

ВЛАДИМИР ГРИБОВСКИЙ



Эскадренные броненосцы типа «Бородино»

Герои
Цусимы



«Император Александр III», «Князь Суворов», «Бородино», «Орел», «Слава»



ВЛАДИМИР ГРИБОВСКИЙ

**От Цусимы
до Моонзунда**

**ЭСКАДРЕННЫЕ БРОНЕНОСЦЫ
ТИПА «БОРОДИНО»**

Москва
«Яуза»
«Эксмо»
Санкт-Петербург
«Гангут»
2012

Оформление серии П. Волкова

В оформлении переплета использована
иллюстрация художника А. Заикина

Автор выражает благодарность за помощь
в подготовке книги Л. И. Амирханову, С. С. Быченя, Э. А. Журавлеву,
С. В. Молодцову и А. Л. Сидоренко

Грибовский В. Ю.

Г 82 Эскадренные броненосцы типа «Бородино». Герои Цусимы / Владимир Грибовский. — М. : Яуза : Гангут : Эксмо, 2012. — 208 с. — (Война на море).

ISBN 978-5-699-57873-3

«Ведя за собой эскадру, он имел уже сильный крен и тоже пылал – горели мостики, вырывалось пламя из орудийных полупортов, играя багровым отсветом на воде. Потом, не выходя из строя, он повалился на правый борт, сделав последний залп из двенадцатидюймовой башни...» — так вспоминали о гибели броненосца «Бородино» участники Цусимского сражения, в котором пали смертью храбрых три из четырех кораблей этого типа, составлявших ядро русской эскадры («Князь Суворов» и «Император Александр III» затонули со всем экипажем, с «Бородино» спасся лишь один матрос). Историки до сих пор спорят о причинах трагедии – если американские эксперты объявили конструкцию этих линкоров **«самой неудачной из всех когда-либо построенных»** (высокий центр тяжести при множественных боевых повреждениях приводил к потере остойчивости и переворачиванию), то отечественные специалисты, наоборот, считают их наиболее совершенными броненосцами эпохи, объясняя опрокидывание не ошибками кораблестроителей, а недопустимой перегрузкой, из-за чего нижний броневой пояс полностью скрылся под водой. Несмотря на это, все четыре линкора выдержали огромное количество попаданий (так, «Бородино» поразили более сотни вражеских снарядов, 12 из них – калибром 305 мм) — оказавшись под таким огнем, любой из японских или британских броненосцев пошел бы на дно гораздо раньше. Исключительную живучесть продемонстрировал и пятый корабль серии — легендарная «Слава», которая в 1917 году успешно вела бой против мощных германских дредноутов, оставшись на плаву под немыслимым для других броненосцев градом 12-дюймовых «чемоданов»...

Эта книга воздает должное прославленным линкорам, предоставляя исчерпывающую информацию обо всех кораблях типа «Бородино» — их создании, службе и боевом применении. Коллекционное издание на мелованной бумаге высшего качества иллюстрировано сотнями эксклюзивных чертежей и фотографий.

