

## **ОТЗЫВ**

### **официального оппонента**

кандидата исторических наук Кудрявцева Николая Александровича  
на диссертацию Игнатенко Сергея Владимировича  
«Создание оборонительного флота России во второй половине XIX века»  
по специальности 5.6.6 – История науки и техники (исторические науки)  
на соискание ученой степени кандидата исторических наук

Диссертация Сергея Владимировича Игнатенко «Создание оборонительного флота России во второй половине XIX века» посвящена важной и актуальной проблеме обеспечения безопасности протяженных морских границ Российского государства. В современных условиях для успешного и устойчивого экономического развития России нужен флот, способный действовать как в открытом море, обеспечивая интересы отечественной морской торговли, так и бороться с флотом противника у своих берегов.

В этом отношении безусловный интерес представляет опыт проектирования, строительства и эксплуатации броненосных кораблей береговой обороны в условиях масштабных политических и социально-экономических преобразований в Российской империи после окончания Крымской войны.

Объектом исследования диссертации является броненосный оборонительный флот России, который проектировался и строился во второй половине XIX в. Предметом изучения стали «организационно-технические, финансово-экономические и социально-политические стороны строительства броненосного оборонительного флота» (С. 5). Из поставленных соискателем задач следует, что главной целью работы является ответ на вопросы: насколько состояние отечественной корабельной науки, судостроения, финансирования, тогдашнего уровня организации и подготовки управленческих кадров отвечали планам строительства передового броненосного флота. Дать комплексную оценку «роли кораблей береговой обороны в системе отечественного военно-морского флота исследуемого периода» (С. 6).

Хронологические рамки диссертации вполне логично охватывают период с окончания Крымской войны в 1856 г. до завершения строительства последней серии броненосцев береговой обороны в 1899 г. и отказу в дальнейшем от строительства кораблей такого класса. Вместе с тем, в целях решения поставленных задач, в научной работе рассматриваются отдельные сюжеты, выходящие за хронологические рамки.

Оборонительный броненосный флот во второй половине XIX в. строился исключительно для Балтийского флота и Черноморского флота. Балтийский флот должен был обеспечить безопасность Кронштадта и Петербурга, а Черноморский флот защиту Черноморского побережья. Непосредственное проектирование, строительство и испытания большинства кораблей происходило в столичном регионе. На Черном море достраивались и несли службу броненосцы береговой обороны «Новгород» и «Вице-адмирал Попов». Север и Тихоокеанский регион в эти годы оставались без внимания правительства. Морские силы России здесь были



ничтожны. Поэтому территориальные рамки исследования С.В. Игнатенко обоснованно ограничивает Балтикой и Черным морем.

В разделе «Степень изученности темы» автор дает краткий анализ существующих исследований по теме диссертации. Историографический обзор охватывает научную литературу дореволюционного, советского и современного периодов. Как следует из историографического разбора, в дореволюционных научных трудах рассматривались общие проблемы развития отечественного броненосного судостроения. В частности, сложности с проектированием и строительством кораблей береговой обороны, недостаточное финансирование судостроительных программ, отсутствие квалифицированных рабочих кадров и др.

Без внимания автора не остались и научные достижения второй половины XIX в области отечественного броненосного кораблестроения. В частности, упоминается работа Ивана Петровича Белавенеца «О девиации компасов...». В 1863 г. И.П. Белавенец впервые в мировой истории мореплавания уменьшил магнитное поле броненосной батареи «Первенец», разработав способ уничтожения девиации с использованием метода противоположных курсов.

В диссертации отмечаются и научные заслуги Степана Осиповича Макарова в области теории непотопляемости и живучести корабля. В этой связи можно было бы обратить внимание на первую работу С.О. Макарова по этой теме: «Броненосная лодка «Русалка» (Исследование плавучести лодки и средства, предлагаемые для усиления этого качества). Статья была опубликована 1870 г. в «Морском сборнике» (№№ 3,5,6) после того, как мичман С. Макаров в 1869 г. на броненосной лодке «Русалка» попал в аварию в Финском заливе. В своей работе Макаров предложил ряд мер для борьбы с подводными пробоинами, которые были одобрены и приняты Морским ведомством.

Советский период историографии по теме диссертации в основном представлен трудами известных советских историков флота: Л.Г. Бескровного, А.П. Шершова, Р.М. Мельникова, Н.А. Залесского, С.П. Моисеева и др. Отдавая должное указанным авторам в изучении отдельных аспектов проектирования, строительства и боевого использования кораблей береговой обороны, С.В. Игнатенко, обращает недостаточное внимание на степень разработки ими тех вопросов, которые поставлены соискателем в диссертационном исследовании. Так, например, книга С.П. Моисеева «Список кораблей русского парового и броненосного флота...» по содержанию краткий очерк создания броненосного флота. Монография А.П. Шершова «К истории военного кораблестроения» при всей своей значимости, дает лишь общее представление об эволюции строительства броненосных кораблей береговой обороны.

