькі пагаршала іх маральны дух. Мабыць, гэтым можна растлумачыць нечаканую аварыю браняносца “Арол” падчас дабудовкі перад адпраўкай на вайну. Як успамінае вядомы караблестраўнік А.Н. Крылоў, на браняносец яшчэ не прымацавалі некалькі бранявых пліт, а дзіркі, пракручаныя ў бартах для замацавання пліт балтамі, заткнулі драўлянымі пробкамі, некалькі з якіх выпалі, і вада пранікла ўнутр браняносца. Вахтавыя афіцэры і матросы не звярнулі ўвагі на крэн і нацяжэнне швартовых канатаў, таму браняносец амаль патануў. Выратавалі яго толькі экстрааннныя меры па выратаванні карабля. Крылоў указвае на тое, што матросы і афіцэры на браняносцы былі няўважлівыя, а сам браняносец цяпеў ад недасканаласці канструкцыі [13, с. 373]. Даследчык А.В. Шышоў, абапіраючыся на дзённікі ўдзельнікаў гэтых падзей, апісвае стан маракоў і афіцэраў менавіта як апатычны. Маракі не верылі ў поспех другой эскадры, наспех складзенай з рознатыповых караблёў. Гэта ж адзначаў у сваіх рапартах і камандуючы эскадрай. З.П. Ражэственскі [154, с. 317].

Тры з чатырох караблёў серыі “Барадзіно” загінулі ў Цусімскай бітве. “Арол” быў моцна пашкоджаны і захоплены ў палон, а пасля рамонту пачаў служыць ў японскім флоце пад назвай “Івамі” [11, с. 386; 80, с. 39-43]. У цэлым, браняносцы гэтага тыпа былі дастаткова моцнымі і сучаснымі. Пра патэнцыял караблёў можна меркаваць па службе аднатыпнага з імі браняносца “Слава”, які паспяхова праслужыў на Балтыйскім флоце да 1917 года [112, с. 128].

У Руска-Японскай вайне “Рэтвізан” і “Цэсарэвіч” зарэкамендавалі сябе з самага лепшага боку як баявыя караблі. Праўда, з самых першых гадзін вайны абодва выйшлі са строю, пацярпеўшы ў выніку тарпедных атак. Амаль паўгады яны стаялі на рамонце ў Порт-Артуры, а “Рэтвізан” адзін час нават быў вымушаны выкінуцца на водмель, каб не патануць. Цяжкая абарона гавані і горада, блакіраваная эскадра і амаль што адкрытая варожасць паміж сухапутнымі часткамі абароны і маракамі рабілі сваю справу. Гібель выдатнага палкаводца і мараплаўца С.О. Макарава самым дрэнным чынам паўплывала на настроі ўнутры блакіраванага горада. Маракоў адкрыта называлі “белымі зайчыкамі” за іх франтаватасць і белую форму. Пры гэтым вымушанае стаянне караблёў на рэйдзе без спроб выйсці ў мора і паспрабаваць прарвацца праз блакаду японцаў дзейнічала на баявы дух маракоў вельмі дрэнна. Дайшло да таго, што на баявых караблях падчас вайны лавілі маракоў з жанчынамі [81, с. 19-20.] У такіх умовах рамантаваліся караблі, прычым да пашкоджаных “Рэтвізана” і “Цэсарэвіча” дабаўляліся і іншыя.

Тым не менш, у камандавання хапіла рашучасці аддаць загад аб прарыве эскадры ва Ўладзівасток. Эскадру ўзначаліў контр-адмірал В.К. Вітгефт на “Цэсарэвічы”. 28 ліпеня 1904 года эскадра выйшла ў мора, дзе была атакаваная японскім флотам. У 16.20 у баявую рубку “Цэсарэвіча” патрапіў снарад, у выніку чаго загінуў камандуючы эскадрай Вітгефт, камандзір браняносца, шэраг афіцэраў і матросаў. Браняносец выйшаў з калоны і направиўся ў нейтральны порт Цыньдао, дзе быў раззброены, у выніку чаго ён прастаяў да канца вайны. Гэта і выратавала браняносец ад захопу ці гібелі [78, с. 30-31; 85, с. 29-32].

“Рэтвізан” пасля затаплення расійскай эскадры на знешнім рэйдзе Порт-Артура і захопу японцамі цытадэлі быў падняты са дна, адрамантаваны і ўступіў у японскі флот пад назвай “Хідзэн”. Служыў ён там да 1923 года, а пасля быў выключаны са спісаў японскага флоту і расстраляны як плывучая мішэнь [28, с. 83].

Расійскія браняносцы на працягу 1892-1905 гг. у цэлым адпавядалі міжнародным тэндэнцыям развіцця класу караблёў. Узбраенне ўдасканалывалася, аб чым сведчыць ужыванне бяздымнага піракалоіднага

пораху для выстралаў, укараненне хуткастрэльнай супрацьміннай артылерыі, размяшчэнне сярэдняй артылерыі ў браніраваных вежах, а пасля – у бартавых казематах, а таксама павелічэнне агульнай колькасці гармат: з 8-мі 152-мм гармат на “Наварыне” да 12-ці на “Цэсарэвічы” і 14-ці на “Пацёмкіне” [19, с. 23, 47]. Паляпшалася і браніраванне, дзе пачала шырока ўжывацца спачатку гарвееўская, а пасля і крупнаўская браня. Нягледзечы на тое, што лінейны браняносны флот Расійскай імперыі на Балтыйскім моры быў фактычна знішчаны, пасля вайны 1904-1905 гг. ён атрымаў новы стымул развіцця, звязаны з уводам прынцыпова новых баявых адзінак: браняносных крэйсераў, дадрэдноўтаў і дрэдноутаў.

§ 2.3. Тэорыя крэйсерскай вайны і яе уплыў на развіццё ваенных караблёў Расійскага флоту (1892-1905 гг.)

Доўгі час крэйсеры з’яўляліся самым развітым класам флоту Расійскай імперыі. Высакабортныя, пафарбаваныя белым, яны ідэальна падыходзілі для рэалізацыі палітыкі “дыпламатыі кананерак”, сутнасць якой заключалася ў дэманстрацыі сілы Расійскага флоту ў партах Міжземнамор’я, Персідскага заліву і Далёкага Ўсходу. Паказная моц, знешняя прыгажосць і вывучаны экіпаж зрабілі вядомымі такія караблі, як “Дзмітрый Данскі”, “Уладзімір Манамах”, “Адмірал Нахімаў”, “Джыгіт”, “Забіяка” і іншыя рангоўтныя крэйсеры флоту [95, с. 4-5].

Падобныя караблі ствараліся па канонах дактрыны крэйсерскай вайны, якая прадугледжвала ў выпадку вайны дзеянне асобных караблёў на марскіх гандлёвых камунікацыях праціўніка, таму да канструкцыі такіх рэйдараў прад’яўляліся адпаведныя патрабаванні: добрая мараходнасць, вялікая аўтаномнасць і абароненасць на выпадак сутыкнення з узброеным канвоем. Таму крэйсеры да 1892 года мелі развіты рангоўт для ветразяў, высокі борт, а ватэрлінію і палубы закрывала браня. Пры праектаванні асаблівая ўвага надавалася так званай эканомнай хуткасці хода, падчас якой крэйсер меў бы дастатковую хуткасць для крэйсіравання, пры гэтым машыны працавалі максімальна эканомна [153, с. 158]. Два паўбраняносныя фрэгаты, “Дзмітрый Данскі” і “Уладзімір Манамах”, большую частку сваёй службы правялі на Далёкім Усходзе, а крэйсер “Адмірал Нахімаў” з’яўляўся флагманам Расійскай далёкаўсходняй флатыліі [47, с. 36-54; 54, с. 57].

Між тым з ростам памераў караблёў усё больш відавочнай была бессэнсоўнасць поўнага ветразевага ўзбраення. Цяжкія караблі ішлі пад ветразем вельмі марудна, дрэнна кіраваліся, а развіты рангоўт пры моцным ветры павялічваў небяспеку заваліцца на борт і перакуліцца. Да таго ж, вінты караблёў стваралі вялікае супраціўленне падчас ходу пад ветразем. Ужо ў

сярэдзіне 1890-х гг. усе рангоўтныя крэйсеры прайшлі мадэрнізацыю і пазбавіліся цяжкіх мачтаў і ветразяў [47, с. 40; 54, с. 43; 95, с. 45].

Апошнім рангоўтным крэйсерам стаў “Рурык”. Закладзены ў 1892 годзе, ён стаў самым вялікім караблём Расійскага флоту. Маючы памеры ўдвая большыя за “Адмірала Нахімава”, новы крэйсер быў ўзброены 4 203-мм, 16 152-мм. гарматамі і шматлікай супрацьміннай артылерыяй. Высокі борт быў па ватэрлініі быў закрыты бранёй таўшчынёй да 203 мм. Вялікія памеры, добрая хуткасць у 18 вузлоў і рэкордная далёкасць плавання рабілі “Рурык” самым моцным браняносным крэйсерам свету [95, с.70-73; 107, с. 15]. Закладзеныя на аснове праекту “Рурыка” крэйсеры “Расія” і “Грамабой” мелі ўзмоцненую артылерыю, большую хуткасць і далёкасць ходу. За адно дзесяцігоддзе на Далёкім Усходзе Расійская імперыя выставіла тры вялікія браняносныя крэйсера, якія былі здольныя дзейнічаць на вялікай адлегласці ад порту базіравання. Адваротным бокам быў высокі кошт гэтых караблёў: крэйсер “Расія” каштаваў столькі ж, колькі эскадры браняносец “Сысой Вялікі” пры непараўнальна большай баявой вартасці і моцы апошняга [106, с. 28].

Аднак тэорыя крэйсерскай вайны, нягледзчы на прыняцце суднабудаўнічай праграмы “для патрэб Далёкага Ўсходу”, па-ранейшаму разглядалася як асноўная стратэгія дзеяння флоту у марской вайне. Праявай гэтага было будаўніцтва трох браняносцаў-крэйсераў тыпу “Перэсвет” і трох крэйсераў “знічтажальнікаў гандлю” – “Паллада”, “Дыяна” і “Аўрора”. Галаўны карабель, “Паллада”, быў закладзены ў 1897 г. Маючы удвая меншыя памеры, чым “Грамабой” [117, с. 28]. З-за памераў была значна саслаблена артылерыйскае ўзбраенне, скарачана агульная колькасць супрацьміннай артылерыі, а бартавая браня заменена на нікелевую бранявую палубу. Плануемая хуткасць ў 21-22 вузлы павінна была дасягацца з дапамогай трох паравых машын трайнога пашырэння агульнай магутнасцю каля 12-13 тыс. конскіх сіл [117, с. 9-10].

З пачаткам дзеяння праграмы развіцця флоту Далёкага Ўсходу тры “багіні” былі залічаны ў склад Ціхаакіянскай эскадры. Аднак выпрабаванні “Паллады” і “Дыяны” выявілі, што крэйсеры і блізка не адпавядаюць патрабаванням, закладзеным у праект. Нягледзчы на тое, што агульная моц сілавой устаноўкі караблёў была мацней за праектную, “Паллада” мела хуткасць 19, а “Дыяна” – 18 вузлоў. Акрамя таго выявілася, што абводы крэйсераў значна тармозяць яго, робяць непрыдатным карабель у штармавое надвор’е, перагрузка дасягала звыш 1 тыс. тон, а адсутнасць бартавой брані рабіла крэйсеры бездапаможнымі ў рэальным баі. Будаўніцтва крэйсераў гэтай серыі зацягвалася. Так, апошні карабель гэтай серыі, крэйсер “Аўрора”, быў здадзены толькі ў 1903 годзе, прычым яго выпрабаванні паказалі, што

карабель меў горшыя паказчыкі ў хуткасці і перагрузцы нават ў параўнанні са сваімі сістэршыпамі [139, с. 25]. Ужо на момант закладкі іх канструкцыя не адпавядала сусветным тэндэнцыям, а на момант уступлення караблёў у строй яны былі маральна састарэлымі.

