

На правах рукописи

ИГНАТЕНКО СЕРГЕЙ ВЛАДИМИРОВИЧ

**«СОЗДАНИЕ ОБОРОНИТЕЛЬНОГО ФЛОТА РОССИИ
ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX ВЕКА»**

Специальность: 5.6.6. – История науки и техники (исторические науки)

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата исторических наук

Санкт-Петербург
2025

Работа выполнена на кафедре Истории и культурологии федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Санкт-Петербургский государственный морской технический университет».

Научный руководитель: **Массов Александр Яковлевич**, доктор исторических наук, профессор, профессор кафедры Истории и культурологии федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Санкт-Петербургский государственный морской технический университет».

Официальные оппоненты: **Федулов Сергей Валентинович**, доктор исторических наук, доцент, профессор кафедры гуманитарных и социально-экономических дисциплин федерального государственного бюджетного военного образовательного учреждения высшего образования «Военно-космическая академия имени А.Ф. Можайского» Министерства обороны Российской Федерации, г. Санкт-Петербург.

Кудрявцев Николай Александрович, кандидат исторических наук, доцент, доцент кафедры Отечественной истории, политологии и социологии федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова», г. Санкт-Петербург.

Ведущая организация: Федеральное государственное бюджетное учреждение культуры и искусства «**Центральный военно-морской музей имени императора Петра Великого**» Министерства обороны Российской Федерации, г. Санкт-Петербург.

Защита состоится «19» июня 2025 г. в 15 час. 00 мин. на заседании диссертационного совета 99.2.021.02, созданного на базе Российского государственного педагогического университета им. А. И. Герцена и Санкт-Петербургского государственного морского технического университета по адресу: 191186, г. Санкт-Петербург, наб. реки Мойки, д. 48, корп. 11, ауд. 64.

С диссертацией можно ознакомиться в фундаментальной библиотеке Российского государственного педагогического университета имени А.И. Герцена (191186, г. Санкт-Петербург, наб. р. Мойки, 48, корп. 5) и на сайте университета по адресу: https://disser.herzen.spb.ru/Preview/Karta/karta_000001113.html

Автореферат разослан «___» апреля 2025 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета

Маргарита Михайловна Воронина

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы. Обеспечение защищенности на морских направлениях всегда являлось одним из актуальных направлений внешней и внутренней политики России. Особую значимость, в этом отношении, приобретало наличие в составе флота современных боевых единиц. В связи с этим, такие аспекты как строительство боевых кораблей, подготовка квалифицированных кадров судостроительной отрасли, а также достижение высокого уровня отечественной промышленности всегда находились в перечне первостепенных задач российского правительства. На современном этапе развитие морской деятельности и морского потенциала является одним из решающих условий устойчивого социально-экономического развития Российской Федерации в XXI веке. Направления такого развития определяются характером национальных интересов России в Мировом океане и необходимостью их гарантированного обеспечения и защиты¹.

Задачи, стоящие сегодня перед Российской Федерацией, порождают повышенный общественный интерес к истории создания вооружения и военной техники, в том числе, боевых кораблей. Отдельный интерес представляет история развития отечественного судостроения.

Как представляется, период создания броненосных кораблей береговой обороны занимает особое место в истории российского военно-морского флота. Объясняется это, в первую очередь, тем, что проектирование и строительство данных кораблей выпало на период масштабных преобразований в Российской империи: как в целом государственных социально-экономических, так и, в частности, преобразований флота. Решение вопросов, возникавших в процессе проектирования и постройки оборонительного флота, как научно-технического, так и организационно-экономического характера, выступило одним из значимых направлений деятельности государства в период проведения реформ.

Современные реалии жизни государства, требующие дальнейшего развития военно-морского флота, нуждаются в учете имеющегося исторического опыта. Это придает рассматриваемой теме **общественно-политическую актуальность**. Отдельные аспекты создания кораблей береговой обороны в определенной степени освещались на страницах научных исследований, посвященных истории кораблестроения и флота. Проявление внимания со стороны академического сообщества к этой теме позволяет говорить о **научной актуальности** диссертационного исследования.

Объектом исследования является броненосный оборонительный флот России, создававшийся во второй половине XIX в.

Предмет исследования – процесс проектирования, строительства, испытаний и эксплуатации кораблей береговой обороны с учетом особенностей судостроительной промышленной базы рассматриваемого периода, а также взгляды и мнения военно-морского сообщества и современников, относящихся к

¹ Морская доктрина Российской Федерации, утв. Указом Президента РФ от 31 июля 2022 г. № 512 // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2022. – № 31. – Ст. 5699.

военно-морским кругам, по актуальным вопросам, касающимся создания оборонительного флота России.

Целью исследования является изучение организационно-технических, финансово-экономических и социально-политических аспектов создания во второй половине XIX в. в России броненосного оборонительного флота, а также оценок военно-морским сообществом места кораблей береговой обороны в системе Российского императорского флота.

Для достижения цели диссертационного исследования необходимо решить следующие **задачи**:

1. Рассмотреть состояние и производственные мощности отечественной судостроительной промышленности, а также качественный состав флота во второй половине 50-х гг. XIX в.;

2. Выявить предпосылки возникновения концепции строительства оборонительного флота во взаимосвязи с задачами внешней политики России в условиях рассматриваемого исторического периода;

3. Изучить взгляды представителей военно-морского сообщества на преимущества и недостатки кораблей береговой обороны, а также на их место в системе отечественного флота;

4. Оценить технологические и организационные особенности строительства кораблей береговой обороны;

5. Определить значение в развитии отечественного флота организационно-технических, финансово-экономических и социально-политических решений, принимаемых в процессе строительства оборонительного флота;

6. На основе проведенного исследования дать комплексную оценку роли кораблей береговой обороны в системе отечественного военно-морского флота исследуемого периода, а также определить значение этапа их создания в общей истории российского флота и отечественного кораблестроения.

Хронологические рамки исследования охватывают период 1856 – 1899 гг. Нижняя граница периода обусловлена окончанием Крымской войны 1853 – 1856 гг., ознаменовавшей конец парусной эпохи, а также переходом морских держав к броненосному судостроению, в частности, к созданию кораблей береговой обороны. Кроме того, Парижский мирный договор 1856 г., завершивший Крымскую войну, вводил ограничительные условия, которые ограничивали для России возможность иметь полноценные боевые корабли в Черном море. Верхняя граница исследуемого периода объясняется завершением строительства последней серии броненосцев береговой обороны, а именно – вступлением в строй броненосца «Генерал-адмирал Апраксин» в 1899 году, а также сменой ориентации морской политики на расширение присутствия России на Дальнем Востоке и последующему отказу от строительства броненосцев береговой обороны. В целях решения задач диссертационного исследования в работе, также, кратко рассмотрены отдельные сюжеты, находящиеся за пределами обозначенных хронологических рамок.

Территориальные рамки исследования охватывают Балтику и Черное море. Выбор балтийского региона обусловлен первоочередной целью создания оборонительного флота, которая сводилась, прежде всего, к обеспечению защиты

подступов к Кронштадту и Петербургу. Кроме того, непосредственное проектирование, строительство, испытания, а также эксплуатация абсолютного большинства кораблей исследуемого класса осуществлялось на казенных и частных судостроительных предприятиях и флотских формированиях столичного региона. Черноморский регион стал, в свою очередь, местом достройки, а также последующего несения службы броненосцев береговой обороны «Новгород» и «Вице-адмирал Попов».

Степень изученности темы. Как представляется, вопросы проектирования, строительства и эксплуатации кораблей береговой обороны пока изучены недостаточно. Отдельные сюжеты, касающиеся создания оборонительного флота, в некоторой степени затрагивались как в работах, посвященных в целом истории кораблестроения, так и в трудах, отражающих непосредственное становление броненосного флота России.

В *дореволюционный период* тема кораблей береговой обороны затрагивалась как в юбилейных обзорах², так и в трудах П.А. Мордовина³, П.И. Белавенеца⁴, А.Т. Беляева⁵, Л.Б. Кербера⁶, С.О. Макарова⁷, Ф.В. Пестича⁸, Ю.В. Руммеля⁹ и других. В своих трудах П.И. Белавенец, проводя исторический анализ становления отечественного флота от периода Киевского княжения и до начала XX в., уделил внимание также и кораблям береговой обороны. Он, в частности, упомянул о постройке в России броненосных батарей, «мониторов» и башенных броненосных лодок. Работа другого крупного исследователя – И.П. Белавенеца, занимавшегося изучением вопросов девиации, посвящена, в том числе, анализу магнетизма броненосной батареи «Первенец»¹⁰.