Тема оборонительного флота нашла продолжение в трудах современных исследователей. Автор отмечает работы В.Ю. Грибовского, Т.В. Алексева, И.И. Черникова, М.Н. Барышникова и целого ряда других ученых, в которых рассматриваются многие аспекты, связанные с историей создания кораблей береговой обороны. Без внимания С.В. Игнатенко не остались и диссертационные изыскания. Среди них особо выделяются диссертации С.Д. Климовского и А.Д. Федечкина. В диссертации Климовского С.Д. наиболее полно отражено развитие российско-американского сотрудничества в области кораблестроения в начале 60-х гг. XIX в.



Отмечается значение опыта Гражданской войны в США в деле создания на Балтике «мониторного» броненосного оборонительного флота.

Диссертация А.Д. Федечкина, по мнению автора, представляет интерес в первую очередь, с точки зрения привлечения обширного круга источников, которые позволяют проследить развитие двух основных концепций строительства флота: оборонительной и океанской. В историографическом обзоре Игнатенко С.В. обращает внимание на ряд зарубежных исследований, в которых затрагиваются отдельные проблемы создания российских броненосцев береговой обороны (С.15).

В целом, подводя итог научной разработанности темы: «Создание оборонительного флота России во второй половине XIX века» С.В. Игнатенко кратко формулирует перечень пробелов, которые остаются не восполненными. В частности, в отечественной и зарубежной историографии не в полной мере проработаны вопросы непосредственного процесса проектирования, строительства, испытаний кораблей и целый ряд других, которые определяют круг задач данного исследования.

Для достижения поставленной цели диссертации, автор привлекает широкий круг источников. Это, в первую очередь, материалы архивных фондов РГА ВМФ, РГИА, ЦГИА СПб, часть из которых впервые вводится в научный оборот. Архивные материалы позволили автору получить ответы на большинство поставленных в диссертационном исследовании вопросов. Первостепенную ценность представляют архивные документы, хранящиеся в фондах РГА ВМФ. Они отражают вопросы, касающиеся проектирования, строительства, испытаний кораблей береговой обороны. Важное место занимают протоколы Морского технического комитета, в которых отражена позиция различных специалистов в области кораблестроения.

Задействованные в работе материалы фондов ЦГИА СПб дали возможность соискателю исследовать проблемы, касающиеся непосредственной организации постройки судов на частных предприятиях по заказу Морского министерства. Фонды РГИА позволили ответить на вопросы, касающиеся финансовой стороны строительства кораблей береговой обороны и дали возможность оценить состояние отечественной промышленной судостроительной базы.

Помимо обширного архивного материала С.В. Игнатенко использовал для раскрытия заявленной темы многочисленные публицистические материалы периодической печати. Это статьи и публикации, главным образом, газеты «Кронштадтский вестник» и журнал Морского ведомства «Морской сборник». Изыскания соискателя логично дополняются источниками личного происхождения: дневниками, письмами и мемуарами великого князя Константина Николаевича, адмирала И.А. Шестакова, А.Н. Крылова. Этот перечень можно было бы еще расширить и воспоминаниями Д.А. Милютина.

Основными методами исследования соискатель выбрал историко-сравнительный и историко-системный. Системный подход позволил автору рассмотреть этапы создания кораблей береговой обороны России в виде «целостной системы, объединенной общими принципами» (С. 19). Использование историко-сравнительного метода «сделало возможным реконструировать и сопоставить между собой основные исторические этапы, связанные с



организацией создания кораблей оборонительного флота с происходящими вокруг данного явления процессами» (С. 20).

Научная новизна диссертации заключается в том, что Игнатенко С.В. впервые в отечественной историографии представил научное исследование, в котором изучены вопросы истории возникновения и становления броненосного оборонительного флота, что позволяет заполнить существенную лакуну в истории отечественного судостроения. В научный оборот были введены многочисленные архивные материалы, позволяющие по-новому посмотреть на процесс проектирования, строительства, испытаний и эксплуатации кораблей береговой обороны.

Практическая значимость работы заключается в том, что полученные результаты исследования могут быть использованы для дальнейших исследований в области истории российского флота и кораблестроения, а также при подготовке учебных курсов и пособий по истории кораблестроения, флота, корабельного вооружения и техники.