Будаўніцтва крэйсераў тыпа “Паллада” паказала глыбокі сістэмны крызіс суднабудаўніцтва ў Расійскай імперыі. Тэхналагічная адсталасць верфяў і заводаў змушала заказваць цэлыя канструктарскія вузлы, механізмы, браню за мяжой. Больш за тое, састарэлае абсталяванне верфяў і недабрасумленнасць падрадчыкаў зацягвала тэрмін здачы і не дазваляла будаваць буйныя серыі караблёў. Гэта паставіла суднабудаўнічую прамысловасць Расійскай імперыі перад неабходнасцю мадэрнізацыі. За гэты час большасць караблёў для 1-й Ціхаакіянскай эскадры заказвалася за мяжой, што дазваляла палепшыць якасць суднаў і іх баявыя характарыстыкі ў параўнанні з аналагамі расійскай пабудовы, але дабаўляла ў флот рознатыповых караблёў, што ставіла перад стратэгамі пытанне іх сумеснага манеўравання ў адной эскадры.

Крэйсеры тыпа “Паллада” былі апошнімі караблямі, створанымі спецыяльна для рэйдарскіх аперацый на камунікацыях праціўніка. Простая канструкцыя высакабортных суднаў мела катастрафічныя наступствы падчас бою. Так, суцэльная батарэйная палуба крэйсера “Рурык” была цалкам адкрытай, што павялічвала рызыку вывадзення адным трапным стрэлам паловы з гарматных разлікаў, што і здарылася падчас бою 1 жніўня 1904 г. [95, с. 73; 107, с. 81-85]. Вялікі высокі корпус вялікіх крэйсераў з’яўляўся добрай мішэнню для караблёў праціўніка. Пры гэтым, калі Уладзівастоцкі крэйсерскі атрад – “Рурык”, “Грамабой” і “Расія” – па-магчымасці выкарыстоўваліся для крэйсерскіх аперацый каля ўсходняга ўзбярэжжа Японіі [83, с. 62-150], то крэйсеры тыпа “Паллада” зусім не выкарыстоўваліся для гэтага. “Паллада” і “Дыяна” былі замкнёнымі разам з астатнім флотам у Порт-Артуры, пры гэтым, саступаючы па сваім магчымасцям новым крэйсерам, яны былі самымі небаяздольнымі караблямі. “Паллада” разам з “Рэтвізанам” і “Цэсарэвічам” была тарпедаваная падчас першай атакі японскіх мінаносцаў на Порт-Артур 26 студзеня 1904 г., на тры месяцы выбыўшы са строю. “Аўрора” ў складзе 2-й Ціхаакіянскай эскадры удзельнічала ў Цусімскім баі, атрымаўшы значныя пашкоджанні. Недастатковыя баявыя магчымасці крэйсераў-рэйдараў рабілі іх малапрыдатнымі для эскадранага бою, а выконваць дзорную і супрацьмінную службу яны былі не ў стане з-за недастаткова моцнага ўзбраення. Такім чынам тэорыя крэйсерскай вайны, якая з’яўлялася асноўнай у ваенна-марскім флоце Расійскай імперыі, не была рэалізаваная ў поўным

аб'ёме пры наяўнасці караблёў, што былі спецыяльна пабудаваныя для аперацый на марскіх камунікацыях праціўніка.

Крэйсерскі флот, які будаваўся па праграме “Для патрэб Далёкага Ўсходу”, меў дзве асноўныя задачы. Першая – гэта разведка, бліжняя і далёкая. Большасць крэйсераў 1-й Ціхаакіянскай эскадры апісваліся як “дальні разведчык”, для якога былі адпаведныя патрабаванні: водазмяшчэнне не больш за 6 тыс. тон, хуткасць – 21-25 вузлоў, далёкасць дзеяння – 5-6 тыс. кіламетраў [95, с. 88]. Па задумцы стратэгаў флоту такія крэйсеры будуць падчас паходаў і стаянак ахоўваць флот, а таксама выконваць марскую разведку.

Першым падобным караблём стаў пабудаваны ў ЗША на заводзе В. Крампа браняпалубны крэйсер “Вараг”. Закладзены 10 траўня 1899 года, ён быў цалкам пабудаваны за два гады [89, с. 10-12; 95, с. 89]. На выпрабаваннях крэйсер паказаў неверагодную хуткасць у 25 вузлоў, але пасля выпрабаванняў такіх паказчыкаў крэйсер больш не дасягнуў. Адметнасцю новага карабля стала размяшчэнне артылерыі, прадуманыя ўнутраныя памяшканні і выдатныя ўмовы пражывання экіпажу. Гэтаму садзейнічалі як разумнае выкарыстанне ўнутраных памяшканняў, так і добрая сістэма вентыляцыі, якая забяспечвала камфортныя працоўныя ўмовы ў качагарным і машынным аддзяленнях нават ва ўмовах тропікаў. Галоўны недахоп крэйсера крыўся ў катлах сістэмы Нікалса, якія былі вельмі адчувальнымі да якасці абслугоўвання. У цэлым “Вараг” атрымаўся збалансаваным як па баявым якасцям, так і па марходным, стаўшы адным з самых сучасных і баяздольных караблёў расійскага флоту.

Другім крэйсерам стаў пабудаваны ў Германіі “Аскольд”. Закладзены ў 1899 годзе, карабель быў цалкам гатовы за тры гады [94, с. 13; 95, с. 89]. Характэрнай асаблівасцю стаў унікальны пяцітрубны сілуэт карабля, звязаны з патрабаваннямі дасягнення як мага больш высокай хуткасці. У выніку карабель на прыёмных выпрабаваннях развіў амаль 24 вузлы. У 1902 годзе “Аскольд” прыбыў ў Порт-Артур. За час службы крэйсер адрозніваўся лепшай вывучкай экіпажа сярод усёй 1-й Ціхаакіянскай эскадры. Канструктыўна крэйсер саступаў “Варагу” па хуткасці і марходнасці, але пераўзышоў па надзейнасці галоўнай сілавой устаноўкі. У выніку менавіта “Аскольд” стаў самым баяздольным караблём, у чым немалая заслуга вывучкі экіпажа і збалансаваныя характарыстыкі карабля. Таксама крэйсер стаў адным з нямногіх караблёў, што падчас вайны змог прарвацца з Порт-Артура і уцалець ў вайне, інтэрніраваўшыся ў Шанхаі [94, с. 37-38].

Трэцім браняпалубным крэйсерам, пабудаваным па праграме, стаў “Асілак”, пабудаваны ў Германіі на фірме “Вулкан”. Закладзены ў 1899 годзе, праз тры гады ён быў цалкам пабудаваны і ў 1902 годзе прыняты ў

склад флоту. Асаблівасцю крэйсера з'яўлялася размяшчэнне 203-мм артылерыі – у двух двухгарматных браніраваных вежах. Гэта зрабіла магчымым лепш распланаваць унутраныя памяшканні карабля, павялічыць колькасць 152-мм гармат і абараніць машыны і механізмы больш тоўстай бранёй. Самі машыны адрозніваліся надзейнасцю і магутнасцю. На выпрабаваннях крэйсер дасягнуў выдатнай хуткасці ў 23,5 вузла, што было менш, чым у “Варага” і “Аскольда”, але гэта кампенсавалася лепшай абароненасцю і большай агнявой сілай [95, с. 96]. Праект карабля быў найбольш збалансаваны з усіх, таму быў прыняты як узор для будаўніцтва крэйсераў у Расіі – закладзеных ў 1901 годзе ў Санкт-Пецярбургу “Алега” і “Віцязя” (апошні з якіх згарэў падчас пажару ў элінгу Галернага Вострава ў 1902 годзе), а таксама чарнаморскіх “Ачакава” і “Кагула”. У выніку тып “Асілка” стала самай вялікай серыяй браняпалубных крэйсераў у Расійскай імперыі. Амаль усю Расійска-Японску вайну “Асілак”, прыпісаны да Уладзівастоцкага атраду крэйсераў, прастаяў на рамонце пасля таго, як наскочыў на каменную водмель каля Уладзівастока [83, с. 68]. Аднатыповы “Алег” прыняў удзел у Цусімскай бітве, па выніках якога быў інтэрніраваны ў Маніле разам з крэйсерамі “Аўрора” і “Жэмчуг”.

Акрамя “далніх разведчыкаў” прывабнай падавалася думка аб тым, што было б зручна мець невялікія хуткія караблі, якія б праводзілі бліжняю разведку і дастаўлялі б дэпешы і пісьмы. Так паўстала пытанне аб стварэнні так званых “бліжніх разведчыкаў”, якія б мелі мінімум абароненасці, умерана моцнае ўзбраенне і высокую хуткасць. Заказ быў размешчаны на замежных верфях. Перамогу атрымала суднаверф Шыхау (Германія), якая прадставіла праект доўгага завужанага карабля водазмяшчэннем у 3 тыс. тон, з шасцю 120-мм гарматамі і хуткастрэльнай артылерыяй. Атрымаўшы 1899 г. заказ, “Шыхау” пачала хуткае будаўніцтва крэйсера. Літаральна за адзін год карабель быў спушчаны на ваду, а яшчэ праў праз год, паспяхова прайшоўшы ўсе выпрабаванні, быў залічаны ў спіс суднаў. Як апісаў яго С. О. Макараў, гэта быў “... по сути огромный миноносец...” [84, с. 20-21]. Карабель уразіў сусветную карабельную супольнасць сваёй незвычайнай хуткасцю і канструкцыяй. У далейшым па вобразу “Навіка” у Расійскай імперыі будуць пабудаваныя яшчэ два караблі: крэйсеры 2 рангу “Ізумруд” і “Жэмчуг”. Гэтыя крэйсеры сталі правобразам новага класа крэйсерскіх суднаў: так званых “крэйсераў-скаутаў” [95, с. 101-102; 48, с. 50]. “Навік” стаў адным з самых актыўных караблёў Порт-Артурскай эскадры, праводзячы ночы ў дзяжурстве на знешнім рэйдзе. Экіпаж крэйсера паказваў адменную вывучку, не раз выратаўваючы караблі і рэйд ад атак японскіх мінаносцаў. Экіпаж карабля меў звычку вяртацца ў гавань пад музыку аркестра, які, згодна ўспамінам лейтэнанта А. П. Штэра, “... (был) составлен

ещё в Германии во время постройки... Музыка во время боя всегда действует на всех в высшей степени ободряющим образом. Когда «Новик» возвращался в гавань после боя, отовсюду неслись приветственные крики, особенно с береговых батарей...” [44, с. 20]. Яшчэ адзін порт-артурскі “бліжні разведчык”, крэйсер 2 рангу “Баярын”, падарваўся на неадзначаным мінным загараджэнні і быў пакінуты экіпажам. Пасля яшчэ тры дні ён стаяў на месцы, пакуль надвор’е не патапіла яго канчаткова [138, с. 35].

Наяўнасць “дальніх” і “бліжніх разведчыкаў” разведчыкаў пры эскадры Порт-Артура разглядалася як магчымасць праводзіць разведку ўдалечыні ад базы, ахову парта базіравання і флоту. У гэтым заказаныя караблі павінны былі замяніць адразу два класы караблёў: кананерскія лодкі і пасыльныя судны. Па сваіх характарыстыках расійскія крэйсеры былі на ўзроўні з аналагічнымі сусветнымі караблямі. Галоўная праблема заключалася ў караблях, якія супрацьстаялі расійскаму флоту. Японскі флот, маючы прыдатныя для эскадранага бою браняносныя крэйсеры, мела перавагу над расійскім флотам як па колькасці лінейных караблёў, так і па агнявой моцы. Тут нават самы выдатны браняпалубны крэйсер Расійскай імперыі прайграваў, паколькі ад моцнага акцэнтаванага агню бранявая палуба не выратоўвала. Толькі некалькім караблям пашанцавала ўцалець пад агнём японскіх браняносцаў і браняносных крэйсераў. Станавілася відавочным, што будучыня крэйсерскага флоту – менавіта за хуткімі і моцнымі браняноснымі крэйсерамі, якія маглі як выконваць чыста крэйсерскія задачы, так і змагацца ў лінейным баі разам з браняносцамі. Гэты факт, які дастаўся расійскаму марскому камандаванню коштам жыццяў тысяч маракоў і патопленых караблёў, стала перадумовай фарміравання новага злучэння на Балтыцы – 1-й брыгады лінейных караблёў, у які былі ўключаныя як браняносцы, так і браняносныя крэйсеры [60, с. 3].