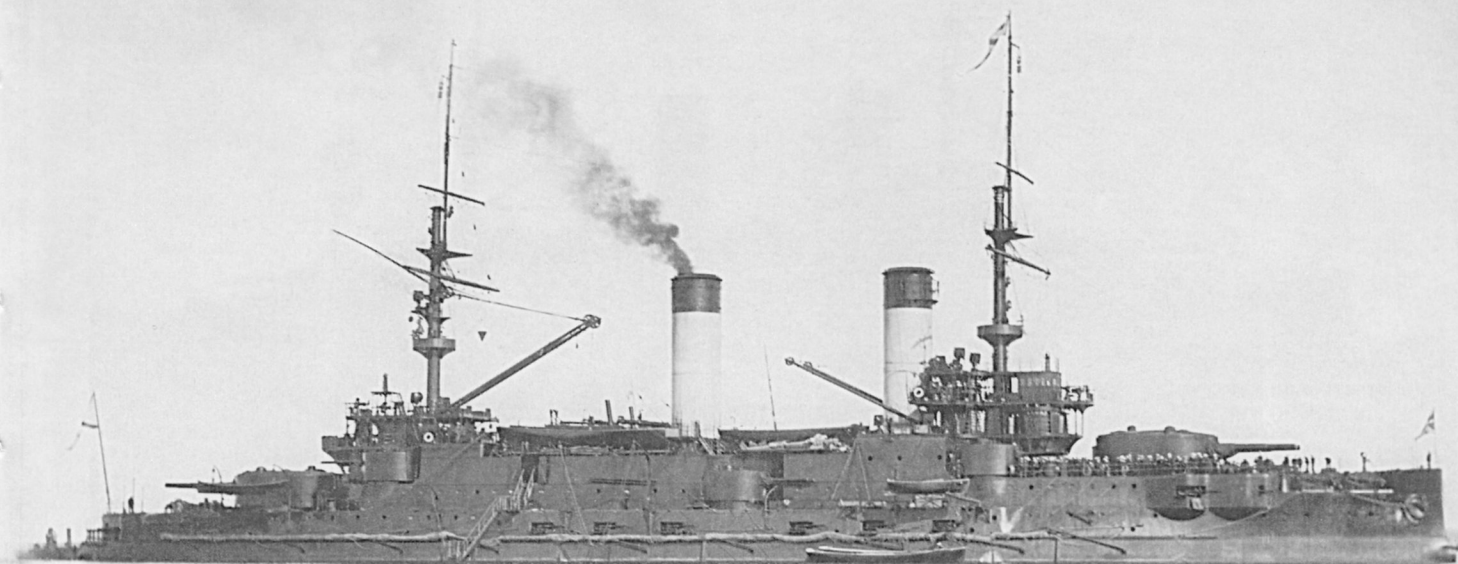
**УДК 355/359
ББК 68**

ISBN 978-5-699-57873-3

© Грибовский В.Ю., 2012
© ООО «Издательство «Яуза», 2012
© ООО «Издательство «Эксмо», 2012
© ООО «Издательство «Гангут», оригинал-макет, 2012

СОДЕРЖАНИЕ

Замысел и проектирование.....	5
«Бородино» в Новом Адмиралтействе.....	14
«Бородино» и «Орел» на Неве.....	20
Броненосцы Балтийского завода.....	31
Устройство броненосцев типа «Бородино».....	44
«Император Александр III» проходит испытания.....	102
«Бородино» готовится к походу.....	108
«Князь Суворов» и «Орел» вступают в строй.....	115
Поход на Дальний Восток.....	130
В Цусимском сражении.....	145
«Слава» и «Цесаревич» в составе Балтийского флота.....	180
В ряду современников.....	205



**Эскадренный броненосец «Бородино»
и крейсера I ранга «Аврора» и «Светлана»
(на втором плане справа и слева).
Кронштадт, август 1904 года**



Линейный корабль «Слава». 1916 год



ЗАМЫСЕЛ И ПРОЕКТИРОВАНИЕ

Эскадренный броненосец «Бородино» — головной корабль самой крупной в России серии из пяти эскадренных броненосцев, которые должны были составить ядро флота Тихого океана, основанного императором Николаем II с целью защиты российских владений и обеспечения политических интересов империи на Дальнем Востоке в ответ на военные приготовления Японии.

Корабли строились по объединенным в 1899 году кораблестроительным программам — семилетней «балтийской» (1895 года) и особой «для нужд Дальнего Востока» (1898 года), завершившимся в 1905 году и предусматривавшим постройку одиннадцати эскадренных броненосцев и одного броненосца береговой обороны. Фактически флоту сдали только десять эскадренных броненосцев, из которых пять относились к типу «Бородино».

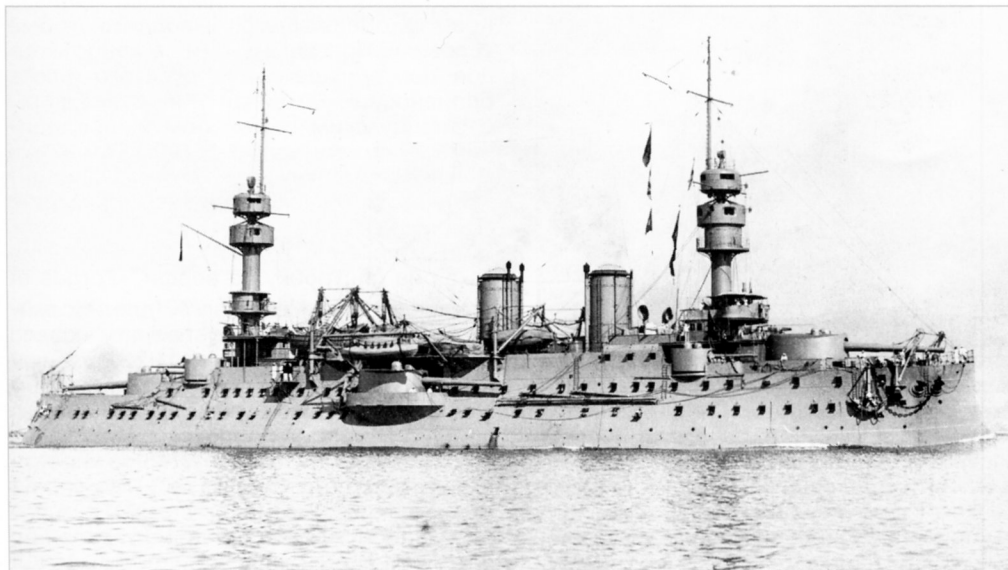
Их строительство финансировалось как по соответствующим расходным статьям обычного морского бюджета в счет программы 1895 года (четвертый и пятый броненосцы программы, «Бородино» и «Орел»), так и за счет ассигнований, отпущенных в 1898 году на «дальневосточные нужды» («Император Александр III», «Князь Суворов» и «Слава»).