Структура диссертационного исследования вполне логична. Диссертация состоит из введения, трех глав, разделенных на параграфы, заключения, списка источников и литературы.

Первая глава посвящена проблеме появления в правящих кругах Российской империи концепции оборонительного флота и созданию первых отечественных кораблей береговой обороны – броненосных плавучих батарей. На основе широкого круга источников, С.В. Игнатенко показывает состояние отечественного флота и судостроительной промышленности после окончания Крымской войны. При этом автор обращается к предыстории парового военного судостроения. В этой связи, кажется несколько категоричным вывод об «ограниченном техническом кругозоре Николая I» (С. 28). Так, еще в июне 1841 г. Николай I повелел заказать в Англии 4 пароходо-фрегата с тем, «чтобы в военное время можно было обратить их на полезное употребление при флоте» (ПСЗРИ. Т.18. №16560 – СПб., 1890.). Пароходо-фрегаты имели водоизмещение 824 т и две 254-мм пушки. Всего до Крымской войны для Черноморско-Азовского бассейна было построено около 50 пароходов.

Во втором параграфе С.В. Игнатенко подробно рассматривает предпосылки создания броненосного оборонительного флота. Автор обоснованно утверждает, что после окончания Крымской войны в России наступила «эпоха» постоянных дискуссий о том, какой нужен флот. Оборонительный или наступательный? На основе обширного материала раскрываются объективные причины, по которым Александр II сделал выбор в пользу строительства броненосного оборонительного флота. В заключительной части первой главы рассматриваются вопросы строительства первых броненосных батарей и их вооружения. Главная проблема, как справедливо отмечает автор, заключалась в том, что строительство батарей в силу сложившейся политической ситуации, пришлось перенести в Россию. Это стало тяжелым испытанием для отечественной судостроительной промышленности. Потребовалось срочно переналаживать производство на судостроительных предприятиях. Искать и готовить специалистов судостроительного профиля. Преодолевать зависимость от иностранных материалов и комплектующих.



Во второй главе – «Проектирование и строительство кораблей береговой обороны «мониторного» типа» обстоятельно изучены проблемы перехода к строительству броненосных судов этого типа. Главным побудительным мотивом послужил опыт использования этих судов во время гражданской войны в Америке. Для получения необходимых знаний в США была направлена группа специалистов, включая капитана 1 ранга С.С. Лесовского. В результате по американскому проекту и американской технической помощи в России было построено 10 однобашенных броненосных лодок.

В этой связи, автор упустил из вида, что командировка русских специалистов в Соединенные Штаты проходила в условиях жесточайшей Гражданской войны 1861–1865 гг. между Севером и Югом. В этой войне Россия поддержала Северян. Такая дальновидная политика Александра II во многом обеспечила успех русской миссии и заложила основы будущего военно-технического сотрудничества между двумя государствами.

Одновременно со строительством однобашенных кораблей береговой обороны в России велось строительство двухбашенных броненосных лодок типа «Смерч». В военном отношении они рассматривались как развитие американских «мониторов». Особый интерес к этим судам объясняется использованием на них башен системы «Кольза». Как и в предыдущем параграфе, автор досконально разбирает преимущества и недостатки данных типов судов, погружаясь в технические детали, что, несомненно, представляет интерес для историков науки и техники.

Один из параграфов второй главы С.В. Игнатенко посвящает строительству кораблей береговой обороны для Черного моря. При этом следовало иметь ввиду, что на Черном море после окончания Крымской войны Россия вообще не имела ни гражданского, ни военного флота. По условиям Парижского мирного договора ей запрещалось иметь здесь военный флот. Черное море объявлялось нейтральным, поэтому Россия и Турция не имели право строить на побережье военные базы и крепости. Одним из способов обойти унизительные условия Парижского договора стало создание Русского общества пароходства и торговли (РОПиТ).

Автор утверждает, что «создание общества было осуществлено с учетом опыта использования гражданских судов англо-французской коалицией во время Крымской войны» (С. 111) Это не совсем так. В России был собственный опыт. Еще в 1840 г. генерал-губернатор Новороссийска и Бессарабии М.С. Воронцов предложил для усиления военно-морского флота заказать в Англии 4-6 современных пароходов двойного назначения. В мирное время они занимались бы торговыми и пассажирскими перевозками, а в случае войны могли быть переоборудованы в военные пароходы. (Залесский Н.А. «Одесса» выходит в море. Возникновение парового мореплавания на Черном море. 1827 – 1855 гг. Л.: «Судостроение», 1987. С. 47).