Вяртаючыся да пытання, чаму не знайшла прымянення крэйсерская вайна, варта зазначыць, што Расійска-Японская вайна пачалася тады, калі расійскія караблі знаходзіліся на сваіх базах. Для паспяховага дзеяння на камунікацыях праціўніка неабходна загадзя вывесці рэйдары на гандлёвыя камунікацыі. Раптоўны напад на Порт-Артур заблакіраваў крэйсеры “Паллада” і “Дыяна”, а Уладзівастокская эскадра крэйсераў засталася для абароны горада. Такім чынам караблі, якія павінны былі знаходзіцца на акіянскіх прасторах, былі прывязаныя да сваіх баз і не змаглі правесці ваенныя аперацыі, дзеля якіх іх будавалі. Гэта стала прычынай шматлікіх страт і канчатковай адмовы расійскага фота ад будаўніцтва крэйсераў-рэйдараў і дактрыны крэйсерскай вайны.

ГЛАВА 3. МАДЭРНИЗАЦЫЯ РАСІЙСКАГА ФЛОТУ Ў ПЕРЫЯД ПАМІЖ ВОЙНАМІ (1905-1914 гг.)

§ 3.1. Сусветныя тэндэнцыі развіцця ваенных караблёў пасля Расійска-Японскай вайны.

Вопыт вайны на моры 1904-1905 гг. даў шмат інфармацыі караблестраўнікам і марскім стратэгам, што скрупулёзна пачалі вывучаць галоўныя ўрокі гэтай вайны.

Першы і галоўны ўрок гэтай для карабелаў усяго свету – гэта ўсведамленне важнасці артылерыі вялікага калібру. Стала зразумела, што сярэдняя артылерыя калібру 152-мм у баі не адыгрывае амаль ніякай ролі: яны занадта слабыя для далёкага эскадранага бою, а на кароткіх дыстанцыях цяжка кіраваць іх агнём, паколькі карэктоўшчыкі агню амаль не адрозніваюць усплёскі ад падзення 305-мм снарадаў і 152-мм. Вынікам гэтага разумення стаў англійскі браняносны карабель “Дрэдноўт”, пабудаваны ў 1906 г. На ім упершыню быў рэалізаваны прынцып “толькі вялікія гарматы” – 10 гармат калібрам 305 мм размяшчаліся ў пяці браніраваных вежах. Наватарства брытанскага карабля выклікала ажыятаж з боку усіх вядучых ваенна-марскіх флатаў, прычым настолькі значны, што імя карабля стала імем намінальным [90, с. 140].

Даследчык Ю. Ф. Каторын уводзіць таксама паняцце “пераддрэдноўт”, як карабля, што канструктыўна з’яўляецца браняносцам, але сярэдняя артылерыя 152-мм замененая на большы калібр – 203-254 мм. Змянілася таксама кампановка браніравання – цяпер караблестраўнікі імкнуліся закрыць браней як мага большую плошчу борта [90, с. 137].

Галоўным праціўнікам Англійскага флоту стаў флот нямецкі. Там трошкі пазней за англю пабудавалі свой варыянт цяжкага лінейнага карабля з адзіным галоўным калібрам. Паміж гэтымі двума марскімі дзяржавамі пачалася сапраўдная гонка ўзбраенняў на моры, якая прывяла да з’яўлення на марскіх прасторах звышдрэдноўтаў: караблёў, дзе галоўны калібр дасягаў 356-406 мм. У параўнанні з такімі браніраванымі монстрамі нават першы “Дрэдноўт” выглядаў сціпла [90, с. 148].

Вопыт прымянення Японіяй браняносных крэйсераў у эскадраным баі перааформіўся ў ідэю лінейнага крэйсера: карабля дрэдноўтнага тыпу з аслабленым браніраваннем, але высокай хуткасцю і галоўным калібрам у 305 мм. і больш. Першым такім караблём стаў брытанскі “Інвінсібл”, які пачў службу ў 1909 годзе [90, с. 169-171]. Такія караблі атрымалі шырокае распаўсюджванне ў англійскім і нямецкім флатах, значна пераўзышоўшы колькасна ўсе астатнія марскія краіны.

Яшчэ адным новаўвядзеннем стала выкарыстанне турбінных рухавікоў для дасягнення большай хуткасці. Паспяхова скарыстаная ў мінаносным флоце, навінка прыжылася ў многіх ваенна-марскіх флатах. Першым буйным караблём з турбіннай устаноўкай стаў якраз “Дрэдноўт”, і ў такой прынцыпова новай энергетычнай устаноўцы была частка заслугі той паспяховасці, якой брытанскі карабель змог дасягнуць у свеце. Больш лёгкія і моцныя турбінныя рухавікі сталі сусветным хітом караблебудаўніцтва, а прымяненне прадуктаў нафтаперапрацоўкі замест вугалю дазволіла скараціць штат качагараў і машыністаў.

Мінаносны флот пасля Расійска-Японскай вайны атрымаў дадатковы штуршок у развіцці. Поспехі японскіх мінаносцаў пры атаках на Порт-Артур і 2-ю Ціхаакіянскую эскадру паказаў, што эскадраныя мінаносцы з’яўляюцца грознай сілай на моры, здольную дзейнічаць як у абароне, так і ў атацы. Галоўныя сілы ў развіцці эскадраных мінаносцаў былі скіраваныя на дасягненне яшчэ большай хуткасці і павышэнне мараходнасці караблёў. У выніку эсмінцы павялічыліся ў памерах: з 350-400 тон водазмяшчэння ў 1905 годзе да 1300 тон напярэдадні Першай сусветнай вайны. Таксама пачалі развівацца яшчэ тры класы мінаноснага флоту: контрмінаносцы, лідары і падводныя лодкі. Першыя мелі больш моцнае артылерыйскае ўзбраенне і павінны былі абараняць парты і флаты ад нападаў мінаносцаў праціўнікаў. Лідары служылі ў якасці флагманскіх караблёў у злучэннях эсмінцаў і вылучаліся сваімі большымі памерамі і ўзмоцненым узбраеннем. Падводныя лодкі сталі жахам усіх маракоў. Нямецкі адмірал Цірпіц у сваіх успамінах пісаў, што падводныя лодкі сталі той сілай, якая магла за кароткі час паралізаваць значную частку флоту праціўніка, а таму ў Германіі да іх будаўніцтва прыступілі з асаблівай стараннасцю і ў абстаноўцы сакрэтнасці [45, с. 254]. Невялікія па памерах, яны неслі некалькі тарпед і прадстаўлялі пагрозу нават навейшым дрэдноўтам [42, с. 86].

Пачала ўкараняцца ў флоце і авіяцыя. Першыя гідрапланы, пабудаваныя напрыканцы 1910-х гг, былі занадта ненадзейнымі, але паступова гідраавіяцыя стала даволі значнай сілай, якая праводзіла карабельную разведку, шукала падводныя лодкі і нават змагалася з авіяцыйнай праціўніка [87, с. 35].

Новыя караблі патрабавалі і новага стратэгічнага мыслення. Калі стала зразумелым, што дрэдноўтны флот не з’яўляецца панацэяй, пачалі распрацоўвацца розныя сцэнарыі вядзення вайны на моры, уключаючы падводныя лодкі, мінаносцы, гідраавіяцыю і рэйдарства. Моцнае ўзбраенне новых лінейных караблёў, здольнае страляць са значнай дыстанцыі, часта перабольшваўчай нават прамы зрокавы кантакт, выклікала неабходнасць развіваць навучанне артылерыйскай падрыхтоўцы, асновам марской разведкі

і карэкціравання агню артылерыі з дапамогай авіяцыі. Зрэшты, тады ніхто не мог ведаць, што менавіта авіяцыя адыграе галоўную ролю ў звяржэнні лінейных караблёў з пазіцыі марскоў сілы №1.

§ 3.2. Лінейныя сілы флоту Расійскай імперыі ў падрыхтоўцы да Першай сусветнай вайны (1905-1914 гг.)

Разгром браняноснага флоту Расійскай імперыі прывёў да катастрофічнага становішча абароны Балтыйскага мора. Новыя караблі толькі-толькі дабудовваліся, і сталіца імперыі была абсалютна неабароненай з мора. Па выніках вайны ў Расіі на Балтыцы засталіся два эскадраныя браняносцы – “Цэсарэвіч” і “Слава”; чатыры браняпалубныя крэйсеры – “Алег”, “Асілак”, “Аўрора”, “Дыяна”; два састарэлых браняносных крэйсера – “Расія” і “Грамабой”.

2 кастрычніка 1906 года па выніках аналізу стану флоту імператару Мікалаю II быў прадстаўлены падпісаны начальнікам Марскога генеральнага штабу капітанам Брусілавым даклад, якім гаварылася аб палажэнні балтыйскага, чарнаморскага і далёкаўсходняга флатоў і мерапрыемствах па аднаўленню. Абгаворваючы стан флатоў, аўтар даклада прапаноўваў тры асноўныя дзеянні. Першае – стварэнне адзінай лінейнай эскадры на Балтыйскім моры, складзеную з уцалелых браняносцаў, заказаных за мяжой браняносных крэйсераў і новых лінейных караблёў, якія дабудовваліся. Для абслугоўвання караблёў прапаноўвалася пабудаваць два дока: для браняносцаў і для крэйсераў. Пры гэтым асабліва падкрэслівалася, што вайна з германскім флотам магчыма толькі абарончая[5, с. 40]. Другі напрамак – гэта падрыхтоўка малодшага саставу флоту. Тут аўтар дакладу прапаноўвае стварыць спецыяльнае марское заканадаўства, якое б стымулявала да службы малодшыя чыны, а таксама па магчымасці захаваць на службе ветэранаў вайны 1904-1905 гг. для выкарыстання іх вопыту для навучання новага пакалення асабістага складу флоту. Таксама для павышэння адукаванасці асабістага складу прапаноўвалася рэфармаваць марскія кадэцкія карпусы з мэтай пачатку ў іх адукацыі з падлеткавага ўзросту, а прадметы дыферэнцыраваць па цікаўнасці навучэнца: карабельная інжынерыя, стратэгія і тактыка флоту, і інш. Акрамя таго прапаноўвалася зрабіць набор роўным для ўсіх слаёў грамадства, паколькі з-за ранейшай перавагі навучэнцам дваранскага паходжання тармазіўся увесь працэс навучання. Вярхоўнае камандаванне прапаноўвалася рэарганізаваць, пачаўшы баявую падрыхтоўку эскадры пад кіраўніцтвам будучага камандуючага флотам. Рэарганізацыя вышэйшага камандавання ставіць за мэту больш дэталёвае кіраванне кожным з флатоў паасобку, для чаго прапануецца наступны падзел: Начальнік Марскога генеральнага штабу, які праводзіць агульнае

кіраванне; камандуючы флотам, які сам павінен знаходзіцца ў плаванні разам з даверанай яму эскадрай; Таварыш марскога міністра, які адказны за адукацыю на флоце і за яго гаспадарчую частку. Такім чынам ствараецца сістэма, пры якой на дакладзе ў Марскога міністра знаходзіцца не савет адміралаў, як гэта было раней, а толькі чатыры чалавекі [5, с. 48-50]. Многія з гэтых прапаноў пазней лягуць у аснову адраджэння балтыйскага ваенна-марскога флоту Расійскай імперыі. Важнейшым крокам да гэтага стала будаўніцтва першых пераадрэдаўтных караблёў.

Першымі пераадрэдаўтамі Расійскай Імперыі можна лічыць караблі тыпа “Андрэй Першазваны”. Закладзеныя яшчэ да Руска-Японскай вайны па дапоўненаму праекту “Барадзіно”, “Андрэй Першазваны” падчас вайны быў перабудаваны прама на стапелі з разлікам на павялічанае водазмяшчэнне, павялічаную масу брані і гарматы большага калібру. Спусчаны на ваду ў 1906 годзе, “Андрэй Першазваны” быў уведзены ў строй у 1909 годзе, і уяўляў сабой самы дасканалы баявы карабель Расійскай Імперыі. Увод аднатыпнага браняноса “Імператар Павел І” дазволіла стварыць на Балтыцы пастаяннае баявое злучэнне – 1-я Брыгада лінейных караблёў, у які увайшлі таксама “Слава”, “Цэсарэвіч” і новыя браняносныя крэйсеры тыпа “Адмірал Макараў” і “Рурык” [110, с. 34; 57, с. 20].