Е.И. Аренс в своих трудах давал оценку причинам появления броненосного оборонительного флота, относя к ним, в первую очередь, «сложное финансовое положение России в послевоенное время»¹¹.

² Обзор деятельности морского управления в России в первое двадцатипятилетие благополучного царствования государя императора Александра Николаевича. 1855 – 1880 / Сост. на основании офиц. сведений под руководством К.А. Манна. СПб.: тип. Мор. м-ва, 1880. – 995 с.

³ Мордовин, П.А. Русское военное судостроение в течение последних 25-ти лет. 1855 – 1880 гг. – СПб.: тип. Мор. м-ва, 1881. – 115 с; Мордовин, П.А. Исторические сопоставления России и Северной Америки по военно-морским вопросам / П.А. Мордовин. – СПб., 1885. – 34 с.

⁴ Белавенец, П.И. Нужен ли нам флот и значение его в истории России / П.И. Белавенец. – СПб.: Т-во Р. Голике и А. Вильборг, 1910. – 280 с.; Белавенец, П.И. Материалы по истории русского флота / П.И. Белавенец. – Л., 1940. – 286 с.

⁵ Беляев, А.Т. Очерк военного судостроения в России в период от 1863 года и броненосного фрегата крейсера «Владимир Мономах». – СПб.: тип. Мор. м-ва, 1885. – 76 с.

⁶ Кербер, Л.Б. Постепенное развитие боевых судов. Изменения характера бронирования, вызванные увеличением калибра средней артиллерии. – СПб, 1903. – 37 с.

⁷ Макаров, С.О. Рассуждения по вопросам морской тактики. – М.: Военно-морское издательство НКВМФ Союза ССР, 1943. – 516 с.

⁸ Пестич, В.Ф. Современный флот и его вопросы. – СПб., 1892. – 23 с.

⁹ Руммель, Ю.В. Отечественный флот как средство обороны и международной политики. – СПб.: Северная Печатня, 1907. – 82 с.

¹⁰ Белавенец, И.П. О девиации компасов и дигрограмах, с приложением статьи о магнитном состоянии железного броненосца «Первенец» / И.П. Белавенец. – СПб., 1865. – 270 с.

¹¹ Аренс, Е.И. Русский флот: исторический очерк / Е.И. Аренс. – СПб.: Экспедиция заготовления гос. бумаг, 1904. – 66 с.

В работе С.Ф. Огородникова затрагивается серьезная проблема, суть которой заключается в отсутствии квалифицированных кадров, необходимых для внедрения в России броненосного судостроения. Автор, в том числе, кратко описывает сюжет командирования в Америку специалистов для получения практического опыта в строительстве кораблей «мониторного» типа. Кроме того, С.Ф. Огородников уделяет внимание таким аспектам как стремление российского правительства к избавлению от иностранной зависимости в деле строительства броненосцев¹².

О строительстве отдельных представителей кораблей береговой обороны также упоминается в работах, посвященных деятельности в рассматриваемый период отечественных судостроительных предприятий¹³.

Советские историки также обращались в своих трудах к сюжетам, затрагивающим историю создания оборонительного флота. Среди наиболее выделяющихся исследований необходимо отметить работы А.П. Шершова, Л.Г. Бескровного, С.П. Моисеева, Н.А. Залесского, В.С. Городничего, Н.Б. Павловича, В. Врубеля¹⁴.

Так, ценный вклад в изучаемую тему внесла книга А.П. Шершова «К истории военного кораблестроения», в которой автор, в том числе, излагает собственный взгляд на формирование оборонительной концепции строительства военно-морского флота.

Большую ценность представляют труды Р.М. Мельникова, который уделял в своих работах внимание вопросам строительства кораблей береговой обороны и их тактико-техническим характеристикам. Отдельное внимание автор уделяет принимаемым в рассматриваемый период кораблестроительным программам¹⁵.

¹² Огородников, С.Ф. Исторический обзор развития и деятельности Морского министерства за сто лет его существования (1802 – 1902 гг.): Сост. по поручению М-ва отстав. подполк. Корп. флот. штурманов С.Ф. Огородниковым. – СПб.: тип. Мор. м-ва, 1902. – 263 с.

¹³ Исторический очерк существования и деятельности Балтийского судостроительного и механического завода. – СПб., 1896. – 16 с.

¹⁴ Шершов, А.П. К истории военного кораблестроения. – М.: Воен.-мор. изд-во, 1952. – 364 с.; Бескровный, Л.Г. Русская армия и флот в XIX веке. Военно-экономический потенциал России. – М.: Наука, 1973. – 616 с.; Моисеев, С.П. Список кораблей русского парового и броненосного флота (1861 – 1917 гг.). – М.: Воениздат, 1948. – 243 с.; Залесский, Н.А. Русское военное кораблестроение. Часть 1 (1855 – 1880 гг.). – Л.: ВМАКиВ им. А.Н. Крылова, 1952. – 34 с. Залесский, Н.А. Судостроительные программы русского флота с 1881 по 1917 гг. – Л.: ВМАКиВ

им. А.Н. Крылова, 1952. – 32 с.; Залесский, Н.А. Круглые суда адмирала Попова // Судостроение. – 1971. – № 12. – С. 49 – 53; Городничев, В.С., Попов, Г.П. Краткий очерк развития кораблестроения. Вып. 1. – Л.: ВВМИУ им. Ф.Э. Дзержинского, 1954. – 166 с.; Павлович, Н.Б. Развитие тактики военно-морского флота. Часть 1. Развитие тактики броненосного флота от Крымской до Русско-японской войны. – М.: Воениздат, 1979. – 318 с.; Врубель В. Из истории строительства первых русских броненосцев / В. Врубель // Военно-исторический журнал. – 1978. – № 7. – С. 95 – 101.

¹⁵ История отечественного судостроения: в 5-ти томах / под ред. акад. И.Д. Спасского. – СПб.: Судостроение, 1994-1996. Т. 2: Паровое и металлическое судостроение во второй половине XIX в. т. 2 / Р.М. Мельников, 1996. – 543 с.; Мельников, Р.М. Первые броненосные корабли русского флота / Р.М. Мельников // Судостроение. – 1976. – № 12. – С. 47 – 50; Мельников, Р.М. Двухбашенные броненосные фрегаты «Адмирал Спиридов» и «Адмирал Чичагов» / Р.М. Мельников // Судостроение. – 1985. – № 10. – С. 55 – 58; Мельников, Р.М. Двухбашенная броненосная лодка «Смерч» / Р.М. Мельников // Судостроение. – 1985. – № 4. – С. 59 – 63;

Также комплексное исследование сферы либеральных преобразований и, в целом, экономической политики Морского министерства, способствовавших возрождению флота после Крымской войны, представлено в труде А.П. Шевырева¹⁶.

В 1960 г. вышел в свет коллективный труд «Балтийский флот: исторический очерк». Глава VIII исследования посвящена рождению броненосного флота, в которой, в частности, затронуты сюжеты создания оборонительного флота. Авторами труда особо подчеркивается, что «...задача создания оборонительного флота на Балтике была выполнена, что позволило перейти к строительству для этого флота мореходных броненосцев и океанских броненосных и неброненосных крейсеров»¹⁷.

Тема оборонительного флота нашла свое продолжение и в трудах *современных исследователей*. Среди них особо следует отметить работы В.Ю. Грибовского, Т.В. Алексеева, И.И. Черникова, Г.А. Гребенщиковой, Ю.Ф. Каторина, В.Н. Бенды, М.Н. Барышникова, Н.Б. Ачкасова, В.Г. Андриенко, Н.А. Кудрявцева, в которых авторами рассмотрены отдельные сюжеты, касающиеся истории создания кораблей береговой обороны, а также приведены данные об их вооружении, конструктивных особенностях и иных тактико-технических характеристиках. Кроме того, указанными авторами исследовались смежные вопросы, как напрямую, так и косвенно связанные с созданием оборонительного флота¹⁸.

¹⁶ Шевырев, А.П. Русский флот после Крымской войны: либеральная бюрократия и морские реформы / А.П. Шевырев. – М.: Изд-во МГУ, 1990. – 183 с.

¹⁷ Балтийский флот: Исторический очерк / Н. Гречанюк, В. Дмитриев, Ф. Криницын, Ю. Чернов. М., 1960. С. 100.