Начало разработке задания на проектирование новых эскадренных броненосцев положило Особое совещание высших чинов Морского ведомства, состоявшееся 27 декабря 1897 года под председательством генерал-адмирала великого князя Алексея Александровича. Приняв

решение о сосредоточении на Тихом океане мощного флота из 10 броненосцев, участники совещания высказались за увеличение главного калибра артиллерии до 305 мм по сравнению с 254-мм орудиями на «Пересвете» — головном броненосце программы 1895 года, строившемся в соответствии с концепцией крейсерской войны.

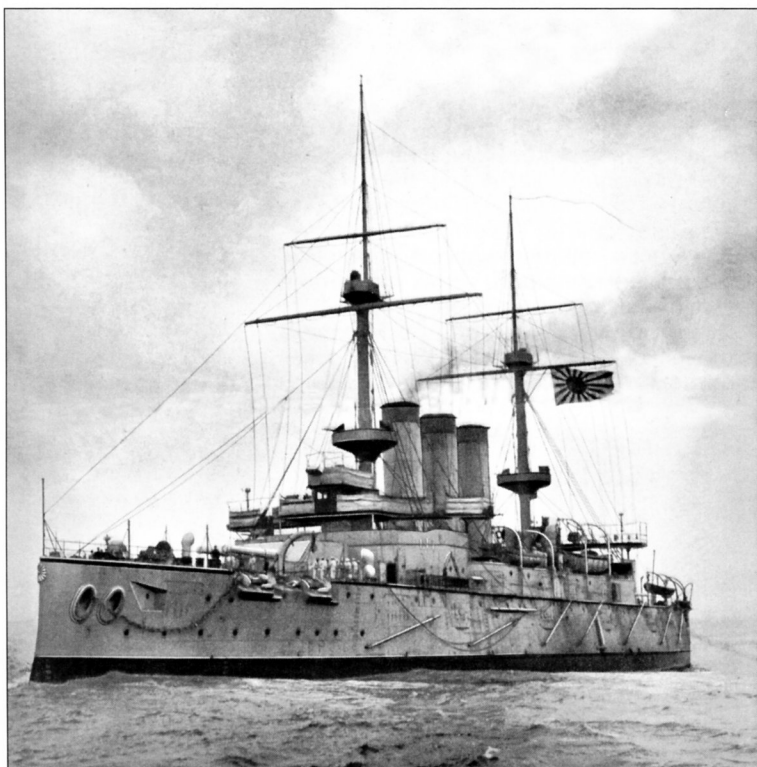
К этому времени уже не являлись секретом основные элементы вероятных противников — японских броненосцев I класса «Фудзи» и «Сикисима», спроектированных на лучших заводах Великобритании по японским заданиям, с учетом английского опыта. Поэтому часть адмиралов, например Н.И. Скрыдлов, склонялись к увеличению водоизмещения новых кораблей до 15 тыс. т, подобно английскому броненосцу «Majestic» (развитием этого типа являлись японские корабли типа «Сикисима»). Однако по соображениям экономии, а также с учетом собственного опыта водоизмещение ограничили 12 000 т при главном вооружении, аналогичном таковому броненосцев типа «Полтава»: четыре 305-мм и двенадцать 152-мм орудий. Считалось, что увеличение водоизмещения на 1000 т (проектное водоизмещение броненосца «Полтава» составляло 10 960 т) позволит за счет снятия некоторых ограничений в массе энергетической установки повысить ее мощность и, как следствие, увеличить скорость хода до 18 уз.