Канструктыўна “Андрэй Першазваны” не з’яўляўся нечым прынцыпова новым. Гэта быў браняносец, які ішоў яшчэ па шляху канструкцый “брытанскага стандарта”. Але былі тры асаблівасці, якія рабілі яго ўнікальным. Першае – гэта вялікія памеры. Водазмяшчэнне дасягала 18 580 , у даўжыню – 140 метраў. Гэта адпавядала памерам брытанскага браняноса “Лорд Нэльсан”. Другой асаблівасцю было поўнае браніраванне борта. Браня, што абараняла ватэрлінію, дасягала таўшчыні 225-мм, верхнюю частку борта – 152-мм, а на нос і карме – ад 102 да 127 мм. Браніраваліся нават дымавыя трубы. Трэцяй асаблівасцю была артылерыя: чатыры 305-мм гарматы традыцыйна размяшчаліся ў двух баявых вежах; чатырнаццаць 203-мм гарматы – восем ў чатырох бартавых вежах, шэсць – у турэлях казематаў (па тры на борт). Акрамя таго, існавала шматлікая супрацьмінная артылерыя [29, с. 24-29].

Асобна варта адзначыць новыя браняносныя крэйсеры Балтыйскага флоту. Тры з іх, тыпу “Адмірал Макараў”, былі заказаныя яшчэ падчас вайны, і на момант прыняцця іх у склад флоту былі маральна састарэлымі [104, с. 25, 73, с. 75]. Куды больш сучасным стаў заказаны ў Англіі ў 1906 г. браняносны крэйсер “Рурык”. Пабудаваны за тры гады, “Рурык” стаў апошнім і самым моцным прадстаўніком класа браняносных крэйсераў у Расійскай імперыі. Арыгінальны праект прадугледжваў моцную артылерыю з 4-х 254-мм гармат і шматлікіх хуткастрэльных супрацьмінных гармат. Новы

крэйсер да з'яўлення дрэдноўтаў стаў самым вялікім караблём расійскага флоту [72, с. 30].

Свае прэдрэдноуты былі створаныя і на Чорным моры. Тут, у адрозненні ад Балтыйскага, будаўніцтва браняносцаў ішло больш павольнымі тэмпамі. Галоўнай асаблівасцю чарнаморскіх браняносцаў з'яўляўся зменшаны запас паліва, за кошт чаго павялічвалі моц артылерыі. На базе вельмі ўдалага “Пацёмкіна” быў распрацаваны праект яшчэ больш грозных баявых машын – эскадранных браняносцаў “Еўстафій” і “Іаан Златавуст”. З улікам вопыту Руска-Японскай вайны, праект атрымаў ў дадатак да чатырох 305-мм гармат яшчэ чатыры 203-мм. Дапаўнялася карціна традыцыйнай сярэдняй артылерыяй у 152-мм. Браня закрывала ўсю ватэрлінію, прычым ў раёне казематаў яе таўшчыня дасягала 225-мм [99, с. 9, 13]. Спусчаныя на ваду, “Еўстафій” (1909 г.) і “Іаан Златавуст” (1910 г.) былі самымі магутнымі караблямі Чарнаморскага флоту, значна апярэджваючы папярэднія караблі.

У 1910 годзе на верфях Балтыйскага завода пачалі будавацца першыя расійскія дрэдноўты. Узяты за аснову праект прадугледжваў будаўніцтва караблёў з чатырма трохгарматнымі вежамі, што стала абсалютнай навінкай ў сусветным караблестраўніцтве. Другой асаблівасцю стала адзінства супрацьміннай артылерыі: 16 120-мм хуткастрэльных гармат, размешчаных у бартавых казематах. Чатыры дрэдноўта балтыйскага флоту – “Севастопаль”, “Петрапаўлаўск”, “Гангут” і “Палтава” – мелі адзін значны недахоп: для дасягнення высокай хуткасці ў 26 вузлоў было зменшана таўшчыня браніравання, што ў Першай сусветнай вайне выклікала абмежаванае выкарыстанне гэтых караблёў з-за боязі іх згубіць [140, с. 24] нягледзечы на гэта, новыя дрэдноўты сталі самымі моцнымі караблямі расійскага флоту. На Чорным моры па ўзору “Севастопаля” была створана серыя з чатырох караблёў тыпа “Імператрыца Марыя”. Чарнаморскія караблі мелі больш тоўстую браню, але саступалі балтыйскім дрэдноўтам ў хуткасці – усяго 21 вузел [108, с. 18].

Сваю баявую каштоўнасць расійскія перадрэдноуты прадэманстравалі падчас сутыкненняў з нямецкім лінейны крэйсера “Гебен” у 1915 г, прымусіўшы таго адмовіцца ад планаў нападу на севастопальскі порт. І хаця на Чорным моры ўжо існавалі дрэдноуты, менавіта дзякуючы “Еўстафію” і “Іаану Златавусту” атрымалася адбіць напады нямецкага крэйсера [99, с. 25-31].

Куды менш славы дасталася балтыйскім перадрэдноутам: “Андрэю Першазванаму” і “Імператару Паўлу I”. Сам характар вайны на Балтыйскім моры, пры якім камандаванне рабіла стаўку на мінную вайну, вымушала лінейныя караблі ў асноўным стаяць у партах. Улічваючы бяздзейнае караблёў, а таксама вялікі ўплыў балышавіцкіх ідэй на флоце, баяздольнасць

караблёў была на самым нізкім узроўні. Пачаліся першыя выступленні матросаў: спачатку на лінкоры “Гангут”, пасля – на “Андрэі Першаазваным” і “Імператары Паўле I”. Падставамі для выступленняў маглі быць любыя падзеі, пачынаючы ад нявыданных на вячэру макаронаў і сканчаючы замежнымі прозвішчамі афіцэраў. Як адзначаў Г. К. Граф, што служыў старэйшым памочнікам капітана на эсмінцы “Навік”, “во всём была ясно видна политическая подкладка, результат подпольной пропаганды, а не простое недовольство пищей или фамилиями офицеров” [3, с. 150]. У выніку неналежага догляду лінкоры сталі амаль небаяздольнымі, таму і не змаглі прыняць удзел у Маанзундскай аперацыі лета 1917 года.

Такім чынам, лінейны флот Расійскай імперыі уключаў у сябе сучасныя на той момант караблі – перадрэдноўты, браняносныя крэйсеры і дрэдноўты, якія з’явіліся ў Расійскім імператарскім флоце ў выніку капіравання замежнага вопыту. З’яўленне моцнай лінейнай эскадры Балтыйскага мора паставіла тлустую кропку ў развіцці лінейнага флоту Расійскай імперыі.

§ 3.3. Мінаносны флот Расійскай імперыі: эскадраныя мінаносцы як сродак абароны Балтыйскага мора.

Доўгі час мінаносны флот Расійскай імперыі развіваўся ў цені крэйсersкага і браняноснага флоту. Адміралы ставіліся да класу мінаносцаў як да сродку абароны, таму клас караблёў развіваўся вельмі марудна. Патрэба ў абароне Порт-Артура змусіла ўключыць у праграм “Для патрэб Далёкага Ёсходу” некалькі спецыялізаваных караблі-мінаносцы, якія маглі б вытрымаць пераход праз тры акіяны, дзейнічаць у суровых умовах Японскага і Жоўтага мораў, а таксама выконваць абавязкі як мінаноснага і патрульнага судна. Пасля адпраўкі ва Ўладзівасток некалькіх разборных мінаносцаў, пачала распрацоўвацца першы тып эсмінцаў расійскага флоту – тып “Фарэль”. Упершыню мінныя апараты рабіліся паваротнымі на верхняй палубе. Новыя мінаносцы пачалі будавацца ў Францыі, і іх канструкцыя цалкам адпавядала заяўленым патрабаванням. Недахопам можна лічыць адносна невялікую хуткасць – усяго 22 вузлы, – а таксама недастатковую мінную і артылерыйскую ўзброенасць. Тым не менш, гэты тып стаў узорам для будаўніцтва новага тыпу мінаноснага флоту – эскадранага. Амаль ва ўсіх будучых расійскіх эсмінцаў (акрамя тыпу “Буйны”) для павышэння мараходнасці будзе прымяняцца высокі паўбак, які ўпершыню на мінаносцах тыпу “Фарэль” [101, с. 38].

Наступны тып далёкаўсходніх эсмінцаў быў распрацаваны Неўскім заводам і стала роданачальнікам серыі караблёў як далёкаўсходняга, так і

чарнаморскага флоту. Тып “Буйны” адрозніваўся ад “Фарэлі” сваім паўбакам, які быў выкананы ў выглядзе паўкруглага шчыта. Будаўніцтва доўжылася на працягу 1901-1902 гг., і ўсяго было пабудавана 10 такіх эсмінцаў. Развіўшы на выпрабаваннях хуткасць у 26 вузлоў, тып “Буйны” паказаў сябе як хуткі карабель. Але адсутнасць паўбака негатыўна адбілася на мараходных якасцях: вельмі часта караблі заліваліся хваляй пры ўмераным ветры і нязначнай хвалі. Пры сярэднім па сіле шторме існавала небяспека перакуліцца. Тарпедных апарата было толькі два, прычым насавы быў непаваротны, што адразу ж адбілася на якасці прыцэльвання: каб навесці тарпеду на цэль, патрэбна было паварочваць увесь карабель. Але найбольшай праблемай з’яўляліся шматлікія паломкі механізмаў. Крайняя ступень ненадзейнасці паравых машын, катлоў і ўзбраення стала сапраўдным бічом эсмінцаў. Падчас пераходу 2-й Ціхаакіянскай эскадры мінаносцы мелі пастаянныя паломкі, з-за чаго выклікалі ярасць у камандуючага эскадрай З. П. Ражэственскага. Карабельны інжынер эскадры Е. С. Палітоўскі пісаў: “Колькі ж вазні з гэтымі судзёнышкамі!” [58, с. 49]. Пастаянныя паломкі атрымалася выправіць незадоўга да падыходу да Цусімы. З дзесяці мінаносцаў толькі два дабраліся да Ўладзівастока, а яшчэ адзін, “Бядовы”, патрапіў у палон разам з камандуючым эскадрай З. П. Ражэственскім [58, с. 52]. У цэлым праект эсмінца тыпа “Буйны” цяжка назваць няўдалым, але шырокім ён не стаў з-за пастаянных паломак і абмежаванай мараходасці.

Пасля Расійска-Японскай вайны на Балтыйскім моры склалася небяспечная для Санкт-Пецярбурга сітуацыя. Галоўны праціўнік, Германскі флот, меў пераканаўчае пераўзыходжанне як па колькасці, так і па якасці караблёў. Стала зразумелым, што вайна на Балтыцы прыме характар абарончы, з-за чаго рэзка ўзрасла роля эсмінцаў, здольных дзейнічаць у шхерах Фінскага заліву, аберагаючы мінныя палі і адганяючы варожыя караблі [121, с. 130]. Мінная вайна запатрабавала прынцыпова новага карабля: вялікага эсмінца, здольнага выконваць самыя разнастайныя задачы. Такім караблём стаў спущаны на ваду ў 1912 годзе эсмінец “Навік”. Упершыню на баявым караблі Расійскай імперыі выкарыстоўваліся турбіны, якія тапіліся мазутам. Дзякуючы моцнай сілавой устаноўцы і ўдалым абводам “Навік” стаў першым караблём Расійскага флоту, які дасягнуў хуткасці ў 37 вузлоў [151, с. 8-9].

Прагрэсіўным было і ўзбраенне. Упершыню на флоце на эсмінцы стаялі далёкастрэльныя 102-мм гарматы вытворчасці Абухоўскага завода. Дзякуючы моцнаму зараду і доўгаму ствалу такая гармата была здольная наносіць удары па суперніку на дыстанцыі, у паўтары разы перакрываючую лепшыя нямецкія аналагі. Канструкцыя новага эсмінца аказалася настолькі ўдалай, што было прынята рашэнне тэрмінова быць прынята рашэнне

ўзмацніць аднатыповымі з “Навікам” караблямі балтыйскі і чарнаморскі флот. Усяго да канца вайны было пабудавана звыш трыццаці эскадранных мінаносцаў [19, с. 384].

