

# Иностранная техническая помощь при постройке броненосца «Двенадцать апостолов» в 1888–1892 гг.

**Аннотация.** В статье на примере постройки броненосца «Двенадцать апостолов» проанализировано использование российскими судостроительными предприятиями в конце XIX века иностранной технической помощи при строительстве кораблей. К ней отечественные судостроители прибегали по причине более высокой стоимости аналогичных отечественных изделий, но они не всегда были качественными и требовали доработок на российских предприятиях.

**Summary.** On the example of construction of the battleship «Twelve Apostles» the article analyses the use by Russian shipbuilding enterprises in the end of XIX century of foreign technical assistance during ships' construction. It was used by domestic shipbuilders due to the higher cost of similar domestic products, but they were not always qualitative and demanded improvements in Russian enterprises.

**Лабазанов Сергей Гамзатович** – доцент кафедры социально-экономических дисциплин Военно-космической академии имени А.Ф. Можайского, капитан 1 ранга запаса, кандидат экономических наук (Санкт-Петербург. E-mail: [s-labazanov@yandex.ru](mailto:s-labazanov@yandex.ru));

**Федулов Сергей Валентинович** – доцент кафедры социально-экономических дисциплин Военно-космической академии имени А.Ф. Можайского, полковник запаса, кандидат исторических наук, доцент (Санкт-Петербург. E-mail: [serg.val.fed.661000@yandex.ru](mailto:serg.val.fed.661000@yandex.ru)).

## **ИНОСТРАННАЯ ТЕХНИЧЕСКАЯ ПОМОЩЬ ПРИ ПОСТРОЙКЕ БРОНЕНОСЦА «ДВЕНАДЦАТЬ АПОСТОЛОВ» В 1888–1892 гг.**

В 1888 году на верфи Адмиралтейства в Николаеве для Российского императорского флота был заложен броненосец «Двенадцать апостолов». Он строился по индивидуальному проекту и был для своего времени современным, мощным кораблём, при небольшом водоизмещении 8709 т и скорости 15 узлов обладал солидным вооружением: 4 305-мм орудия, 4 152-мм орудия, 14 малокалиберных орудий, 6 торпедных аппаратов. Руководство постройкой корабля возлагалась на главного командира флота и портов Чёрного моря вице-адмирала А.А. Пещурова.

Несмотря на то, что государственная политика была направлена на развитие российского производства, в случаях более низкой стоимости импортных изделий допускалось использование иностранной технической помощи. Более высокая цена отечественных изделий была обусловлена стоимостью транспортировки их к месту постройки кораблей и климатическими условиями, требовавшими дополнительных топливно-энергетических ресурсов для технологических процессов. В остальном же качество российской продукции было на уровне мировых стандартов, а зачастую и выше. За счёт иностранной технической помощи руководство Российского императорского флота стремилось удешевить строительство кораблей.

4 марта 1889 года главный командир флота и портов Чёрного моря сообщил начальнику Главного управления кораблестроения и снабжений (ГУК) вице-адмиралу В.И. Попову: «Ввиду значительно выгодной цены английской фирмы «Джозеп и К<sup>о</sup>» в Шеффилде по сравнению с русскими ценами на массивные стальные изделия для строящегося броненосца «Двенадцать апостолов» через морского

агента России в Лондоне я обратился к фирме «Джозеп и К<sup>о</sup>» с предложением на изготовление двух кронштейнов (левого и правого) для поддержания внешних концов гребных валов броненосца»<sup>1</sup>.

В ответ морской агент сообщил, что английская фирма согласна изготовить кронштейны в десятидневный срок<sup>2</sup>. Но заказ был выполнен с большим запозданием. Два кронштейна были изготовлены и доставлены в Россию в марте 1890 года.

27 марта 1889 года вице-адмирал А.А. Пещуров с разрешения управляющего морским ведомством великого князя Алексея Александровича через морского агента обратился к той же фирме с предложением изготовить форштевень, ахтерштевень и рулевую раму для броненосца. Этот шаг был вызван более высокой ценой, предложенной отечественными заводами<sup>3</sup>.

21 апреля 1889 года морской агент в Англии капитан 1 ранга Н.А. Зелёный сообщил в отдел сооружений ГУК о заключении контракта с фирмой «Джозеп и К<sup>о</sup>». Она наряду с двумя кронштейнами для поддержания внешних концов гребных валов корабля обязалась изготовить для броненосца «Двенадцать апостолов» форштевень к концу июня, ахтерштевень к 15 августа, рулевую раму к 1 сентября 1889 года<sup>4</sup>. Их стоимость составила 2600 фунтов стерлингов, с учётом пересылки в Россию – 2800<sup>5</sup>.