¹⁸ Гребенщикова, Г.А. Ленинградский кораблестроительный институт. Санкт-Петербургский государственный морской технический университет: уникальный по науке и значению флагман кораблестроительного образования. / Г.А. Гребенщикова. – СПб.: Остров, 2020. – 367 с.; Черников, И.И. Броненосные батареи «Первенец» и «Не тронь меня» / И.И. Черников // Судостроение. – 1985. – № 1. С. 71 – 75; Черников, И.И. Броненосная батарея «Кремль» / И.И. Черников // Судостроение. – 1985. – № 2. С. 64 – 68; Грибовский, В.Ю., Черников, И.И. Броненосцы береговой обороны типа «Адмирал Сенявин». / В.Ю. Грибовский, И.И. Черников. – СПб.: ЛеКо, 2009. – 93 с.; Каторин, Ю.Ф. Защитники побережья. Мониторы и броненосцы береговой обороны / Ю.Ф. Каторин. – СПб.: Морское наследие, 2020. – 348 с.; Каторин, Ю.Ф., Ачкасов, Н.Б. Мониторы и броненосцы береговой обороны / Ю. Ф. Каторин, Н. Б. Ачкасов. – СПб.: Галей Принт, 2012. – 131 с.; Грибовский, В.Ю. Российский флот Тихого океана 1898 – 1905: история создания и гибели / В.Ю. Грибовский. – М.: Военная книга, 2004. – 140 с.; Грибовский, В.Ю. Башенные лодки «Русалка» и «Чародейка» / В.Ю. Грибовский // Судостроение. – 1985. – № 6. – С. 64 – 66; Грибовский, В.Ю., Ковалев, С.Н., Мардусин, В.Н. Армия и флот при обороне военно-морских баз и побережья (вторая половина XIX – середина XX в.); Грибовский, В.Ю., Раздолгин, А.А. История Российского флота. – СПб.: Александр ПРИНТ, 1996. – 303 с.; Андриенко, В.Г. Броненосцы береговой обороны конструкции А.А. Попова / В.Г. Андриенко // Судостроение. – 1985. – № 11. – С. 58 – 61; Алексеев, Т.В. Проблема освещения истории развития смежных отраслей военного судостроения дореволюционной России в отечественной историографии / Т.В. Алексеев // Наука и техника: Вопросы истории и теории: Материалы XLIV Международной годичной научной конференции Санкт-Петербургского отделения Российского национального комитета по истории и философии науки и техники Российской академии наук, Санкт-Петербург, 23–27 октября 2023 года. – СПб.: Скифия-принт, 2023. – С. 212 – 213.; Алексеев, Т.В. О некоторых проблемах исследования истории военной промышленности дореволюционной России / Т.В. Алексеев // ВОЕНМЕХ. Вестник Балтийского государственного технического университета. – 2023. – № 1(12). – С. 30 – 33; Бенда, В.Н. Деятельность отечественных промышленных предприятий по выпуску артиллерийского вооружения и боеприпасов во второй половине XIX в / В.Н. Бенда // XXV юбилейные Царскосельские чтения : Материалы международной научной конференции, Санкт-Петербург, 20–21 апреля

В книге В.Г. Андриенко «Круглые суда адмирала Попова», посвященной самым противоречивым броненосцам береговой обороны автором достаточно подробно рассмотрены сюжеты, касающиеся процесса строительства указанных кораблей. К сожалению, заявленный объем труда, как представляется, не позволил исчерпывающе рассмотреть «поповки» в комплексе с другими представителями оборонительного флота¹⁹.

Отдельного внимания заслуживает труд В.Ю. Грибовского и И.И. Черникова «Броненосец Адмирал Ушаков»²⁰, в котором помимо освещения отдельных сюжетов, связанных с созданием последних броненосцев береговой обороны, частично уделено внимание другим представителям исследуемого класса кораблей.

Важные обобщенные сведения о кораблях береговой обороны, в том числе, их тактико-технические характеристики приведены в справочном издании авторства С.С. Бережного²¹.

Отдельные аспекты создания кораблей береговой обороны затрагивались в трудах, посвященных корабельному вооружению. Так, в коллективном труде «Оружие российского флота 1696 – 1996» уделено внимание сюжетам, касающимся внедрения нарезных орудий на броненосной плавучей батарее «Не тронь меня» и башенной броненосной лодке «Смерч», а также применения башенных установок на «мониторах»²².

Вопросы строительства броненосного флота во второй половине XIX в. довольно широко раскрыты в ряде диссертационных исследований, в которых, в свою очередь, затрагиваются отдельные сюжеты создания оборонительного флота.

В 1967 г. успешно защищена докторская диссертация И.А. Козлова, посвященная истории русского военно-морского флота второй половины XIX – начала XX вв. В работе уделено, в том числе, внимание вопросам развития русского флота в период от Крымской войны 1853 – 1856 гг. до Русско-японской войны 1904 – 1905 гг. В исследовании, также, анализируются состояние в рассматриваемый период отечественной промышленности и проблемы, вызванные дефицитом технически подготовленных кадров²³.

2021 года / Под общей редакцией С.Г.Еремеева. Том II. – Санкт-Петербург: Ленинградский государственный университет имени А.С. Пушкина, 2021. – С. 185 – 188; Барышников, М.Н. Русское общество пароходства и торговли и пассажироперевозки между Россией и Турцией в 1857-1876 гг. / М.Н. Барышников // Клио. – 2022. – № 2(182). – С. 103 – 113; Барышников, М.Н. Н.В. Воронцов и деятельность Общества путиловских заводов в 1870 – 1880-х гг. / М. Н. Барышников // Российская история. – 2021. – № 3. – С. 21 – 30; Кудрявцев, Н.А. Флот во внешней политике России (X – XX вв.): учебное пособие / Н.А. Кудрявцев, Н.Н. Овчинников, Ю.Л. Дьяченко. – СПб.: Изд-во ГМА им. адм. С.О. Макарова, 2010. – 107 с.

¹⁹ Андриенко, В.Г. Круглые суда адмирала Попова. – СПб.: Гангут, 1994. – 41 с.

²⁰ Грибовский, В.Ю., Черников, И.И. Броненосец «Адмирал Ушаков». / В.Ю. Грибовский, И.И. Черников. – СПб.: Судостроение, 1996. – 242 с.

²¹ Бережной, С.С. Линейные и броненосные корабли. Канонерские лодки. Справочник. – М.: Воениздат, 1997. – 311 с.

²² Оружие Российского флота (1696 – 1996) / А.М. Петров, Д.А. Асеев, Е.М. Васильев, В.Г. Ворожцов, Ю.П. Дьяконов и др. Под ред. В.Д. Доценко, Б.И. Родионова. – СПб.: Судостроение, 1996. – 280 с.

²³ Козлов, И.А. Русский военно-морской флот в период капитализма (вторая половина XIX - начало XX вв.). Автореф. дисс. ...докт. ист. наук. Л., 1967. – 40 с.

Особый интерес представляет работа С.Д. Климовского, в которой представлен глубокий анализ развития российско-американского сотрудничества в области кораблестроения в начале 60-х гг. XIX в. Так, в работе раскрыты отдельные сюжеты, касающиеся, например, значения опыта Гражданской войны в Америке в деле создания на Балтике «мониторного» броненосного оборонительного флота. Отдельное внимание в работе уделяется кораблестроительной программе 1863 г., ее реализации и последствиям²⁴.

Особо следует отметить труд А.Д. Федечкина, обширная источниковая база которого способствует более широкому исследованию вопросов параллельного развития двух основных концепций строительства флота: оборонительной и океанской²⁵.

В диссертации В.А. Болтрукевича, посвященной изучению общественного восприятия развития отечественного флота во второй половине XIX в., уделено внимание оценке военно-морским сообществом оборонительной концепции флота²⁶.

В работе А.П. Глебова, содержащей исследование деятельности выдающихся отечественных кораблестроителей Николая Евлампиевича и Николая Николаевича Кутейниковых, нашел отражение биографический период Николая Николаевича, во время которого он принимал участие в создании броненосцев береговой обороны «Адмирал Ушаков» и «Адмирал Сенявин»²⁷.

Ценный комплексный научный труд, посвященный, в целом, реформированию системы управления российского флота во второй половине XIX века представляет диссертация А.С. Тарасова²⁸.