Усю вайну менавіта “Навік” і яго пабрацімы былі сапраўднымі ахоўнікамі Фінскага заліву. Мінны характар вайны на Балтыйскім моры як ніякім іншым караблям падыходзіў “навікам”. Шмат у чым менавіта дзякуючы гэтым эсмінцам Расійскаму флоту амаль тры гады ўдавалася захоўваць бераг і сталіцу імперыі ў адносным спакоі.

З’яўленне эсмінцаў тыпа “Навік” паказала, што вайна на моры з’яўляецца не толькі аб’ектам стратэгічнага і тактычнага майстэрства, але і прыкладаннем новых тэхналогій, якія ў флот укараняюцца па меры нарастання мадэрнізацыйных працэсаў, што закранаюць у канечным рахунку не толькі флот см па сабе, але і жыццё краіны ўцэлым.

ЗАКЛЮЧЭННЕ

Такім чынам, падчас вывучэння праблемы развіцця Расійскага ваенна-марскога флоту ў каню XIX – пач. XX ст. былі зробленыя наступныя высновы:

1) Расійская імперыя напрыканцы XIX – пач. XX ст. мела ў сваім складзе тры асноўныя галіны ваеннага флоту: крэйсерскі, браняносны і мінаносны. Ідучы ў разрэз з сусветнымі тэндэнцыямі, якія дыктавалі стварэнне моцных лінейных флаты для захопу кантролю мора, расійскія стратэгі прытрымліваліся дактрыны так званай “крэйсерскай вайны”, якая прадугледжвала баявыя дзеянні на марскіх гандлёвых камунікацыях праціўніка, абстрэл варожых партоў і гарадоў, удары па прыбярэжных пасяленнях, тым самым наносячы максімальныя страты праціўніку і паралізаваць дзеянні яго флоту, прымусіўшы засяродзіцца на ахове канвояў і сваіх берагоў.

Канструктыўныя асаблівасці караблёў дыктаваліся не столькі сусветнымі тэндэнцыямі ваеннага караблестрававання, колькі мясцовымі ўмовамі базіравання флоту і выбарам верагоднага праціўніка. Згодна Дакладу Марскога генеральнага штабу імператару ў 1906 г, характарыстыкі караблёў задаваліся для кожнага класу паасобку; крэйсеры канструктыўна арыентаваліся на караблі аналагічнага класу англійскага флоту, браняносцы – нямецкага, а мінаносцы – шавецкага. Рэгіянальныя адрозненні заключаліся ў патрабаваннях да балтыйскіх караблёў максімальнай мараходнасці, далёкасці плавання і добрых асноўных характарыстык карабля (хуткасці, маневранасці, астойлівасці і г. д.) пры вядомым абмежаванні памераў, а для чарнаморскіх – максімальнай абароненасці і ўзброенасці за кошт змяншэння запасу паліва, хуткасці і павелічэння памераў карабля. Падчас дзеяння караблестраваўнічай праграмы “Для патрэб Далёкага Ўсходу” былі выпрацаваныя патрабаванні для плавання ў Ціхаакіянскіх водах: хуткасць – 16-19 вузлоў для браняносцаў, 20-25 вузлоў – для крэйсераў, 23-27 вузлоў – для мінаносцаў; значная далёкасць ходу і мараходнасць, абароненасць браняносцаў бранёй методыкі гарвееўскіх альбо крупнаўскіх заводаў таўшчынёй ад 223 да 350 мм., шматлікае сярэднекалібернае і хуткастрельнае супрацьміннае ўзбраенне.

Аднак падчас сусветным тэндэнцыям расійскі ваенна-марскі флот пачаў толькі з канца XIX ст., калі ў яго склад увайшлі навішныя браняносцы замежнай і расійскай пабудовы, але нераспрацаванасць стратэгіі вядзення лінейнага бою рабілі новыя караблі малакарыснымі. Атрымалася сітуацыя, пры якой новыя караблі яшчэ не былі падрыхтаваныя, а старыя – не падрыхтаваныя ужо.

2) Патрабаванні да караблёў, прадыхаваных ўмовамі дактрыны крэйсерскай вайны, прывялі да таго, што расійскі крэйсерскі флот, хаця і меў рэкордную далёкасць ходу і мараходнасць, меў аслабленае ўзбраенне, дрэнную абароненасць і адносна невялікую хуткасць, што не дазваляла паспяхова дзейнічаць на камунікацыях праціўніка: хуткія караблі быў не ў стане дагнаць, ад моцных – уцячы, а для бою ў лінейным строі не хапала ўзброенасці і абароненасці. Асабліва гэтыя недахопы выявіліся на крэйсерах-браняносцах тыпу “Перэсвет”: дасягненне максімальна магчымай хуткасці (18 вузлоў) за кошт аслаблення браніравання і ўзбраення (прынцып, які пазней быў пакладзены ў канцэпцыю лінейных крэйсераў) разам з зацягнутымі тэрмінамі будаўніцтва зрабілі караблі неабароненымі перад навіейшымі караблямі японскага флоту, якія за кошт павелічэння памераў і моцы галоўных машын дасягалі такой жа хуткасці, што і “Перэсвет”, пры лепшым ўзбраенні і абароненасці. Да таго ж, уплыў крэйсерскай дактрыны рабіў цяжкаажаўляемай задачу распрацоўкі новай стратэгіі і тактыкі, якая б прадугледжвала паспяховыя дзеянні і лінейнага, і крэйсерскага, і мінаноснага флатоў. Усё разам прывяло да буйной паразы ў Расійска-Японскай вайне, фактычнай страты балтыйскага флоту і, як вынік, абвастрэнне пытання абароненасці Фінскай затокі і Санкт-Пецярбурга.

3) У сувязі з дзеяннем праграмы “Для патрэб Далёкага Ўсходу” расійскае морскае камандаванне пачало ўводзіць замест “знішчальнікаў гандлю” браняпалубныя крэйсеры, якія выкарыстоўваліся для разведвальных і контрмінаносных аперацый, і хуткія браняносныя крэйсеры для дзеяння ў злучэнні лінейнага флоту. Прычынамі гэтаму з’яўляюцца няздольнасць старых караблёў на дзеянні, не звязаных з парушэннем марскіх камунікацый праціўніка, а таксама сусветныя караблестраўніцкія тэндэнцыі, згодна якім напрыканцы XIX ст. у флатах вядучых краін свету сталі папулярнымі лёгкія і хуткія браняпалубныя крэйсеры з высокай хуткасцю і добрай узброенасцю. Пры выкананні праграмы значна больш увагі надзялялася далёкім і бліжкім разведчыкам, у выніку чаго ў складзе 1-й Ціхаакіянскай эскадры быў толькі адзін сучасны браняносны крэйсер – “Баян”. Недахоп такіх суднаў стаў асабліва відавочны пасля Цусімскай бітвы, дзе галоўныя сілы японскага флоту складаліся з чатырох сучасных браняносцаў і васьмі моцных і хуткіх браняносных крэйсераў. Гэта прывяло да будаўніцтва яшчэ трох караблёў па праекту “Баяна” (стаў вядомым як тып “Адмірал Макараў”) і аднаго браняноснага крэйсера “Рурык”, заказанага ў Вялікабрытаніі. Такім чынам, пад уплывам вопыту Расійска-Японскай вайны морскае камандаванне адмовілася ад дактрыны вайны на марскіх камунікацыях на карысць лінейнага крэйсерскага флоту.

4) Праграмы браняноснага караблебудаўніцтва ў канцы XIX – пач. XX ст. не былі паслядоўнымі і абгрунтаванымі, аб чым сведчыць будаўніцтва аднатыповых караблёў з рознымі тактыка-тэхнічнымі характарыстыкамі (тып “Палтава”), зацягнутасць тэрмінаў з-за пастаянных змен у канструкцыі караблёў, а таксама нявызначанасць у пытанні выкарыстання браняносцаў у вайне, аб чым сведчыць праект браняносцаў-крэйсераў тыпа “Перэсвіт”. Крызіс расійскага суднабудавання, выкліканы вышэйназванымі прычынамі, пераадолеўся палітыкай заказаў караблёў за мяжой, што давала магчымасць удасканаліць канструкцыю суднаў, узяўшы за ўзор заказаныя караблі. Серыя браняносцаў тыпа “Барадзіно” стала крокам наперад у разуменні тактычнай і стратэгічнай ролі браняносцаў у вайне як сродку для ўсталявання кантролю на моры, аб чым сведчаць высокая ступень уніфікацыі суднавых механізмаў, аднастайнасць канструкцыі, аднолькавыя тактыка-тэхнічныя характарыстыкі караблёў. Нягледзячы на супярэчнасці, караблебудаўнічая праграма для патрэб Далёкага Ўсходу ў цэлым адпавядалі сусветным тэндэнцыям: прыняцце “брытанскага стандарту” у якасці базы для праектавання і будаўніцтва браняносцаў, укараненне тэхнічных навінак браняноснага караблебудаўніцтва, такіх, як крупнаўская браня, гарматныя вежы для сярэдняга калібру артылерыі, закрытыя баявыя марсы, хуткастрэльная супрацьмінная артылерыя. Усё гэта дазволілі стварыць даволі моцны браняносны флот на Далёкім Усходзе.

Пасля Расійска-Японскай вайны браняноснае караблебудаўніцтва ішло ў разрэз з агульнасусветнымі тэндэнцыямі, абапіраючыся на спробы развіцця састарэлай канструктыўнай сістэмы, а не на новы тып браняносных караблёў – дрэдноўты. Вынікам стала стварэнне перадрэдноўтаў на Чорным і Балтыйскім морах, якія, у адрозненне ад флатаў Вялікабрытаніі і Германіі, не сталі пераходнай стадыяй ад браняносцаў да дрэдноўтаў. З’яўленне апошніх стала вынікам заканамерным вынікам развіцця браняноснага караблебудаўніцтва, але расійскія дрэдноўты тыпа “Севастопаль” (на Балтыйскім моры) і “Імператрыца Марыя” (на Чорным моры) былі распрацаваныя замежнымі спецыялістамі. З’яўленне новых моцных караблёў падкрэсліла ваенна-марскія амбіцыі Расійскай імперыі, якія, аднак, не спраўдзіліся, часткова – з-за наяўнасці моцнага марскога праціўніка – Германіі, а часткова – з-за нераспрацаванай агульнай стратэгіі баявых дзеянняў, з-за чаго на Балтыйскім моры новыя дрэдноўты амаль не ўдзельнічалі ў баявых дзеяннях. Пспехі лінейнага флоту на Чорным моры тлумачацца адсутнасцю сур’ёзных ваенна-марскіх сіл у Турцыі, з-за чаго расійская лінейная эскадра была ў становішчы гегемона на моры.

5) Развіццё класа мінаносцаў праходзілі ў Расіі вельмі марудна з-за адведзенай ім стратэгічнай ролі ахоўнікаў узбярэжжа. Наяўнасць значнай

колькасці мінаносных суднаў аніяк не спрыялі удасканаленню гэтага класа. Толькі з прыняццем праграмы “Для патрэб Далёкага Ёсходу” пачалося будаўніцтва мінаносцаў, якія былі здольны дзейнічаюць сумесна з лінейнай і крэйсерскай эскадрамі – эскадраныя мінаносцы. Такія караблі адрозніваліся ад папярэднікаў павялічанымі памерамі, узмоцненым мінным узбраеннем і большай хуткасцю. Аднак дзве серыі мінаносцаў Далёкага Ёсходу – тып “Фарэль” і тып “Буйны” – не змаглі скласці канкурэнцыі японскім мінаносцам, у асноўным з-за меншай, чым у мінаносцаў праціўніка, хуткасці, слабейшаму міннаму ўзбраенню і ненадзейнасці механізмаў, з-за якіх у прыватнасці эсмінцы тыпа “Буйны” амаль не ўдзельнічалі ў баявых аперацыях флоту. Шмат у чым менавіта недастатковая актыўнасць міннага флоту прывяла да шчыльнай блакады Порт-Артура і гібелі 1-й Ціхаакіянскай эскадры.