5 мая 1889 года морскому агенту в Англии была отправлена ассигновка на 2800 фунтов стерлингов (26 755 рублей)<sup>6</sup>. 20 мая 1889 года наблюдающим за изготовлением заказанной в Англии продукции был назначен старший инженер-механик Г. Кортюс<sup>7</sup>.

«Джозеп и К<sup>о</sup>» была не единственной английской фирмой, выполнявшей заказы российского правительства для постройки броненосца «Двенадцать апостолов». 23 мая 1889 года главный командир флота и портов Чёрного моря сообщил начальнику ГУК: «Через посредничество морского агента капитана 1 ранга Н.А. Зелёного заключено соглашение с английскими заводами фирм

«Davis and C<sup>o</sup>», «Harfield and C<sup>o</sup>» и «Baxter and C<sup>o</sup>» на изготовление для броненосца «Двенадцать апостолов» брашпильей, носовых и кормовых шпильей и других устройств. Рассмотрев присланные капитаном 1 ранга Зелёным спецификации спроектированных механизмов и контракты этих заводов, предлагаю их приобрести и получить до конца навигации»<sup>8</sup>.

13 июня 1889 года морской агент уведомил начальника ГУК, что получил вексель на 1625 фунтов стерлингов для первого контрактного платежа заводу «Harfield and C<sup>o</sup>» за изготовление шпильевых приборов<sup>9</sup>. И 26 июня 1889 года начальник ГУК получил контракт, заключённый с фирмой «Harfield and C<sup>o</sup>»<sup>10</sup>.

Используя иностранную техническую помощь, руководство флота внимательно следило за новинками зарубежного судостроения. 26 июня 1889 года вице-адмирал А.А. Пещуров доложил вице-адмиралу В.И. Попову: «Во французском флоте используется способ целлюлозного наполнения, придающий судну непотопляемость и устойчивость. Такой способ и в Англии признаётся полезным. Предлагаю использовать его и на судах правительственного флота России.

Для этого вследствие возбуждения вопроса о наполнителе строителем броненосца «Двенадцать апостолов» младшим судостроителем Ратником были затребованы у морского агента в Париже капитана 2 ранга Римского-Корсакова все необходимые сведения. Полученные от него материалы оказались очень полезными. Ввиду предстоящей командировки младшего судостроителя Ратника в Англию для освидетельствования и приёмки заказанных форштевня, ахтерштевня, рулевой рамы и двух кронштейнов было бы полезным ему посетить французские верфи, чтобы ознакомиться со способом целлюлозного наполнения. А так как осмотр французских кораблей и верфей сопряжён с большими формальностями, прошу ГУК не отказать в содействии получить разрешение через посольство в Париже на осмотр верфи и кораблей младшим судостроителем Ратником от французского Морского министерства»<sup>11</sup>.

Основной целью командировки строителя корабля была проверка качества выполнения заказа. 2 сентября 1889 года он доложил морскому агенту в Англии, а также главному командиру флота и портов Чёрного моря о медлительности и небрежности отделки форштевня, ахтерштевня для броненосца на английском предприятии и просил принудить завод к скорейшему изготовлению и доставке всех заказанных отливок до закрытия навигации, отметив, что в противном случае спуск корабля будет отложен до осени 1890 года<sup>12</sup>. Кроме того, младший судостроитель К.К. Ратник строго указал наблюдавшему за работами старшему инженеру-механику Г. Кортюсу на небрежность при выполнении работ и рапортом доложил об этом вице-адмиралу А.А. Пещурову<sup>13</sup>.

Предпринятые должностными лицами меры возымели действие. 28 сентября 1889 года морской агент уведомил начальника ГУК, что, по докладу старшего инженера-механика Г. Кортюса, повторные испытания отливок на заводе фирмы «Джозеп и К<sup>о</sup>» показали удовлетворительные результаты<sup>14</sup>.

24 ноября 1889 года исполняющий обязанности главного командира флота и портов Чёрного моря вице-адмирал К.П. Пилкин просил начальника ГУК дать распоряжение о заказе заводу английской фирмы «Каммель и К<sup>о</sup>» в Шеффилде для броневой рубки броненосца «Двенадцать апостолов» брони, шпонок, гужонов, стыковых планок<sup>15</sup>.