В ноябре 1870 г. Александр II утвердил судостроительную программу для Черного моря, которая предполагала строительство исключительно оборонительного флота. По предложению А.А. Попова было принято решение о строительстве особого типа «мониторов» – броненосцев круглой формы. Конструктивные особенности и значение для обороны Черноморского побережья этих судов автор подробно исследует в заключительном параграфе второй главы.



Третья глава диссертационного исследования посвящена последнему этапу создания броненосного оборонительного флота на Балтике. В первом параграфе С.В. Игнатенко дает подробный анализ причин, проектирования и строительства кораблей береговой обороны типа «Адмирал Грейг». Они проектировались по проекту-заданию Морского технического комитета и строились в России под руководством талантливых корабельных инженеров Прохорова Х.В., Коршикова Н.Г., Титова Н.Е. и др. Создание башенных броненосных фрегатов стало важной ступенью развития отечественного кораблестроения.

Заключительная часть главы посвящена строительству броненосных оборонительных кораблей типа «Адмирал Сенявин». Опыт эксплуатации кораблей береговой обороны предыдущих серий «мониторного» типа и башенных броненосных фрегатов показал, что они могут успешно использоваться только вблизи берегов. В начале 90-х гг. XIX в. в рамках обновленной судостроительной программы было принято решение о проектировании и строительстве кораблей береговой обороны новой серии. Их главными отличительными чертами должны были стать улучшенная мореходность, большая маневренность и огневая мощь.

При проектировании этих кораблей были использованы самые последние достижения корабельной науки. Предполагалось, что суда будут строиться в России из русских материалов и руками русских рабочих и инженеров. Однако на практике, по оценкам автора, отечественное судостроение столкнулось со многими проблемами. Техническое перевооружение на русских судостроительных предприятиях шло медленно. Морскому ведомству приходилось заказывать за границей станки и оборудование для заводов, размещать там заказы на производство различных узлов и деталей для строительства и ремонта кораблей. Положение в судостроительной отрасли по-прежнему усугублялось бюрократической волокитой, дефицитом инженерно-технических кадров, нехваткой квалифицированных рабочих и финансовых средств.

В конце 90-х гг. с нарушением сроков строительства в состав флота вступили все три броненосца серии: «Адмирал Ушаков», «Адмирал Сенявин» и «Генерал-адмирал Апраксин». В 1905 г. в составе эскадры под командованием контр-адмирала Н.И. Небогатова корабли совершили поход из Балтийского моря в Тихий океан для усиления 2-й Тихоокеанской эскадры адмирала З.П. Рожественского. Автор особо отмечает «впечатляющие мореходные качества», которые показали корабли во время перехода. Однако забывает, что основной характеристикой боевого корабля остается его боеспособность.

Сравнивая отечественные броненосцы с однопотными зарубежными кораблями, соискатель приводит тактико-технические характеристики, из которых следует, что по скорости хода, бронированию и вооружению они не уступали иностранным кораблям. (С.173-174) В то же время вопрос, как показали себя броненосцы в Цусимском сражении, до конца не раскрыт. С.В. Игнатенко ограничивается лишь упоминанием о сдаче в плен японцам броненосцев «Адмирал Сенявин» и «Генерал-адмирал Апраксин» и гибели от вражеского артиллерийского огня броненосца «Адмирал Ушаков» (С.174).

В целом же, высказанные замечания носят частный характер и не влияют на общую высокую оценку диссертационного исследования.

Диссертация Сергея Владимировича Игнатенко соответствует паспорту специальности 5.6.6. – История науки и техники (исторические науки).

Автореферат диссертации Игнатенко С.В. в полной мере отражает основные положения исследования.

Диссертация Сергея Владимировича Игнатенко «Создание оборонительного флота России во второй половине XIX века» является самостоятельной законченной научно-квалификационной работой, отвечает требованиям, установленным пп. 9 – 14 «Положения о присуждении ученых степеней» утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 24 сентября 2013 г. № 842 (с изменениями и дополнениями), а ее автор заслуживает присуждения ученой степени кандидата исторических наук по специальности 5.6.6. – История науки и техники.

Официальный оппонент –  
кандидат исторических наук,  
доцент



Кудрявцев Николай Александрович

«26» мая 2025 года

Кудрявцев Николай Александрович – кандидат исторических наук (специальность: 07.00.02 – Отечественная история), 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 Телефон: +7 9111811031

Адрес электронной почты: [kudr.nik@mail.ru](mailto:kudr.nik@mail.ru)

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова; адрес: 198035, Санкт-Петербург, ул. Двинская 5/7.

«26» мая 2025 года