Пасля вайны мінаносны флот Расійскай імперыі па-ранейшаму развіваўся марудна, але змена стратэгічных планаў вядзення баявых дзеянняў на Балтыйскім моры прывялі да імклівага павелічэння як колькасці, так і якасці караблёў такога тыпу, аб чым сведчыць з’яўленне эсмінца “Навік” і серыі аднатыповых з ім караблёў. Высокая хуткасць (35-37 вузлоў), наяўнасць моцнай артылерыі і міннага ўзбраення зрабілі “Навікі” найлепшым тыпам эсмінцаў у Першай сусветнай вайне. Шмат у чым менавіта дзякуючы навейшым мінаносным караблям Балтыйскі флот Расійскай імперыі паспяхова дзейнічаў супраць нашмат больш моцнага і шматлікага германскага флоту.

Падводзячы вынікі развіцця ваенна-марскога флоту Расійскай імперыі трэба адзначыць, што яго развіццё не з’яўлялася паступовым і заканамерным працэсам. У апошнія дзесяцігоддзе XIX стагоддзя гэтаму перашкаджала адсутнасць уніфікацыі будаўніцтва ваенных караблёў, з-за чаго яны мелі абсалютна розныя тактыка-тэхнічныя характарыстыкі і з цяжкасцю ўзаемадзейнічалі ў эскадрным плаванні. Крэйсерская дактрына вядзення вайны на доўгі час стрымлівала развіццё як класу крэйсераў, так і ваенна-стратэгічнай думкі ў Расійскай імперыі. Колькасна вялікі флот аказаўся бездапаможным перад колькасна на трэць меншым, але падрыхтаваным і ў значнай ступені ўніфікаваным японскім флотам. Цяжкая параза ў вайне 1904-1905 гг. стымулявала развіццё ваенна-марскай думкі ў Расіі, вынікам чаго стала стратэгічна прадуманая абарона Фінскай затокі ад Германскага флоту, з’яўленне новых класаў суднаў, у тым ліку дрэдноўтаў, сучасных браняносных крэйсераў і эсмінцаў. Памылкі ў выбары вектару развіцця, паспешнасць рашэнняў і экстрэнсіўнае развіццё тактыкі і стратэгіі прывялі да таго, што флот Расійскай імперыі моцна затармазіў ў развіцці перад самай Першай сусветнай вайной, пасля якой ён фактычна знікне.

СПІС СКАРЫСТАНЫХ КРЫНІЦ

- 1) «Акацуки» перед Порт-Артуром. Дневник японского морского офицера. / под ред. В. В. Арбузова. – СПб : Гангут, 1995. – 56 с.
- 2) Аренс, Е. И. Русский флот. Исторический очерк / Е. И. Аренс. – СПб : Издание экспедиции по заготовлению государственных бумаг, 1904. – 66 с.
- 3) В чём заключается сила современных флотов Европы и какую роль в этом играет броня. // Морской сборник. Неофициальный отдел. – СПб : Типография Морского министерства, 1892. – №8 (250). – С. 1-44.
- 4) Военные флоты и морская справочная книжка на 1893 год. – СПб : Типография Эдуарда Гоппе, 1893. – 195 с.
- 5) Всеподданнейший доклад Морского генерального штаба о состоянии, воссоздании и реорганизации флота. 2 октября 1906 г. / Капитан 1 ранга Л. А. Брусилов (подпись подлинника). – СПб, 1906 г. – 51 с.
- 6) Граф, Г. К. На «Новике» (Балтийский флот в войну и Революцию) / Г. К. Граф. – Мюнхен : Типография Р. Ольденбург, 1922. – 494 с.
- 7) Гуляев, Э. Нынешние и будущие броненосцы. / Э. Гуляев // Морской сборник. Неофициальный отдел. – СПб : Типография Морского министерства, 1898. – №1 (283). – С.43-74.
- 8) Кладо, Н. Л. Современная морская война. Морские заметки о Русско-Японской войне / Н. Л. Кладо. – СПб : Типография Эдуарда Гоппе, 1905. – 550 с.
- 9) Кооп, Г. На линейном крейсере «Гебен». / Г. Кооп. – СПб : Гангут, 2002. – 104 с.
- 10) Коссинский, Ф. М. Состояние русского флота в 1904 году. / Ф. М. Коссинский. – СПб : Издание экспедиции по заготовлению государственных бумаг, 1904. – 35 с.
- 11) Костенко, В. П. На «Орле» в Цусиме. / В. П. Костенко — Л : Судпромгиз, 1955. — 544 с.
- 12) Костенко, М. И. Осада и сдача крепости Порт-Артур. Мои впечатления. / М. И. Костенко. – Киев : Типография Окружного штаба, 1906 г. – 276 с.
- 13) Крылов, А. Н. Мои воспоминания / А. Н. Крылов. – Л : Судостроение, 1979. – 480 с.
- 14) Ливен, А. А. Дух и дисциплина нашего флота. / А. А. Ливен. – СПб : Военная типография Императрицы Екатерины Великой, 1914. – 92 с.
- 15) Лейтенант фон-Витте Сравнительная сила флотов главных морских держав. / Лейтенант фон-Витте. // Морской сборник.

Неофициальный отдел. – СПб : Типография Морского министерства, 1898. – № 1, 3 (285, 287). – С. 19-41, 15-52.

16) Лонг, С. Оценка вероятного влияния скорострельной артиллерии на морскую тактику и судостроение. / С. Лонг. // Морской сборник. Неофициальный отдел. – СПб : Типография Морского министерства, 1892. – № 9 (251). – С. 67-112.

17) Макаров, С. О. Рассуждения по вопросам морской тактики. / С. О. Макаров. – СПб, 1904 г. – 299 с.

18) Менделеев, Д. И. О бездымном пирроколлодийном порохе. / Д. И. Менделеев // Морской сборник. Неофициальный отдел. – СПб : Типография Морского министерства, 1896. – №2 (271). – С. 33-55.

19) Моисеев, С. П. Список кораблей русского парового и броненосного флота (с 1861 по 1917 гг.) / С. П. Моисеев. – М : Военное издательство министерства вооружённых сил Союза ССР, 1948. – 572 с.

20) Небольсин, А. Морская война Японии с Китаем. /А. Небольсин // Морской сборник. Неофициальный отдел. – СПб : Типография Морского министерства, 1895. – №9 (269). – С.1-20.

21) Нидермиллер, А. Г. От Севастополя до Цусимы. Воспоминания. Русский флот за время с 1866 по 1906 гг. / А. Г. Нидермиллер. – Рига : Издание М. Дидковского, 1930. – 145 с.

22) Португалов, Н. М. После Цусимы. Сборник популярных статей по морским вопросам / Н. М. Португалов. – Воронеж : Живое слово, 1909. – 400 с.

23) Развитие минного оружия в русском флоте : Документы. / под. ред. А. А. Самарова и Ф. А. Петрова. – М. : Военно-морское издательство военно-морского министерства Союза ССР, 1951. – 352 с.

24) Русские броненосцы : собрание открыток. / И. Шмелев [сост.], С. С. Бережной. – М. : Изобразительное искусство, 1980 г. – 16 открыток.

25) Русско-Японская война 1904-1905 гг. Действия флота : Документы. – СПб : Типография Морского министерства, 1912 г. – Отдел 1: Тихоокеанская эскадра с 1894 по 1904 гг. Книга вторая: Занятие Порт-Артура и Квантунской области. – 464 с.

26) Русско-Японская война 1904-1905 гг. Действия флота : Документы. – СПб : Типография Морского министерства, 1910 г. – Отдел 2: Донесения главнокомандующих. Книга первая: Донесения наместника на Дальнем Востоке Государю Императору и Генерал-Адмиралу во время войны. – 236 с.

27) Русско-Японская война 1904-1905 гг. Действия флота : Документы. – СПб : Типография Морского министерства, 1911 г. – Отдел 3: 1-я Тихоокеанская эскадра. Книга первая: Действия на южном морском

театре войны. Выпуск 1-й: Период командования флотом Вице-Адмирала Старк. – 207 с.

28) Русско-Японская война 1904-1905 гг. Действия флота : Документы. – СПб : Типография Морского министерства, 1911 г. – Отдел 3: 1-я Тихоокеанская эскадра. Книга первая: Действия на южном морском театре войны. Выпуск 2-й: Период командования флотом Вице-Адмирала Макарова. – 221 с.

29) Русско-Японская война 1904-1905 гг. Действия флота : Документы. – СПб : Типография Морского министерства, 1912 г. – Отдел 3: 1-я Тихоокеанская эскадра. Книга первая: Действия на южном морском театре войны. Выпуск 3-й: Период командования флотом Наместником Е. И. В. на Дальнем Востоке. – 136 с.

30) Русско-Японская война 1904-1905 гг. Действия флота : Документы. – СПб : Типография Морского министерства, 1913 г. – Отдел 3: 1-я Тихоокеанская эскадра. Книга первая: Действия на южном морском театре войны. Выпуск 4-й: Период командования эскадрой в Порт-Артуре Контр-Адмирала Витгефта. – 136 с.

31) Русско-Японская война 1904-1905 гг. Действия флота : Документы. – СПб : Типография Морского министерства, 1913 г. – Отдел 3: 1-я Тихоокеанская эскадра. Книга первая: Действия на южном морском театре войны. Выпуск 5-й: Период командования эскадрой в Порт-Артуре Контр-Адмирала Витгефта. – 315 с.

32) Русско-Японская война 1904-1905 гг. Действия флота : Документы. – СПб : Типография Морского министерства, 1913 г. – Отдел 3: 1-я Тихоокеанская эскадра. Книга первая: Действия на южном морском театре войны. Выпуск 6-й: Бой 28 июля 1905 года. – 487 с.

33) Русско-Японская война 1904-1905 гг. Действия флота : Документы. – СПб : Типография Морского министерства, 1914 г. – Отдел 3: 1-я Тихоокеанская эскадра. Книга первая: Действия на южном морском театре войны. Выпуск 7-й: Бой 28 июля 1905 года. – 263 с.

34) Русско-Японская война 1904-1905 гг. Действия флота : Документы. – СПб : Типография Морского министерства, 1912 г. – Отдел 4: 2-я Тихоокеанская эскадра. Книга третья: Бой 14–15 мая 1905 г. Выпуск 1-й: Донесения и описания участников боя. – 331 с.

35) Русско-Японская война 1904-1905 гг. Действия флота : Документы. – СПб : Типография Морского министерства, 1912 г. – Отдел 4: 2-я Тихоокеанская эскадра. Книга третья: Бой 14–15 мая 1905 г. Выпуск 1-й: Донесения и описания участников боя. – 331 с.

36) Русско-Японская война 1904-1905 гг. Действия флота : Документы. – СПб : Типография Морского министерства, 1907 г. – Отдел 4:

2-я Тихоокеанская эскадра. Книга третья: Бой 14–15 мая 1905 г. Выпуск 2-й: Донесения и описания участников боя. – 355 с.

37) Русско-Японская война 1904-1905 гг. Действия флота : Документы. – СПб : Типография Морского министерства, 1907 г. – Отдел 4: 2-я Тихоокеанская эскадра. Книга третья: Бой 14–15 мая 1905 г. Выпуск 3-й: Донесения и описания участников боя. – 361 с.

38) Русско-Японская война 1904-1905 гг. Действия флота : Документы. – СПб : Типография Морского министерства, 1914 г. – Отдел 4: 2-я Тихоокеанская эскадра. Книга третья: Бой 14–15 мая 1905 г. Выпуск 4-й: Показания в Следственной комиссии. – 443 с.

39) Русско-Японская война 1904-1905 гг. Действия флота : Документы. – СПб : Типография Морского министерства, 1914 г. – Отдел 4: 2-я Тихоокеанская эскадра. Книга третья: Бой 14–15 мая 1905 г. Выпуск 5-й: Показания в Следственной комиссии. – 336 с.

40) С. О. Макаров. Документы : в 2-х томах. / Под ред. В. С. Шломина. – М. : Военное издательство министерства обороны Союза ССР, 1960. – Т. 2, 1960. – 828 с.

41) Семёнов, Вл. Бой при Цусиме. / Вл. Семёнов. – СПб : Типография т-ва М. О. Вольф, 1910. – 114 с.

42) Скрынский, Н. Г. Развитие торпед в русском флоте : сборник материалов 1878–1910 гг. / Н. Г. Скрынский. – Л. : Типография военно-морской академии кораблестроения и вооружения им. А. Н. Крылова, 1951. – 130 с.