Исчерпывающий анализ основных направлений военно-технического сотрудничества Российской империи и зарубежных стран в вопросах строительства боевых кораблей и, в целом, развития военно-морского флота проведен в диссертации С.В. Федулова²⁹.

Отдельные аспекты, касающиеся создания российских броненосцев береговой обороны, а также вопросы сотрудничества и соперничества России и иностранных держав в вопросах кораблестроения второй половины XIX в. приведены в исследованиях *зарубежных* авторов³⁰.

²⁴ Климовский, С.Д. Российско-американские научно-технические и производственные связи в области кораблестроения. Вторая четверть XIX в. – 1917 г.: дисс. ...канд. ист. наук. СПб., 2018. – 328 с.

²⁵ Федечкин, А.Д. Создание и совершенствование конструкции броненосных крейсеров российского флота во второй половине XIX века (1869 – 1901): проблемы и решения: дисс. ...канд. ист. наук. СПб., 2018. – 178 с.

²⁶ Болтрукевич, В.А. Развитие Императорского Российского флота во второй половине XIX века в восприятии военно-морских кругов: дисс. ...канд. ист. наук. М., 2014. – 342 с.

²⁷ Глебов, А.П. Кораблестроители Кутейниковы и развитие российского флота во второй половине XIX - начале XX веков. Автореф. дисс. ...канд. ист. наук М., 2003. – 16 с.

²⁸ Тарасов, А.С. Реформы системы управления военно-морским флотом России во второй половине XIX века. Автореф. дисс. ...канд. ист. наук. СПб., 2003. – 30 с.

²⁹ Федулов, С.В. Исторический опыт военно-технического сотрудничества Российской империи и СССР с зарубежными странами в интересах Военно-морского флота (1890 – 1950-е гг.). Дисс... докт. ист. наук. СПб., 2019. – 508 с.

³⁰ Tomitch, V. M. Warships of the Imperial Russian Navy Battleships. Vol. 1. BT Publishers, 1968. – 176 p.; McLaughlin, Stephen. Russia's American Monitors: The Uragan Class. Warship, 2012; McLaughlin, Stephen. Russia's Circular Ironclads: The Popovkas. Warship, 2015; McLaughlin, Stephen. Russia's First Ironclads:

Приведенный обзор отечественной и зарубежной историографии позволяет сделать вывод о том, что, несмотря на серьезную научную ценность указанных трудов, период создания кораблей береговой обороны до настоящего времени оставляет широкий творческий простор для дальнейших исторических исследований. Так, остаются не в полной мере исследованными вопросы, касающиеся непосредственного процесса проектирования, строительства, испытаний кораблей. Дальнейшего изучения требуют пути решения организационно-технических проблем, возникавших в процессе создания кораблей береговой обороны. Кроме того, интерес представляет более глубокий анализ причин возникновения оборонительного флота. Отдельного освещения требует и широкое разнообразие мнений представителей военно-морского сообщества России касательно кораблей береговой обороны.

Источниковую базу исследования составляют, в первую очередь, выявленные, изученные и использованные в работе материалы фондов Российского государственного архива военно-морского флота (РГА ВМФ), Российского государственного исторического архива (РГИА), Центрального государственного исторического архива Санкт-Петербурга (ЦГИА СПб). Часть использованных в исследовании материалов впервые вводится в научный оборот.

В диссертации использованы следующие виды источников, которые, как представляется, позволяют достаточно объективно и полно исследовать избранную тему:

1. Делопроизводственные источники;
2. Публицистика;
3. Источники личного происхождения.

К делопроизводственным источникам относятся протоколы заседаний комитетов, отчеты, деловая переписка. Отдельные события создания оборонительного флота отражены в приказах генерал-адмирала и управляющего Морским министерством³¹.

Первостепенную ценность для целей настоящего исследования представляют делопроизводственные источники, хранящиеся в фондах Российского государственного архива военно-морского флота (РГА ВМФ). Они освещают большую группу вопросов, касающихся проектирования, строительства, испытаний кораблей береговой обороны, а также их оценки военно-морским сообществом³². Важное значение для раскрытия позиций различных специалистов по вопросам кораблестроения имеют протоколы

Pervenets, Ne Tron Menia and Kreml. Warship, 2011; McLaughlin, Stephen. Russia's Coles «Monitors»: Smerch, Rusalka and Charodeika. Warship, 2013; McLaughlin, Stephen. The Turret Frigates of the Admiral Lazarev and Admiral Spiridov Classes. Warship, 2014; Canney, Donald L. The Old Steam Navy: The Ironclads, 1842 – 1885. Vol. 2. 1993; Mokin, Arthur. Ironclad: the Monitor and the Merrimack. 1991, – 294 p., Roffey, Clifford George. The Popoffkas. In Warship International, Vol 11, No 3. 1974. p. 218 – 239.

³¹ Приказ по Морскому ведомству № 205 от 29 сентября 1905 года. // Морской сборник. 1905. № 11. Официальный отдел. С. 15; Приказ управляющего Морским министерством № 131 от 14 октября 1893 года. // Морской сборник. 1893. № 11. Официальный отдел. С. 8; Приказ управляющего Морским министерством № 177 от 29 декабря 1892 года. // Морской сборник. 1893. № 2. Официальный отдел. С. 19; Постановления и распоряжения Правительства. Приказы Е. И. В. С. 12 – 26.

³² Кораблестроительный технический комитет Морского министерства (Ф. 164), Всеподданнейшие отчеты по флоту и Морскому ведомству (Ф. 167), Морской технический комитет (Ф. 421).

заседаний Морского технического комитета. Отдельные аспекты выполнения судостроительных программ нашли свое отражение в архивных документах фонда Главного управления кораблестроения и снабжения.

Задействованные в работе материалы, находящиеся на хранении в Центральном государственном историческом архиве Санкт-Петербурга (ЦГИА СПб), дают возможность исследовать, в том числе, вопросы, касающиеся как непосредственной организации строительства отдельных представителей оборонительного флота, так и связанного с ним процесса модернизации промышленной базы³³.

Фонды Российского государственного исторического архива (РГИА) позволяют осветить вопросы, касающиеся финансовой стороны процесса строительства кораблей береговой обороны, а также дают возможность оценить состояние отечественной промышленной судостроительной базы, в том числе, зависимость российских заводов от поставок иностранного оборудования и комплектующих изделий³⁴.

Публицистические материалы, используемые для раскрытия заявленной темы, отражены, в первую очередь, в периодической печати, а именно, в газете «Кронштадтский вестник» и официальном журнале морского ведомства «Морской сборник»³⁵. Именно это издание являло собой «зеркало» взглядов военно-морского сообщества на проводимую политику строительства флота. Так, большую ценность представляют фундаментальные труды С.О. Макарова, в которых автором поднимались глобальные проблемные вопросы, касающиеся как технических аспектов строительства флота, так и в целом государственной морской политики³⁶. Большая группа публицистических материалов посвящена размышлениям о будущем российского флота и его текущем состоянии³⁷. Отдельную категорию источников представляют материалы, затрагивающие вопросы создания круглых судов вице-адмирала А.А. Попова, вокруг которых развернулась целая полемика³⁸.

³³ Балтийский судостроительный и механический завод. (Ф. 1304).

³⁴ Комитет министров (Ф. 1263), Департамент государственного казначейства Министерства финансов (Ф. 565), Общая канцелярия Министра финансов (Ф. 560).

³⁵ Башенные суда. // Морской сборник. 1866. № 4. Броненосное судостроение. С. 9 – 15; Бергель В.В. Несколько слов по поводу проектов о броненосном судостроении в России. // Морской сборник. 1864. № 1. Броненосное судостроение. С. 1 – 4.

³⁶ Макаров, С.О. Рассуждения по вопросам о непотопляемости судов. // Морской сборник. 1898. № 7. Неофициальный отдел. С. 1 – 36; Макаров, С.О. О непотопляемости судов. // Морской сборник. 1875. № 6. Неофициальный отдел. С. 1 – 58; Макаров, С.О. Трюмы двухдонных судов. // Морской сборник. 1874. № 3. Неофициальный отдел. С. 125 – 140.

³⁷ Высочайший смотр флоту и несколько слов о современном его состоянии в некоторых работах по технической части. // Морской сборник. 1874. № 9. Морская хроника. С. 8 – 41; Железо или дерево? // Морской сборник. 1863. № 4. Заграничная морская хроника. С. 34 – 37; Казнаков, Н. О броненосных судах как средствах защиты берегов. // Морской сборник. 1864. № 2. Броненосное судостроение. С. 77 – 88; Несколько слов по поводу проектов о броненосном судостроении в России. // Морской сборник. 1864. № 1. Броненосное судостроение. С. 1 – 4.