В начале 1898 года в Морском техническом комитете (МТК) под руководством его председателя, вице-ад-



Французский броненосец «Jauréguiberry» — прототип эскадренного броненосца «Цесаревич», конструкция которого послужила образцом при создании кораблей типа «Бородино»

**Английский
броненосец
«Victorious»
типа «Majestic»**



**Японский
броненосец
«Сикисима»,
будущий противник
эскадренных
броненосцев
типа «Бородино»
в Цусимском бою**

мирала И.М. Дикова и при участии главных инспекторов (кораблестроения — Н.Е. Кутейникова, механической части — Н.Г. Нозикова, артиллерии — А.С. Кроткова, минного дела — К.С. Остелецкого) началась разработка «Программы проекта броненосца» или, как сказали бы сейчас, тактико-технического задания.

Водоизмещение, как уже говорилось, ограничи́ли 12 000 т, дальность плавания довели до 5000 миль при скорости хода 10 уз (у броненосцев типа «Полтава» она не превышала 2800 миль). Артиллерийское вооружение дополни́ли двадцатью 75-мм и двадцатью 47-мм орудиями.

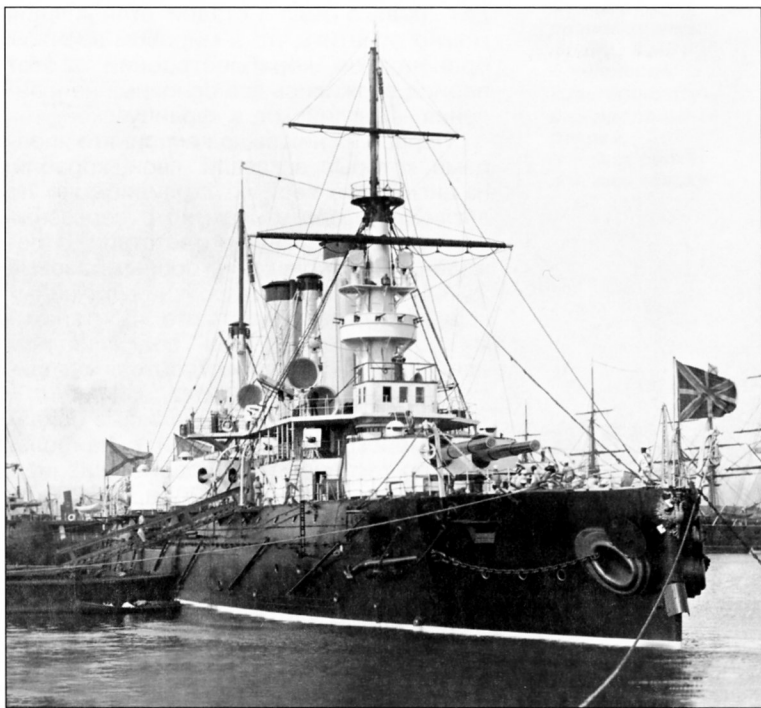
Разработанную таким образом указанную выше «Программу» предполагалось использовать для проведения международного конкурса на составление лучшего проекта нового броненосца, однако ничего подобного не получилось. Фактически все вылилось в заказ одного броненосца по типу «Пересвет» в США, благодаря напористости и хватке американского предпринимателя Чарльза Крампа, обещавшего выполнить любые условия «Программы» (и в конце концов построившего для русского флота броненосец «Ретвизан»), и переговоры с французским инженером и предпринимателем Антуаном-Жаном Амаблем Лаганем (Antoine-Jean Amable Lagane), предложившим свой вариант реализации «Программы».

8 июля 1898 года А. Лагань получил заказ на постройку на верфи «Forges et Chantiers de la Méditerranée» для Российского флота по своему проекту нового броненосца (впоследствии «Цесаревич») на общую сумму более 30 млн франков. Не последнюю роль в этом сыграло и недоверие морского ведомства к возможностям отечественной проектно-конструкторской базы. Положение усугублялось еще и тем, что МТК заранее не побеспокоился о проектировании перспективного типа броненосца и су-