43) Шеер, Р. Германский флот в Мировую войну. / Р. Шеер. – М.; Л. : Военмориздат, 1940. – 338 с.

44) Штер, А. П. На крейсере «Новик». Воспоминания. / А. П. Штер. – СПб : Северная печатня, 1908. – 86 с.

45) Tirpitz, A. von Erinnerungen / A. von Tirpitz. – Leipzig : Koehler, 1919 – 532 s.

Список скарыстанай літаратуры

46) Айзенберг, Б. А., Костриченко, В. В. Линкор «Императрица Мария». Главная тайна российского флота. / Б. А. Айзенберг, В. В. Костриченко. – М. : Коллекция, Яуза, Эксмо, 2010. – 128 с.

47) Аллилуев, А. А. Полуброненосные фрегаты типа «Дмитрий Донской». / А. А. Аллилуев. – СПб : Издатель Р. Р. Муниров, 2006. – 92 с.

48) Аллилуев, А. А., Богданов, М. А. Крейсера «Жемчуг» и «Изумруд». / А. А. Аллилуев, М. А. Богданов. – СПб : ЛеКо, 2004. – 84 с.

49) Апальков, Ю. В. Боевые корабли русского флота 08.1914 – 10.1918 гг. : Справочник. / Ю. В. Апальков. – СПб : ИНТЕК, 1996. – 224 с.

- 50) Арбузов, В. В. Броненосец «Двенадцать апостолов» / В. В. Арбузов. – СПб: АНТ-Принт, 2001. – 78 с.
- 51) Арбузов, В. В. Броненосец «Император Александр II» / В. В. Арбузов. – СПб : Корабли и сражения, 1997. – 114 стр.
- 52) Арбузов, В. В. Броненосец «Наварин». / В. В. Арбузов. – СПб : Гангут, 1998. – 80 с.
- 53) Арбузов, В. В. Броненосец «Пётр Великий» / В. В. Арбузов. – СПб : Гангут, 1993. – 146 с.
- 54) Арбузов, В. В. Броненосный крейсер «Адмирал Нахимов». / В. В. Арбузов. – СПб : Гангут, 2000. – 120 с.
- 55) Арбузов, В. В. Броненосцы типа «Екатерина II» / В. В. Арбузов. – СПб : Гангут, 1994. – 86 с.
- 56) Афонин, Н. Н. «Ретвизан» / Н. Н. Афонин // Гангут : сб. научн.-попул. статей по ист. флота и судостроения. – янв. 1991. Вып.1, / СПб: Гангут, 1991. – С.38-49
- 57) Афонин, Н. Н., Кузнецов, Л. А. Линейный корабль «Андрей Первозванный» / Н. Н. Афонин, Л. А. Кузнецов. – СПб : Гангут, 1996. – 42 с.
- 58) Афонин, Н. Н. «Невки». Эскадренные миноносцы типа «Буйный» и его модификации. / Н. Н. Афонин. – СПб : ЛеКо, 2005. – 84 с.
- 59) Афонин, Н. Н. Эскадренные миноносцы типа «Касатка» / Н. Н. Афонин. – Самара : ИСТФЛОТ, 2005. – 88 с.
- 60) Бажанов, Д. А. 1-я бригада линейных кораблей Балтийского флота в 1914-1917 гг. : История и повседневность – автореф. дис. канд. ист. наук (07.00.02) – Российский гос. пед. ун-т. им. А. И. Герцена – СПб, 2004.
- 61) Балакин, С. А. Триумфаторы Цусимы. Броненосцы японского флота / С. А. Балакин. М : Яуза, ЭКСМО, 2013. – 160 с.: ил.
- 62) Балакин, С. А. Эскадренный броненосец «Ретвизан» / С.А. Балакин. – М. : ЭКСМО, 2005. – 88 с.
- 63) Бережной, С. С. Броненосные и линейные корабли. Канонерские лодки: Справочник. / С. С. Бережной. – М : Воениздат, 1997. – 312 с.
- 64) Бескровный Л. Г. Русская армия и флот в XIX веке/ Л. Г. Бескровный. – М : Наука, 1972. – 619 стр.
- 65) Богданов, М. А. «Наварин» / М. А. Богданов // Гангут: сб. науч.-попул. статей по ист. флота и судостроения. – окт. 1992. Вып.4. / СПб : Гангут, 1992. – с. 50-63.
- 66) Богданов, М. А. «Сисой Великий» / М. А. Богданов // Гангут: сб. науч.-попул. статей по ист. флота и судостроения. – янв. 1992. Вып.3. /СПб : Гангут, 1992. – С. 46-59.
- 67) Богданов, М. А. Эскадренный броненосец «Сисой Великий» / М. А. Богданов. – СПб : ЛеКо, 2004. – 80 с.

- 68) Богданов, М. А., Гармашев, А. А. Эскадренные броненосцы «Гангут» и «Наварин». / М. А. Богданов, А. А. Сулига. – СПб : ЛеКо, 2007. – 80 с.
- 69) Быков, П. Д. Русско-Японская война 1904–1905 гг. Действия на море. / П. Д. Быков. – М. : Военно-морское издательство НКВМФ Союза ССР, 1942. – 106 с.
- 70) Верховский, А. И. Очерк по истории военного искусства в России XVIII и XIX вв. / А. И. Верховский. – М : Высш. воен. ред. совет, 1922. – 265.
- 71) Виноградов, С. Е. Броненосец «Слава». Непобеждённый герой Моонзунда. / С. Е. Виноградов. – М : ЭКСМО, 2011. – 176 с.
- 72) Виноградов, С. Е. Броненосный крейсер «Рюрик». Флагман Балтийского флота. / С. Е. Виноградов. – М. : ЭКСМО, 2010. – 160 с.
- 73) Виноградов, С. Е. Федечкин, А. Д. Броненосный крейсер «Баян» и его потомки. От Порт-Артура до Моонзунда. / С. Е. Виноградов, А. Д. Федечкин. – М. : ЭКСМО, 2011. – 208 с.
- 74) Гладких, С. А. Роковая «восьмёрка» вице-адмирала С. О. Макарова / С. А. Гладких // Гангут : сб. науч.-попул. статей по ист. флота и судостроения. – ноябрь 2007. Вып. 44. / СПб : Гангут, 2007. – С. 21-33.
- 75) Гладких, С. А. Русский военно-морской флот на Дальнем Востоке (1895 – 1904 гг.). – автореф. дис. канд. ист. наук (07.00.02) – Сыктывкарский гос. ун-т. – Сыктывкар, 1999.
- 76) Грибовский, В. Ю. К истории создания броненосцев российского и японского флотов накануне войны 1904-1905 гг. / В. Ю. Грибовский // Гангут : сб. науч.-попул. статей по ист. флота и судостроения. – янв. 1991. Вып.1. / СПб : Гангут, 1991. – С. 29-37.
- 77) Грибовский, В. Ю. Катастрофа 31 марта 1904 г. (Гибель броненосца «Петропавловск»). /В. Ю. Грибовский // Гангут : сб. науч.-попул. статей по ист. флота и судостроения. – окт. 1992. Вып.4. / СПб : Гангут, 1992. – С. 30-49
- 78) Грибовский, В. Ю. «Цесаревич» в бою 28 июля 1904 года. / В. Ю. Грибовский // Гангут : сб. науч.-попул. статей по ист. флота и судостроения. – июнь 1999. Вып.19. / СПб : Гангут, 1999. – С. 15-31.
- 79) Грибовский, В. Ю. Эскадренный броненосец «Бородино» / В. Ю. Грибовский. – СПб : Гангут, 1995. – 42 с.
- 80) Грибовский, В. Ю. Эскадренные броненосцы типа «Бородино» в Цусимском сражении. / В. Ю. Грибовский // Гангут : сб. науч.-попул. статей по ист. флота и судостроения. – окт. 1991. Вып.2. / СПб : Гангут, 1991. – С. 25-42

- 81) Гущин, А. В. Оборона Порт-Артура. «Сухопутные не признают моряков, моряки – сухопутных, да ещё между собой вражда...». / А. В. Гущин. – СПб : Реноме, 2011. – 160 с.
- 82) Дьяконов, А. Г. История шефства над Военно-Морским флотом: На примере Северного флота. – автореф. дис. канд. ист. наук (07.00.02) – Мурманск, 2002.
- 83) Егорьев, В. Е. Операции владивостокских крейсеров в Русско-Японскую войну 1904-1905 гг. / В. Е. Егорьев - М.; Л. : Воениздат, 1939. – 292.
- 84) Емелин, А. Ю. Крейсер 2-го ранга «Новик». / А. Ю. Емелин. – СПб : Гангут, 2002. – 44 с.
- 85) Емелин, А. Ю. «Флагман из строя вышел...» (повреждения эскадренного броненосца «Цесаревич» в сражении у Шантунга) / А. Ю. Емелин // Гангут : сб. науч.-попул. статей по ист. флота и судостроения. – сент. 1999. Вып. 20. / СПб : Гангут, 1999. – С. 21-32.
- 86) Золотарёв, В. А., Козлов, И. А. Три столетия Российского флота. В 3 т. Т.2. / В. А. Золотарёв, И. А. Козлов. – СПб : ООО «Издательство «Полигон», 2004. – 683 с.
- 87) Зуев, Г. И., Кузнецов, Л. А. Крейсер 2 ранга «Алмаз». / Г. И. Зуев, Л. А. Кузнецов. – СПб : Гангут, 2006. – 56 с.
- 88) Кадырбаев, А. Ш. Документы РГА ВМФ о политике Российской империи в Китае и на Тихом океане. 1857-1898 гг. / А. Ш. Кадырбаев // Восточный архив. – Хабаровск : Издательство «Амур», 2012. – №2 (26). – С. 22- 28.
- 89) Катаев, В. И. Крейсер «Варяг». Легенда Российского флота. / В. И. Катаев. – М. : ЭКСМО, 2008. – 128 с.
- 90) Каторин, Ю. Ф. Броненосцы. / Ю. Ф. Каторин. – СПб : Галее-принт, 2008. – 232 с.
- 91) Королёв, М. А. Преобразование армии и флота Российской империи в контексте военных реформ : вторая половина XIX - начало XX вв. – автореф. дис. канд. ист. Наук (07.00.02) – Государственный университет управления – М., 2009
- 92) Загорулько, М. М., Булатов, В. В., Косторниченко, В. Н. «Виккерс» в России : Материалы для разработки проблематики иностранного и государственно-частного партнёрства в военной, нефтяной и электротехнической отраслях промышленности России и СССР : монография. / М. М. Загорулько, В. В. Булатов, В. Н. Косторниченко. – Волгоград : Изд-во ВолГУ, 2012. – 360 с.

- 93) Крестьянинов, В. Я., Молодцов, С. В. Броненосцы типа «Пересвет». / В. Я. Крестьянинов, С. В. Молодцов. – М. : ЭКСМО, 2013. – 160 с.
- 94) Крестьянинов, В. Я., Молодцов, С. В. Крейсер 1 ранга «Аскольд». / В. Я. Крестьянинов, С. В. Молодцов. – СПб : Гангут, 2003. – 48 с.
- 95) Крестьянинов, С. В. Крейсера Российского императорского флота : в 2 ч. / С. В. Крестьянинов. – СПб : Галера-Принт, 2002. – Часть 1. – 122 с.
- 96) Крестьянинов, В. Я. Минная война у Порт-Артура. / В. Я. Крестьянинов. – СПб : Издатель М. А. Леонов, 2006. – 88 с.
- 97) Крицкий Н. Н. Подготовка командных кадров военно-морского флота на Дальнем Востоке России, вторая половина XIX – первая половина XX вв. – автореф. дис. канд. ист. наук (07.00.02) – Дальневосточный гос. ун-т. – Владивосток, 2002
- 98) Кузнецов, Л. А. «Евстафий» / Л. А. Кузнецов // Гангут : сб. науч.-попул. статей по ист. флота и судостроения. – янв. 1996. Вып.10. / СПб : Гангут, 1996. – С. 46-71.
- 99) Кузнецов, Л. А. Линейные корабли типа «Иоанн Златоуст». 1906-1917 гг. / Л. А. Кузнецов. – СПб : Издатель Р. Р. Муниров, 2006. – 84с.
- 100) Кузнецов, Л. А. Линейные крейсера типа «Измаил». Л. А. Кузнецов. – М. : ЭКСМО, 2013. – 176 с.
- 101) Лихачёв, П. В. Эскадренные миноносцы типа «Форель». / П. В. Лихачёв. – СПб : АНТ-ПРИНТ, 2004. – 56 с.
- 102) Мельников, Р. М. Броненосец «Потёмкин»/ Р. М. Мельников. – Л : Судостроение, 1981. – 288 с.
- 103) Мельников, Р. М. Броненосный крейсер «Баян». 1897–1906 гг. / Р. М. Мельников. – СПб : Издатель М. А. Леонов, 2005. – 92 с.
- 104) Мельников, Р. М. Броненосные крейсера типа «Адмирал Макаров». 1906–1925 гг. / Р. М. Мельников. – СПб : Издатель М. А. Леонов, 2006. – 140 с.
- 105) Мельников, Р. М. Броненосцы типа «Бородино» / Р. М. Мельников. – СПб : Гангут, 1996. – 100 с.
- 106) Мельников, Р. М. Крейсер 1-го ранга «Россия». / Р. М. Мельников. – Самара : АНО–ИСТФЛОТ, 2007 г. – 92 с.
- 107) Мельников, Р. М. Крейсер 1-го ранга «Рюрик». / Р. М. Мельников. – Самара : АНО–ИСТФЛОТ, 2005 г. – 96 с.
- 108) Мельников, Р. М. Линейные корабли типа «Императрица Мария». / Р. М. Мельников. – СПб : Гангут, 2003. – 48 с.
- 109) Мельников, Р. М. Линейный корабль «Андрей Первозванный» / Р. М. Мельников. – СПб : Галера-Принт, 2003. – 120 с.