³⁸ Оборонительное значение поповок // Голос. 1874. 16 октября; Азарьев, Н. О поповках. // Морской сборник. 1876. № 12. Неофициальный отдел. С. 1 – 34; Азарьев, Н. Станки для 12-ти дюймовых, 40-тонных орудий поповки «Вице-адмирал Попов». // Морской сборник. 1876. № 11. Неофициальный отдел. С. 1 – 9; Куколевский, Н. Бронирование поповки «Новгород». // Морской сборник. 1873. № 12. Неофициальный

Ценную информацию содержат, также, источники личного происхождения, такие как дневники, письма и мемуары. Особо следует отметить дневники великого князя Константина Николаевича³⁹ и адмирала И.А. Шестакова⁴⁰, отражавших в своих записях вопросы создания флота береговой обороны, а также личную мировоззренческую позицию по отношению к созданию отдельных представителей данного класса кораблей. Отдельные сюжеты с участием кораблей береговой обороны нашли свое отражение в трудах выдающегося ученого А.Н. Крылова⁴¹. Критическую оценку состояния броненосного флота рассматриваемого периода в своих воспоминаниях приводит С.Ю. Витте⁴². Важную категорию источников личного происхождения составляют воспоминания непосредственных участников морских походов⁴³. Следует отметить, что при изучении данной группы источников приходилось учитывать присущие им элементы субъективизма.

Основные положения, выносимые на защиту:

1. Строительство кораблей береговой обороны стало вынужденной мерой российского правительства, которая обосновывалась стесненным финансовым положением, неудовлетворительным уровнем отечественной промышленности после поражения в Крымской войне 1853 – 1856 гг., а также диктовалась необходимостью надежной защиты морских рубежей страны обусловленной напряженной внешнеполитической обстановкой.

2. Общемировые тенденции в области кораблестроения второй половины XIX в. также оказали влияние на выбор российским правительством оборонительной концепции строительства флота в связи с переходом первостепенных морских держав к строительству броненосных кораблей, в том числе, броненосцев береговой обороны.

3. Создание оборонительного флота сыграло значительную позитивную роль в процессе переоборудования и приспособливания под современное судостроение российской промышленности. Так, строительству кораблей береговой обороны сопутствовала параллельная модернизация казенных и частных верфей, заключающаяся в строительстве механических мастерских и эллингов, портowych кузниц, воздвижении на территории заводов железных дорог, оборудовании стапелей паровыми кранами. Кроме того, задачи строительства

отдел. С. 1 – 16; Поповка «Новгород» // Биржевые Ведомости. 1874. 8 ноября; Поповка: Сборник статей о круглых судах, изобрет. генерал-адъютантом А.А. Поповым. – СПб.: тип. А.А. Краевского, 1875. – 246 с.

³⁹ Дневники великого князя Константина Николаевича, 1858-1864 / ответственный редактор: С.В. Мироненко. – М.: РОССПЭН, 2019. – 725 с.

⁴⁰ Шестаков, И.А. Полвека обыкновенной жизни. Воспоминания (1838 – 1881 гг.) / Сост., предисл. и коммент. В.В. Козыря. – СПб.: Судостроение, 2006. – 784 с.; Шестаков, И.А. Полвека обыкновенной жизни. Дневники (1882 – 1888 гг.). – СПб.: Судостроение, 2014. – 600 с.

⁴¹ Крылов, А.Н. Мои воспоминания. – 8-е стереотипное 7-му изд. – Л.: Судостроение, 1984. – 480 с.

⁴² Витте, С.Ю. Воспоминания в 3 ч. Часть 1. 1849 – 1894 годы / С.Ю. Витте. – М.: Издательство Юрайт, 2024. – 335 с.

⁴³ Воспоминание И.И. фон Шанца о паровом фрегате «Камчатка». // Морской сборник. 1856. № 3. Смесь. С. 149 – 157; Дитлов, И.А. В походе и бою на броненосце «Адмирал Ушаков»: воспоминания, статьи, документы. – СПб.: Арт-Экспресс, 2019. – 115 с.; Дмитриев, Н.Н. Броненосец «Адмирал Ушаков» его путь и гибель. – СПб.: «Экономическая» типо-лит., 1906. – 87 с.; Морские сражения русского флота: Воспоминания. Дневники. Письма / Сост. В.Г. Оппоков. – М.: Воениздат, 1994. – 559 с.

кораблей данного класса способствовали развитию военно-технического сотрудничества с первостепенными морскими государствами.

4. При проектировании и строительстве кораблей береговой обороны был впервые применен и апробирован ряд последних новшеств кораблестроительной и смежных наук исследуемого периода. Применение орудийных башен системы Кольза и нарезных орудий, использование клетчатой (бракетной) системы набора корпуса, а также оснащение кораблей непроницаемыми переборками и другими приспособлениями, обеспечивающими непотопляемость стало уникальным опытом реализации теоретических идей.

5. Решение задач, связанных с созданием оборонительного флота, способствовало освоению технологий железного и броненосного судостроения, в первую очередь связанных с «быстрой» гибкой и закалкой металла, выделкой брони, сборкой корпусов. Кроме того, сопутствующие созданию кораблей научно-технические разработки стимулировали развитие в России новаторских кораблестроительных школ, направленных, в первую очередь, на формирование новых принципов обеспечения остойчивости и непотопляемости кораблей.

6. Создание оборонительного флота позволило Российской империи восстановить свои потери в области флота после Крымской войны и создать конкурентную морскую силу, способную противостоять потенциальным противникам. Корабли береговой обороны на всем протяжении своей службы оправдывали свое предназначение как надежное средство защиты собственных рубежей.

Методологической основой диссертационной работы выступают как общенаучные (синтез, анализ, обобщение), так и специальные исторические методы. Работа построена, в первую очередь, на принципах объективности и историзма. Метод историзма позволил проанализировать избранную тему в процессе ее развития, тогда как метод объективности исключил предвзятый подход к исследованию источниковой базы. В процессе написания работы также были использованы сравнительно-исторический и системный методы. Системный подход к исследованию позволил рассмотреть этапы создания кораблей береговой обороны России, а также полемику относительно оборонительной концепции строительства флота во второй половине XIX века в виде целостной системы, объединенной общими принципами. Применение сравнительно-исторического метода сделало возможным реконструировать и сопоставить между собой основные исторические этапы, связанные с организацией создания кораблей оборонительного флота, с происходящими вокруг данного явления процессами.

Научная новизна обусловлена тем, что работа является первым комплексным научным исследованием, в котором изучены вопросы истории возникновения и становления оборонительного флота, а также проведен анализ отношения к проблемам создания кораблей данного класса военно-морским сообществом России. Оно заполняет существующую лауну в истории отечественного судостроения. В научный оборот вводится обширный массив новых источников, содержащих сведения о процессе проектирования, строительства, испытаний и эксплуатации кораблей береговой обороны, их технических характеристиках и особенностях.

Практическая значимость исследования обуславливается обширным документальным материалом, вводимым в научный оборот и раскрывающим многообразные аспекты создания кораблей береговой обороны России, а также проливающим свет на восприятие проблем проектирования, строительства и эксплуатации оборонительного флота военно-морским сообществом. Полученные результаты могут быть использованы для дальнейших исследований в области истории российского флота и кораблестроения и при составлении учебных курсов и пособий по истории кораблестроения, флота, корабельного вооружения и техники.

Апробация результатов работы. Основные результаты диссертационного исследования обсуждались на заседаниях кафедры «Истории и культурологии» Санкт-Петербургского государственного морского технического университета. Ряд положений апробированы в докладах на ежегодных всероссийских научно-практических конференциях «Неделя науки СПбГМТУ». Результаты проведенного исследования изложены в четырех публикациях автора в научных журналах, в том числе, в трех публикациях журналов, включенных в перечень Высшей аттестационной комиссии при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации (ВАК)⁴⁴.

Структура работы. Диссертация состоит из введения, трёх глав, заключения, списка источников и литературы.

II. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **Введении** диссертации обосновывается актуальность темы, обозначаются цели и задачи исследования, а также использованные в работе методологические подходы. Раскрываются степень изученности темы и источниковая база диссертации.