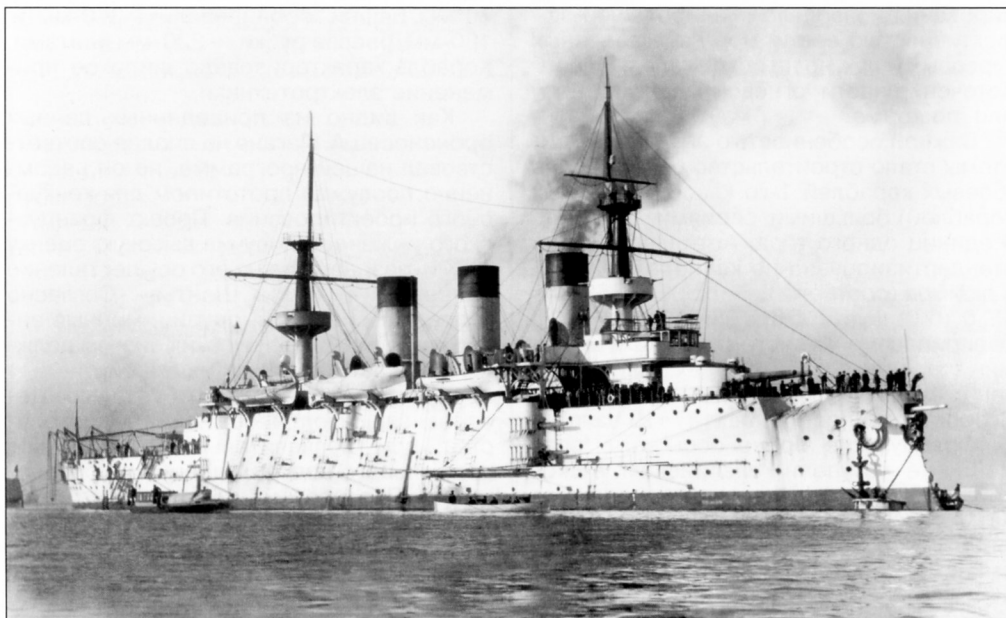
достроительные заводы оказались перед проблемой загрузки освобождающихся стапелей, требовавшей незамедлительного решения. В результате Балтийскому заводу пришлось заказать броненосец «Победа» — почти точную копию «Пересвета».

На казенных верфях Санкт-Петербургского порта — в Новом Адмиралтействе и на Галерном острове — генерал-адмирал также предполагал строить измененные копии «Пересвета». Однако отсутствие свободных стапелей спасло верфи от исполнения этого столь поспешно принятого решения. Тем временем в МТК рассматривались четыре варианта эскизного проекта нового броненосца, представленные инженерами Балтийского завода В.Х. Оффенбергом, К.Я. Авериним, Н.Н. Кутейниковым и М.В. Шебалиным, а также проект, разработанный младшим судостроителем Санкт-Петербургского порта Д.В. Скворцовым.

В соответствии с требованиями «Программы проекта броненосца» все пять проектов по существу представляли собой дальнейшее развитие кораблей типа «Пересвет» с нормальным запасом



Эскадренный броненосец «Полтава»



Эскадренный броненосец «Пересвет»

угля около 1000 т, неполным броневым поясом по ватерлинии, с увеличенным до 305 мм главным калибром и казематным расположением 152-мм артиллерии. Н.Н. Кутейникову удалось при нормальном водоизмещении 13 000 т довести количество 152-мм орудий до 18, что выгодно отличало этот проект от прочих. Однако все варианты проекта, по мнению МТК, нуждались в серьезной доработке, вплоть до пересчета статей

нагрузки. Таким образом, конкурс так и не привел к определенному решению, зато позволил сделать важные выводы о бесперспективности проектирования увеличенных «Пересветов», явно уступавших броненосцу А. Лаганя, эскизный проект которого, составленный по откорректированной «Программе», был накануне конкурса представлен в МТК.

Не касаясь американской кораблестроительной школы, которая в 90-х го-

дах XIX века была в стадии становления, можно отметить, что в мировом военном броненосном кораблестроении в этот период сложились два основных направления — английское и французское.

Первое из них было воспринято японцами, которые заказали свои корабли на английских верфях. Строились они по английским прототипам, но с серьезными изменениями в соответствии с пожеланиями японской стороны. Базовые же принципы проектирования линейных кораблей оставались чисто «британскими», сформированными под влиянием идей главного кораблестроителя английского флота сэра У. Уайта.