110) Мельников, Р. М. Линейный корабль «Император Павел I» / Р. М. Мельников. – Самара : Издатель Р. Р. Муниров, 2005. – 136 с.

111) Мельников, Р. М. «Пантелеймон» – «Борец за свободу» в Мировой войне и революции. / Р. М. Мельников // Гангут : сб. науч.-попул. статей по ист. флота и судостроения. – март-ноябрь, 2002 . Вып. 30-31. / СПб : Гангут, 2002. – С. 34-55, 13-36.

112) Мельников, Р. М. «Слава». Последний броненосец допусимского судостроения. 1901-1917. / Р. М. Мельников. – СПб : Издатель Р. Р. Муниров, 2006. – 284 с.

113) Мельников, Р. М. «Цесаревич». Часть I. Эскадренный броненосец. 1899-1906гг. / Р. М. Мельников. – СПб : Галея-Принт, 2000. – 136 с.

114) Мельников, Р. М. «Цесаревич». Часть II. Линейный корабль. 1906-1925гг. / Р. М. Мельников. – СПб : Галея-Принт, 2000. – 80 с.

115) Московченко, Р. Л. Судостроительные программы Балтийского и Черноморского флотов: аспекты внутренней и внешней политики России в 1905 - 1914 гг. – автореф. дис. канд. ист. наук (07.00.02) – Северо-западная академия государственной службы РАГС при Президенте РФ. – СПб, 2003.

116) Несолёный С. В. Миноносный флот России в русско-японской войне 1904-1905 гг – автореф. дис. канд. ист. наук (07.00.02) – Самарский гос. ун-т. – Самара, 2003

117) Новиков, В., Сергеев, А. Богини российского флота. «Аврора», «Диана», «Паллада». / В. Новиков, А. Сергеев. – М. : Яуза, 2009. – 128 с.

118) Павлович, Н. Б. Развитие тактики военно-морского флота : В 3 ч. / Н. Б. Павлович. – М. : Военное издательство Министерства обороны СССР, 1979. – Ч. 1. – От Крымской до Русско-Японской войны. – 240 с.

119) Павлович, Н. Б. Развитие тактики военно-морского флота : В 3 ч. / Н. Б. Павлович. – М. : Военное издательство Министерства обороны СССР, 1979. – Ч. 2. – От Русско-Японской до Первой мировой войны. – 304 с.

120) Петров, М. А. Два боя. / М. А. Петров. – М., Л., : Редакционно-издательский отдел морских сил РККА, 1926. – 60 с.

121) Петров, М. А. Подготовка России к мировой войне на море. / М. А. Петров. – М., Л. : Государственное военное издательство, 1926. – 262 с.

122) Петров, М. А. Трафальгар (1805). Цусима (1905). Ютландский бой (1915). Критико-исторический очерк трёх великих морских сражений / М. А. Петров. – М : Государственное военное издательство, 1926. – 151 с.

123) Петров, В. А. Почему «Потёмкин» не участвовал в Цусимском сражении? / В. А. Петров // Гангут : сб. науч.-попул. статей по ист. флота и судостроения. – янв. 1996. Вып.10. / СПб : Гангут, 1996. – С. 124-133.

124) Поленов, Л. Л. Крейсер «Аврора» в Великом сражении Японского моря. / Л. Л. Поленов // Гангут : сб. науч.-попул. статей по ист. флота и судостроения. – янв. 1996. Вып.2. / СПб : Гангут, 1996. – С. 124-133.

125) Поликарпов, В. В. От Цусимы к Февралю. Царизм и военная промышленность в начале XX века. / В. В. Поликарпов. – М. : Индрик, 2008. – 552 с.

126) Потапов, Ю. П. Степан Осипович Макаров (1848–1904) / Ю. В. Потапов. – Л : Наука, 1982. – 216 с.

127) Прасников, В. Б. Организация заказа и создания кораблей при возрождении флота после русско-японской войны 1904-1905 гг. – автореф. дис. канд. ист. исторических наук (07.00.02) – Центральный НИИ Министерства обороны РФ – СПб, 2011.

128) Ролльман, Г. Война на Балтийском море. Том 2. 1915 год. / Г. Ролльман – М. : Госвоениздат, 1937.

129) Российский императорский флот. 1913 г. : сборник популярных статей. / Б. Шуберт [и др.]. – СПб : типография А. Бенке, 1913. – 266 с.

130) Русско-Японская война 1904–1905 гг. : работа исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904-1905 гг. при Морском Генеральном Штабе: в 7 т. – СПб : Типография В. Д. Смирнова; Типография А. Бенке; Типография Морского министерства, 1912–1917. – 1 т. : Действия флота на южном театре от начала войны до перерыва сообщений с Порт-Артуром. – СПб : Типография В. Д. Смирнова, 1912. – 635 с.

131) Русско-Японская война 1904–1905 гг. : работа исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904-1905 гг. при Морском Генеральном Штабе: в 7 т. – СПб; Петроград : Типография В. Д. Смирнова; Типография А. Бенке; Типография Морского министерства, 1912–1917. – 2 т. : Действия флота на южном театре от перерыва сообщений с Порт-Артуром до морского боя 28 июля (10 августа) в Жёлтом море. – СПб : Типография А. Бенке, 1913. – 394 с.

132) Русско-Японская война 1904–1905 гг. : работа исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904-1905 гг. при Морском Генеральном Штабе : в 7 т. – СПб; Петроград : Типография В. Д. Смирнова; Типография А. Бенке; Типография Морского министерства, 1912–1917. – 3 т. : Морское сражение в Жёлтом море 28 июля (10 августа) 1904 г. – захват японцами миноносца «Решительный» в Чифу. – Петроград : Типография А. Бенке, 1915. – 193 с.

133) Русско-Японская война 1904–1905 гг. : работа исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904-1905 гг. при Морском Генеральном Штабе : в 7 т. – СПб; Петроград : Типография В. Д. Смирнова; Типография А. Бенке; Типография Морского министерства, 1912–1917. – 4 т.

: Действия флота на Южном театре и действия морских команд при обороне Порт-Артура после морского сражения в Жёлтом море 28 июля (10 августа) 1904 г до конца осады крепости. – Петроград : Типография В. Д. Смирнова, 1916. – 370 с.

134) Русско-Японская война 1904–1905 гг. : работа исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904-1905 гг. при Морском Генеральном Штабе : в 7 т. – СПб; Петроград : Типография В. Д. Смирнова; Типография А. Бенке; Типография Морского министерства, 1912–1917. – 6 т. : Поход 2-й тихоокеанской эскадры на Дальний Восток. – Петроград : Типография Морского министерства, 1917. – 378 с.

135) Русско-Японская война 1904–1905 гг. : работа исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904-1905 гг. при Морском Генеральном Штабе : в 7 т. – СПб; Петроград : Типография В. Д. Смирнова; Типография А. Бенке; Типография Морского министерства, 1912–1917. – 7 т. : Тсусимская операция. – Петроград : Типография А. Бенке, 1917. – 248 с.

136) Русское военно-морское искусство : сборник статей / Военно-морское издательство военно-морского министерства Союза ССР; Редкол.: Р. Н. Мордвинов (отв. ред.) [и. др.]. – М. : Наука, 1951. – 460 с.

137) Седых, Д. А. Создание морского генерального штаба в контексте реформирования флота в России в конце XIX – начале XX вв. – автореф. дис. канд. ист. наук (07.00.02) – Челябинский гос. ун-т. – Челябинск, 2003.

138) Скворцов, А. В. Крейсер II ранга «Боярин». / А. В. Скворцов. – СПб : Гангут, 2002. – 46 с.

139) Скворцов, А. В. Крейсера «Диана», «Паллада», «Аврора». / А. В. Скворцов. – СПб : ЛеКо, 2005. – 90 с.

140) Скворцов, А. В. Линейные корабли типа «Севастополь». / А. В. Скворцов. – СПб : Гангут, 2003. – 48 с.

141) Сорокина, М. А. Моральное состояние личного состава флота Тихого океана в период русско-японской войны 1904-1905 годов. - автореф. дис. канд. ист. наук (07.00.02) – Ленинградский гос. ун-т. – СПб, 2006.

142) Сулига, С. В. Корабли русско-японской войны – русский флот. Справочное издание. / С. В. Сулига. – М. : Аскольдъ, 1993. – 56 с.

143) Сулига, С. В. Корабли русско-японской войны – японский флот. Справочное издание. / С. В. Сулига. – М. : Аскольдъ, 1993. – 51 с.

144) Сулига, С. В. Эскадренные броненосцы типа «Полтава». / С. В. Сулига. – М. : ЭКСМО, 2005. – 88 с.

145) Тарас, А. Е. Энциклопедия броненосцев и линкоров. В 3 частях. / А. Е. Тарас. – Минск : Харвест, 2002. – Часть 2: «Классические» броненосцы – 212с.

146) Усов, В. Ю. «Три Святителя» / В. Ю. Усов. // Гангут : сб. науч.-попул. статей по ист. флота и судостроения. – ноябрь 1993. Вып.6. / СПб : Гангут, 1993. – С. 49-61.

147) Усов, В. Ю. Эсминец «Новик». / В. Ю. Усов. – СПб : Гангут, 2001. – 44 с.

148) Фирле, Р. Война на Балтийском море. Том 1. От начала войны и до прекращения в феврале 1915 года навигации / Р. Фирле – Л. : Редакционно-издательский отдел Морских Сил РККФ, 1926.

149) Худяков, П. К. Путь к Цусиме. / П. К. Худяков – М. : Типо-литография Русского товарищества печатного и издательского дела, 1908. – 332 с.

150) Чернышёв, А. А. «Новики». Лучшие эсминцы Российского императорского флота. / А. А. Чернышёв. – М. : Яуза, 2007. – 224 с.

151) Чернышёв, А. А. Русские суперэсминцы. Легендарные «Новики». / А. А. Чернышёв. – М. : Яуза, 2011. – 176 с.

152) Шацилло, К. Ф. От Портсмутского мира к Первой мировой войне. Генералы и политика. / К. Ф. Шацилло. – М. : РОСПЭН, 2000. – 399 с.

153) Шершов, А. П. История военного кораблестроения. С древнейших времён до наших дней. / А. П. Шершов. – СПб : Полигон, 1994. – 360 с.

154) Шишов, А. В. Россия и Япония. История военных конфликтов. / А.В. Шишов. – М : Вече, 2001. – 576 с.

155) Штенцель А. История войны на море в её важнейших проявлениях с точки зрения морской тактики: в 5 ч. / А. Штенцель – Петроград, Типография морского министерства, 1916. – 5 ч.: с 1869 по 1910 г. – Петроград, 1916 г. – 507 с.