В начале марта 1890 года из Англии были получены заказанные ранее два кронштейна для поддержания внешних концов гребных валов броненосца. 10 марта 1890 года вице-адмирал К.П. Пилкин доложил начальнику ГУК: «Доставленные с завода фирмы «Джозеп и К<sup>о</sup>» кронштейны изготовлены не в соответствии с чертежами и моделями с такими отступлениями, что установить их можно было только исправив и приспособив к корпусу корабля. Николаевским портом затрачены материалы и рабочая сила, считая в английской валюте, около 200 фунтов стерлингов, которые необходимо отнести на счёт английского завода, о чём необходимо известить

морского агента России в Лондоне. Не признает ли он со своей стороны правильным удержать указанный расход из платежа фирме»<sup>16</sup>.

В ходе строительства корабля отечественные судостроители стремились использовать передовые зарубежные разработки. 24 июля 1890 года главный командир флота и портов Чёрного моря сообщил начальнику ГУК, что руководство Николаевского порта через морского агента капитана 1 ранга Зелёного обратилось к английской фирме «Девис и К<sup>о</sup>» с вопросом об изготовлении для броненосца «Двенадцать апостолов» рулевого механизма. В его состав должен был войти и телеграф Чатборна. Стоимость рулевого привода без пошлины должна была составить 1400 фунтов стерлингов, его установка – ещё 200. Кроме того, порт должен был уплатить технику, которого предполагалось командировать от завода фирмы, за сборку и установку рулевого устройства по 30 фунтов стерлингов в месяц, всего за 8 месяцев 240 фунтов стерлингов, а также стоимость проезда по железной дороге в вагоне 2-го класса из Англии в Николаев и обратно<sup>17</sup>.

Разрешение на этот заказ было получено, и 10 сентября 1890 года капитан 1 ранга Зелёный заключил с фирмой «Девис и К<sup>о</sup>» контракт на изготовление рулевых приборов для броненосца «Двенадцать апостолов»<sup>18</sup>.

13 сентября 1890 года корабль был спущен на воду.

16 сентября 1890 года на завод Николаевского порта были доставлены шпилевые приборы Гарфильда и акт комиссии об их освидетельствовании<sup>19</sup>.

2 октября 1892 года завод получил рулевое устройство от фирмы «Девис и К<sup>о</sup>»<sup>20</sup>, но техник от фирмы не прибыл, поэтому рулевой механизм пришлось устанавливать силами российского предприятия. 7 ноября 1892 года главный командир флота и портов Чёрного моря доложил начальнику ГУК: «Техник от фирмы «Девис и К<sup>о</sup>» не явился для предоставления уважительных

объяснений, по которым могла бы быть возвращена этой фирме внесённая ею сумма 230 рублей (24 фунта стерлингов) на возмещение Морскому ведомству расходов по исправлению оказавшихся недостатков в рулевом устройстве броненосца «Двенадцать апостолов»<sup>21</sup>.

На корабле были установлены 4 вентилятора французской фирмы «Societe' de la Zoire»<sup>22</sup>, и в 1892 году он вступил в строй.

Таким образом, основные машины, механизмы, оборудование и вооружение броненосца были произведены в России, что свидетельствовало о высоком уровне отечественного судостроения. Корабль был построен по индивидуальному, а не типовому проекту, что усложняло не только его строительство, но и эксплуатацию.

Решая проблемы удешевления строительства броненосца «Двенадцать апостолов» и применения новинок зарубежной военно-морской техники, морское ведомство прибегло к иностранной технической помощи. Её объём и стоимость были незначительными, заказанное оборудование потребовало жёсткого контроля изготовления, доделок, подгонок. Отечественная промышленность могла более качественно выполнить эти заказы, но по объективным причинам цены на её продукцию были значительно выше зарубежных.

---

#### ПРИМЕЧАНИЯ

1 Российский государственный архив Военно-морского флота (РГА ВМФ). Ф. 427. Оп. 1. Д. 13. Л. 36.

2 Там же.

3 Там же. Л. 43.

- 4 Там же. Л. 51.
- 5 Там же. Л. 50.
- 6 Там же. Л. 56.
- 7 Там же. Л. 68.
- 8 Там же. Л. 71.
- 9 Там же. Л. 74.
- 10 Там же. Л. 78.
- 11 Там же. Л. 86, 87.
- 12 Там же. Л. 113.
- 13 Там же. Л. 126.
- 14 Там же. Л. 128.
- 15 Там же. Л. 154.
- 16 Там же. Л. 204.
- 17 Там же. Л. 244.
- 18 Там же. Л. 288.
- 19 Там же. Л. 295.
- 20 Там же. Л. 475.
- 21 Там же. Л. 476.
- 22 Там же. Л. 487.