Первая глава диссертационного исследования – «**Возникновение концепции оборонительного флота**» – состоит из трех параграфов. В **первом параграфе** – «**Оценка состояния флота и судостроительной промышленности России во второй половине 50-х гг. XIX в.**» рассмотрены состояние и производственные мощности отечественной судостроительной промышленности, а также качественный состав флота во второй половине 50-х гг. XIX в.

Проведенный в параграфе обзор состояния флота и судостроительной промышленности позволяет сделать вывод о том, что состояние отечественной судостроительной промышленности после окончания Крымской войны не позволяло полноценно перейти к строительству броненосных кораблей большого водоизмещения. Техническое и экономическое отставание российского кораблестроения требовало прибегнуть к повсеместному заимствованию иностранного опыта, начиная с образцов техники и заканчивая инженерными кадрами и промышленным оборудованием. Кроме того, качественный состав отечественного флота не соответствовал требованиям рассматриваемого периода,

⁴⁴ См. список публикаций автора, С. 21.

когда в составе флотов первостепенных морских держав стали появляться броненосные винтовые корабли.

Второй параграф – «Предпосылки создания броненосного оборонительного флота» – посвящен анализу причин возникновения концепции строительства флота береговой обороны.

Вторая половина XIX века в истории кораблестроения стала эпохой постоянных дискуссий о том, каким должен стать флот. Основные концепции базировались на задачах, которые должны выполнять военные корабли: оборонять собственные береговые линии и осуществлять поддержку сухопутных сил либо действовать наступательно в открытом море.

В послевоенное время в ведущих морских державах начинает активно развиваться строительство броненосцев. К 1860 году во Франции был спущен на воду броненосец «La Gloire». «Англичане, всегда следящие с каким-то лихорадочным вниманием за всем, что делается у их заламанных приятелей, тотчас же поняли всю важность этого нового сооружения»⁴⁵. В результате в этом же году в Англии был спущен на воду однотипный корабль – «Warrior».

8 марта 1862 года стало знаковым событием в истории оборонительного флота, когда на верфи в Норфолке был переоборудован винтовой фрегат «Merrimack» в казематный броненосец «Virginia». Прямым ответом на импровизированную постройку броненосца «Virginia» (фактически модификацию винтового фрегата) стал, разработанный Дж. Эриксоном «Monitor»⁴⁶. Корабль Дж. Эриксона оправдал ожидания и доказал свою неуязвимость от тяжелых ядер на близком расстоянии.

В России морское управление в лице генерал-адмирала и его ближайшего окружения с самого начала не переставало следить за опытами броненосного судостроения в других государствах, однако, «с благоразумной осторожностью» не решалось приступить «к подражанию», прежде чем новые суда не были успешно испытаны⁴⁷.

Во второй половине 1850-х и начале 1860-х годов в среде морского офицерства обсуждались будущие цели, задачи, ставящиеся перед российским флотом. Непосредственно перед реорганизацией отечественного флота в январе 1856 года генерал-адмирал великий князь Константин Николаевич поставил перед военно-морским командованием важный вопрос: «Какое значение и какой состав должен иметь Балтийский флот наш при том политическом значении, которое должна иметь Россия по особому положению своему в ряду других государств?»⁴⁸. Вопрос о численности и составе Черноморского флота не ставился по причине неизвестности его судьбы по окончании Крымской войны.

⁴⁵ Казнаков Н. О броненосных судах как средствах защиты берегов. // Морской сборник. 1864. № 2. Броненосное судостроение. С. 77.

⁴⁶ Болтрукевич В.А. Развитие Императорского Российского флота во второй половине XIX века в восприятии военно-морских кругов. С. 47.

⁴⁷ Доказывает ли Чарльстонское дело, что мониторы не удовлетворяют потребностям местной прибрежной обороны вообще и наших берегов в особенности? // Морской сборник. 1864. № 2. Известия об иностранных броненосцах. С. 105.

⁴⁸ РГА ВМФ. Ф. 224. Оп. 1. Д. 299. Л. 77.

В работе рассмотрены мнения по данному вопросу представителей высшего руководства Морского ведомства – адмиралов: А.С. Меншикова, Ф.П. Литке, Е.В. Путятина, Ф.П. Врангеля, В.И. Мелихова, К.И. Истомина. Высказанные ими точки зрения и предложения наглядно продемонстрировали различные подходы к дальнейшему развитию российского флота и задачам, которые перед ним необходимо ставить.

В целом, мнения по вопросу о значении российского флота можно представить в виде двух противоположных позиций. Первая сводилась к тому, что корабль должен обеспечивать оборону государства, его побережья и, что немаловажно, подступов к столице. Согласно второй точке зрения, флот необходим для поддержки позиций России в международных отношениях.

Вопросы строительства оборонительного флота на протяжении длительного периода обсуждались в военно-морских кругах. Так, Е.И. Аренс видел причины появления кораблей береговой обороны в недостаточном финансировании флота: «На отпускавшиеся ничтожные суммы наше правительство склонно было строить по преимуществу броненосцы береговой обороны и плавающие батареи, т.е. суда, совершенно не пригодные для дальнего плавания и боя в открытом море»⁴⁹.

Генерал-адмирал, великий князь Константин Николаевич при поддержке императора Александра II прилагал достаточные усилия для того, чтобы начать создание броненосного флота, в первую очередь – флота оборонительного. Во всеподданнейшем отчете за 1861 году он писал: «...что же касается до рода судов, которыми должен быть снабжен наш флот, то, имея ввиду, что священный долг защиты Отечества налагает на Морское управление обязанность заботиться о безопасности наших берегов, я полагаю обратить, во-первых, все средства на созидание сил оборонительных для охранения доступов к нашим прибрежьям и потом уже начать сооружение судов, предназначенных для нападения и могущих переплывать моря и океаны»⁵⁰.

Стоит отметить, что длившиеся на протяжении 50-х годов XIX в. дискуссии о целесообразности строительства кораблей береговой обороны в конце концов склонили чашу весов в сторону оборонительной концепции флота. Необходимость создания оборонительного флота была обусловлена, в первую очередь, потребностями защиты морских рубежей страны, а также стесненным финансовым положением государства в рассматриваемый период в совокупности с техническим отставанием отечественной промышленной базы.

Третий параграф – «Создание первых отечественных кораблей береговой обороны – броненосных плавающих батарей» – посвящен исследованию первого этапа создания оборонительного флота – строительству броненосных плавающих батарей «Первенец», «Не тронь меня» и «Кремль».

В России броненосные батареи были, в первую очередь, необходимы как средство для блокирования доступа вражеского флота к Кронштадту. В случае попытки противника прорваться между фортами в узком проливе большого рейда,

⁴⁹ Аренс Е.И. Русский флот. Исторический очерк. СПб., 1904. С. 53.

⁵⁰ РГА ВМФ. Ф. 167. Оп. 1. Д. 29. Л. 21 об – 22.

эти батареи должны были стать ключевым элементом обороны, предотвращая проникновение неприятеля и обеспечивая защиту стратегически важного морского района⁵¹.

В ноябре 1861 года между Морским министерством и английской компанией «Thames Iron Works and Shipbuilding Factory» был заключен контракт на постройку первого отечественного корабля береговой обороны – броненосной батареи «Первенец»⁵². Заказ первого броненосца в Англии был оправдан отсутствием необходимых технологий и опыта в отечественной промышленности для строительства крупных броненосных кораблей.

В работе отмечается, что в России также принимались организационные мероприятия для обеспечения строительства подобных кораблей. Так, в 1861 году решением императора был учрежден «комитет для изыскания средств к скорейшему удовлетворению потребностей современной артиллерии и возникающего железного судостроения» под руководством генерал-адъютанта, адмирала графа Е.В. Путятина. В обязанности комитета, помимо прочего, входило «обсуждение и разрешение сущности требований Морского ведомства по количеству, качеству и роду требуемых для кораблестроения предметов»⁵³.

В январе 1863 года на верфи Галерного островка было начато фактическое строительство второй батареи, получившей название «Не тронь меня». Контракт на постройку был заключен с английским промышленником К. Митчеллом⁵⁴.

В апреле 1863 г. с заводом «Семянникова и Полетики» был заключен государственный контракт на строительство третьего в серии корабля – броненосной батареи «Кремль».

Необходимо отметить, что в процессе строительства батарей были апробированы многие технические новшества, как, например, электрический телеграф для передачи приказаний с мостика в машинное отделение. В конструктивном плане новшеством стало применение боковых килей.

Основным недостатком батарей стала их неудовлетворительная управляемость и бортовая качка. Кроме того, в связи с побортным расположением орудий ограничивалась возможность вести прицельный огонь по одной цели всеми орудиями. Это, в том числе, сказалось на том, что следующим этапом строительства оборонительного флота стало создание башенных кораблей «мониторного» типа.

Глава вторая – «Проектирование и строительство кораблей береговой обороны «мониторного» типа» состоит из трёх параграфов и посвящена изучению второго этапа строительства оборонительного флота на Балтике, а также созданию кораблей круглой формы по проекту вице-адмирала А.А. Попова, предназначавшихся для обороны черноморского побережья.

⁵¹ РГА ВМФ. Ф. 167. Оп. 1. Д. 31. Л. 56 об.

⁵² Отчет о действиях кораблестроительного технического комитета в 1862 году, представленный генерал-майором Чернявским. // Морской сборник. 1863. № 8. Официальные статьи и известия. С. 166.

⁵³ РГА ВМФ. Ф. 164. Оп. 1. Д. 500. Л. 1 – 1 об.

⁵⁴ Извлечение из всеподданнейшего отчета по морскому ведомству за 1862 год (в особом приложении). // Морской сборник. 1864. № 3. Официальные статьи и известия. С. 14.

В первом параграфе – «Мониторная кораблестроительная программа. Создание башенных броненосных лодок типа «Ураган»» – рассматривается этап строительства в 1863 – 1865 гг. однопашенных броненосных лодок типа «Ураган».

Решение о строительстве «мониторов» было принято российским правительством, исходя из успешного применения подобного типа корабля во время Гражданской войны в Америке. Кроме того, эти корабли могли быть построены сравнительно быстро и не требовали использования слишком толстой брони, производство которой в России на тот момент было затруднительно без значительных временных затрат и специализированного оборудования. Для получения знаний и опыта в строительстве подобных кораблей в Америку была командирована группа специалистов. В России для обеспечения строительства кораблей были учреждены комиссии из кораблестроителей и портовых механиков. В результате по американскому проекту было построено 10 однопашенных броненосных лодок.

Второй параграф – «Двухбашенные броненосные лодки «Смерч», «Русалка», «Чародейка» как развитие «мониторного» типа кораблей береговой обороны» – посвящен изучению этапа строительства двухбашенных броненосных лодок «мониторного» типа, которые создавались как дальнейшее развитие проекта однопашенных лодок типа «Ураган». На данных кораблях были впервые применены башни системы «Кольза». Важным конструктивным новшеством при строительстве двухбашенных лодок стало применение клетчатой (бракетной) системы набора, что обеспечивало повышенную прочность и непотопляемость.

Опыт эксплуатации башенных лодок выявил ряд конструктивных недостатков, в том числе малую высоту надводного борта и неудовлетворительные маневренные характеристики. Это вызвало необходимость в дальнейшем развитии кораблей береговой обороны. На основе практического опыта в обеспечении живучести кораблей данного класса С.О. Макаровым были разработаны фундаментальные основы остойчивости и непотопляемости.

В третьем параграфе главы – «Корабли береговой обороны в системе обеспечения защиты черноморского побережья России» – рассматривается опыт применения кораблей береговой обороны для защиты черноморских рубежей России, которые после окончания Крымской войны находились в состоянии полной незащищенности. Так, в конце 60-х годов XIX века по предложению А.А. Попова было принято решение о строительстве особого типа «мониторов» – броненосцев круглой формы, впоследствии получивших название «поповки». В связи с усеченным финансированием, а также в соответствии с экономической политикой Морского министерства было построено только два корабля по данному проекту.

На «поповках» также были апробированы технические новшества кораблестроительной науки. Так, «Новгород» стал первым кораблем, на котором было принято решение об установке трюмной трубы, дающей возможность выкачивать воду из трюмных отсеков корабля. Также, при изготовлении броневых плит применялась новая технология нагрева металла и «быстрой гибки».

К достоинствам «поповок», как представляется, можно отнести способность при малой осадке принимать большой груз на борт, что позволяло круглым кораблям иметь более толстую броню и нести серьезное артиллерийское вооружение. Недостатками являлись высокая стоимость, отсутствие тарана и крайне низкая, даже по меркам кораблей береговой обороны, скорость. Следует сделать вывод о том, что несмотря на инновационный подход и стремление к максимальному усилению брони и вооружения, корабли этого типа не стали эффективными боевыми единицами.

Третья глава диссертационного исследования – **«Переход к строительству новых типов кораблей береговой обороны: башенных броненосных фрегатов и броненосцев береговой обороны»** структурно состоит из двух параграфов. **Первый параграф** – **«Башенные броненосные фрегаты типа «Адмирал Грейг» как попытка создания мореходного корабля береговой обороны»** посвящен третьему этапу создания броненосного оборонительного флота на Балтике, в результате которого оборонительный флот пополнился четырьмя башенными броненосными фрегатами: «Адмирал Грейг», «Адмирал Лазарев», «Адмирал Спиридов» и «Адмирал Чичагов».

Необходимость создания следующей серии броненосцев объяснялась, в том числе, опасениями руководства Морского ведомства, что после окончания действующих контрактов на строительство броненосцев судостроительные заводы будут вынуждены распустить работников, освоивших технологию броненосного судостроения, что вызвало бы кадровые сложности в будущем⁵⁵. Конструктивно вновь проектируемые корабли являлись развитием проекта башенной броненосной лодки «Смерч».

При создании башенных броненосных фрегатов предполагалось максимальное использование отечественных комплектующих, и материалов, в том числе, металла.

Их создание стало важной ступенью развития отечественного кораблестроения, так как приводило к освоению новых технологий, а также более глубокому освоению специалистами особенностей броненосного судостроения. Этот процесс стал первым опытом в проектировании и серийной постройке крупных броненосных кораблей для российского флота. Современники оценивали эти корабли в целом положительно. Так Артиллерийское отделение Морского технического комитета в своем отчете называло броненосный фрегат «Адмирал Лазарев», броненосным судном нового типа⁵⁶. Создание подобных кораблей позволило усовершенствовать технологию строительства бронированных боевых кораблей, а также дать импульс к развитию смежных отраслей промышленности. В частности, металлургической и машиностроительной.

Второй параграф третьей главы – **«Создание броненосцев береговой обороны типа «Адмирал Сенявин». Финал концепции броненосного оборонительного флота»** – посвящен заключительному этапу создания

⁵⁵ Военное кораблестроение в России в 1864 году. // Морской сборник. 1865. № 10. Часть неофициальная. С. 291.

⁵⁶ Цит. по: Болтрукевич В.А. Развитие Императорского Российского флота во второй половине XIX века в восприятии военно-морских кругов... С. 57.

броненосного оборонительного флота – строительству броненосцев береговой обороны «Адмирал Ушаков», «Адмирал Сенявин» и «Генерал-адмирал Апраксин».

К концу 70-х годов XIX века корабельный состав Балтийского флота, по мнению ряда исследователей, представлял собой «неудачный компромисс» между двумя концепциями строительства флота – океанской и оборонительной. Сторонники первой утверждали, что в целях противостояния вероятному противнику России необходимо избрать тактику «крейсерской войны». Оппоненты данной концепции считали, что флот должен быть приспособлен, в первую очередь, для защиты государственных границ. В результате, Балтийский флот не был готов ни к отражению германского нападения на русское побережье, ни к нанесению смертельного удара по английской морской торговле⁵⁷.

Создававшиеся ранее броненосцы береговой обороны «мониторного» типа, а также башенные броненосные фрегаты нуждались в улучшении мореходных качеств, в частности, в целях расширения района их предполагаемого боевого применения.

Первый в серии броненосец береговой обороны был заложен на Балтийском судостроительном заводе 22 октября 1892 года⁵⁸. Спуск корабля на воду был произведен 27 октября 1893 года. В конце апреля 1894 года была завершена сборка главных и вспомогательных механизмов⁵⁹. Механизм для броненосца был заказан английской фирме «Модслей, сыновья и Фильд»⁶⁰.

Второй корабль в серии, броненосец береговой обороны «Адмирал Сенявин» был заложен в апреле 1893 года на стапеле Нового Адмиралтейства, при этом фактически работы выполнялись с июля 1892 года⁶¹. Судовой механизм для броненосца в 5 000 индикаторных сил был заказан английской фирме «Гомфрейс, Теннант и К^о»⁶². Решение об иностранном заказе механизма Морское министерство объясняло загруженностью Балтийского и Франко-русского заводов⁶³.

В октябре 1894 года в связи с появившейся технологической возможностью в эллинге Нового Адмиралтейства было начато фактическое строительство третьего броненосца береговой обороны «Генерал-адмирал Апраксин»⁶⁴.

При проектировании этих кораблей были применены многие новаторские принципы кораблестроительной науки. Так, применение и апробирование на броненосце 10"/45 орудия, спроектированного в 1892 г. подполковником морской артиллерии А.Ф. Бринком, стало своеобразной «заготовкой» для последующего его применения на «броненосцах – крейсерах» класса «Пересвет»⁶⁵.

⁵⁷ Монаков М.С., Родионов Б.И. История российского флота в свете мировой политики и экономики (X – XIX вв.). М., 2006. С. 692.

⁵⁸ РГА ВМФ. Ф. 421. Оп. 1. Д. 1066. Л. 68.

⁵⁹ Грибовский В.Ю., Черников И.И. Броненосец «Адмирал Ушаков». С. 71, 79.

⁶⁰ РГИА. Ф. 1263. Оп. 4. Д. 33. Л. 69 об.

⁶¹ Бережной С.С. Линейные и броненосные корабли... С. 108.

⁶² РГИА. Ф. 1263. Оп. 4. Д. 33. Л. 69 об.

⁶³ Там же. Л. 67.

⁶⁴ Бережной С.С. Линейные и броненосные корабли... С. 108.

⁶⁵ С.Е. Виноградов, А.Д. Федечкин. «Рюрик» — флагман Балтийского флота. М., 2003. С. 39.

Все три броненосца береговой обороны в составе эскадры под командованием контр-адмирала Н.И. Небогатова 3 февраля 1905 года отправились из Либавы в Тихий океан для усиления 2-й Тихоокеанской эскадры адмирала З.П. Рожественского. При этом, огибая Европу, броненосцы береговой обороны «Адмирал Ушаков», «Адмирал Сенявин» и «Генерал-адмирал Апраксин» показали впечатляющие мореходные качества, держась на океанской волне спокойнее океанских кораблей «Николай I» и «Владимир Мономах»⁶⁶.

Во время Цусимского сражения 15 мая 1905 года, контр-адмирал Н.И. Небогатов, считая невозможным предпринять меры контратаки, поднял на броненосце Николай I сигнал о сдаче. За ним спустили флаги и оставшиеся корабли, в том числе, броненосцы береговой обороны «Адмирал Сенявин» и «Генерал-адмирал Апраксин». Отставший от эскадры «Адмирал Ушаков», командиром которого был капитан 1 ранга В.Н. Миклуха, несмотря на сдачу эскадры, открыл огонь по японским кораблям и был утоплен артиллерийским огнем⁶⁷.

Несмотря на трагическую судьбу всех трех броненосцев береговой обороны, следует признать, что корабли, предназначенные для выполнения функций береговой обороны, на Востоке решали задачи океанских броненосцев. Корабли совершили в составе эскадры беспрецедентный в истории переход протяженностью в 18 тысяч миль⁶⁸. Сам факт благополучного перехода низкобортных кораблей из Балтики на Тихоокеанский театр является достаточным показателем положительных мореходных качеств последних российских броненосцев береговой обороны.

Создание броненосцев береговой обороны «Адмирал Ушаков», «Адмирал Сенявин» и «Генерал-адмирал Апраксин», по сути дела, стало последним этапом создания флота береговой обороны, поскольку изменение тактики ведения морского боя в совокупности с внешнеполитическими причинами привели подтвердить необходимость строительства более крупных кораблей флота открытого моря.

В Заключении подводятся итоги исследования. Идея создания оборонительного флота родилась после окончания Крымской войны 1853 – 1856 гг. как ответ на естественную потребность восстановить флот в затрудненных экономических и финансовых условиях не позволявших создавать океанские корабли большого водоизмещения. Кроме того, строительство боевых кораблей для Черноморского флота было запрещено условиями Парижского мирного договора 1856 г. Предполагалось, что корабли береговой обороны могли быть построены сравнительно быстро, что было важным фактором в условиях внешнеполитической напряженности того периода.

Строительство кораблей береговой обороны потребовало проведения в России определенных организационных мероприятий, таких как строительство эллингов, железных паровых мастерских, пристаней, железных дорог, газового

⁶⁶ Дмитриев Н.Н. Указ. соч. С. 3.

⁶⁷ История российского флота. С. 683.

⁶⁸ Криницын Ф., Чернов Ю., Дмитриев В., Гречанюк Н.М. Балтийский флот: исторический очерк. М., 1960. С. 109.

освещения и других необходимых приспособлений. Кроме того, для освоения технологий железного судостроения в другие страны командировались российские специалисты.

В ходе создания оборонительного флота велись соответствующие разработки в области вооружения, так как внедрение нарезной артиллерии предъявило серьезные требования к развитию артиллерийской науки. Также, строительство кораблей сопровождалось значительной реконструкцией и адаптацией под нужды создания броненосцев судостроительных предприятий. Корабли береговой обороны заключали в себе многие последние новшества кораблестроительной науки и промышленных технологий.

В процессе создания кораблестроители столкнулись с бессистемностью и непродуманностью реализации новшеств, что затрудняло и задерживало постройку. В частности, несвоевременная разработка конструкторской документации приводила к затягиванию процесса строительства. Кроме того, в очередной раз было продемонстрировано известное отставание отечественной промышленности и продолжающийся бюрократизм на местах. Мешала строительству и проявлявшая себя неэффективность казенной системы судостроения, определяющей взаимодействие верфей, заводов, управления портов. Определенные сложности создавало, также, неудовлетворительное финансирование строительства кораблей. Стоит подчеркнуть, что несмотря на все возникавшие трудности, оборонительный флот все же был создан.

В большинстве своем, внешнеполитическая обстановка не предоставила возможности кораблям береговой обороны в полной мере проявить себя при выполнении возложенных на них задач. Вместе с тем, как представляется, их создание не стало непродуманным шагом российского правительства. Появление концепции оборонительного флота позволило Российской империи восстановить свои потери после Крымской войны и создать конкурентную морскую силу, способную противостоять потенциальным противникам.

Опыт морских сражений конца XIX – начала XX вв., в том числе неутешительные итоги Русско-японской войны 1904 – 1905 гг., а также дальнейшее развитие артиллерии доказали необходимость наличия в составе флота кораблей большего водоизмещения и с более мощным вооружением. Это привело к смене ориентации морской политики России на создание крейсерского флота. Строительство броненосцев береговой обороны, по сути дела, было завершено. Причиной этому стали, в том числе, общемировые тенденции в кораблестроении.

В то же время, создание оборонительного флота России стало достаточно важным этапом в истории русского кораблестроения, который привел к ускорению развития судостроительной и смежных отраслей промышленности, освоению новых технологий броненосного и металлического судостроения. Кроме того, этот этап способствовал качественной подготовке судостроительных кадров и новым разработкам в соответствующих отраслях науки и промышленности. Корабли береговой обороны, несмотря на ряд конструктивных недостатков, в течение всего периода своего существования оправдывали свое предназначение как средства защиты российских берегов.

III. СПИСОК РАБОТ, ОПУБЛИКОВАННЫХ АВТОРОМ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

1) Игнатенко, С.В. «Адмирал Ушаков», «Адмирал Сенявин» и «Генерал-адмирал Апраксин» – броненосцы береговой обороны российского императорского флота // Власть истории и история власти. – 2024. – Т. 10, № 3 (53). – С. 41 – 47. (0,6 п.л.);

2) Игнатенко, С.В. К вопросу об изучении истории создания оборонительного флота России (вторая половина XIX – начало XX вв.) // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Серия: Гуманитарные науки. – 2023. – № 12-1. – С. 15 – 20. (0,6 п.л.);

3) Игнатенко, С.В. Создание первых кораблей береговой обороны России (броненосных батарей) в 60-х годах XIX века // Власть истории и история власти. – 2023. – Т. 9, № 8 (50). – С. 176 – 181. (0,34 п.л.);

4) Игнатенко, С.В. К вопросу истории создания кораблей береговой обороны России во второй половине XIX века / С.В. Игнатенко, А.В. Выволокина // Неделя науки Санкт-Петербургского государственного морского технического университета. – 2022. – № 1-1 – С. 526 – 530. (0,25 п.л., вклад автора диссертации – 0,2 п.л.);