Эти принципы заключались в создании мореходных кораблей с наибольшим по тем временам водоизмещением (14 150, а потом 14 900 и 15 000 т) с мощной броневой защитой центральной части корпуса и размещением «средней», скорострельной, артиллерии в казематах. Главное вооружение — орудия калибром 343 или 305 мм — размещалось в барбетах или барбетно-башенных установках в носу и в корме, при обеспечении большого угла обстрела. Такое расположение артиллерии и бронирования позволяло с наибольшей эффективностью вести бой на траверзных курсовых углах, но не исключало и сосредоточение части огневой мощи по носу или по корме.

Важной особенностью английской системы стало строительство броненосцев (боевых кораблей 1-го класса, линейных кораблей) большими сериями — от 5 до 9 единиц одного типа. Артиллерия была стандартизирована по калибрам — 12 и 6 дюймов (соответственно 305 и 152 мм), 12,6 и 3 фута (76,57 и 47 мм) и по боеприпасам. Калибр самодвижущихся мин (торпед) в 1890-х годах был увеличен с 14 до 18 дюймов (356 до 457 мм). Скорость хода составляла 17–19 узлов.

Французские броненосцы того времени не уступали английским в скорости, но были относительно меньшего размера — от 11 000 до 12 700 т. Архитектура корпуса отличалась большим завалом бортов внутрь, бронирование — узким толстым (до 450 мм в средней части) броневым поясом. Орудия крупных калибров (300, 270 мм) располагались в закрытых бронированных башнях, средних (140, 160 мм) — также в башнях или в казематах. При этом французские моряки и кораблестроители стремились к обеспечению максимальных углов обстрела орудий с целью сосредоточения сильного огня не только по траверзу, но и на носовых и кормовых курсовых углах.

Французские эскадренные броненосцы (по официальной классификации) яв-

лялись разнотипными, серии их были редкими и немногочисленными. Инженер А. Лагань был известен построенными по его проектам броненосцами «Hoch», «Marceau», «Pelayo» (для испанского флота), «Capitan Prat» (для чилийского флота). Все они представляли собой развитие характерного для французского флота броненосного корабля с ромбическим расположением артиллерии главного калибра. Начиная с «Capitan Prat» А. Лагань стал размещать орудия среднего калибра в эшелонированных башнях, сдвинутых к оконечностям. Этому же принципу он придерживался и в проекте броненосца «Jauréguiberry».

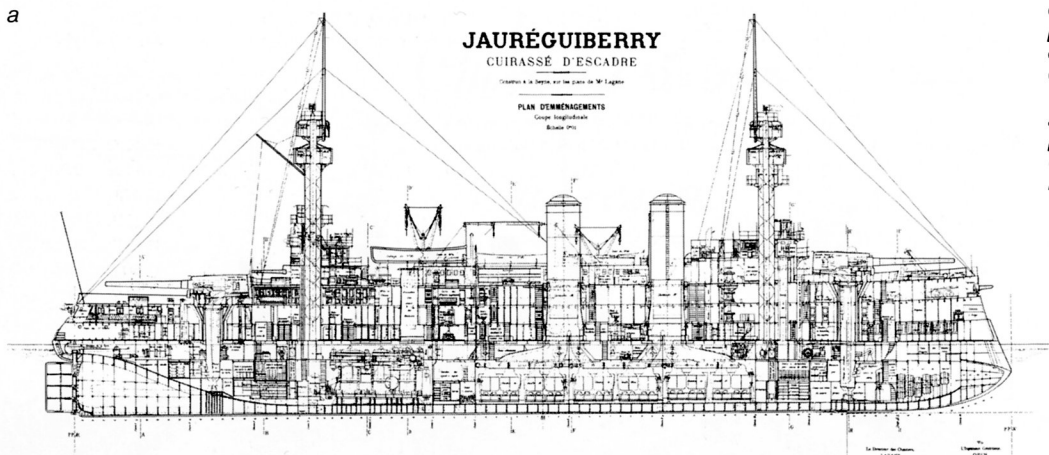
Строившийся на верфи компании «Société Nouvelle des Forges et Chantiers de la Méditerranée» в La Seyne близ Тулона и сошедший на воду в 1893 году, этот броненосец при водоизмещении 11 824 т (длина 108,5, ширина 22,5, осадка кормой 8,45 м) был вооружен двумя 300-мм и двумя 270-мм орудиями в одноорудийных башнях. Кроме этого, на нем были установлены восемь 138-мм, четыре 65-мм пушки и шесть минных аппаратов. Броневой пояс в средней части имел толщину 450 мм, броневая палуба — 70 мм, башни бронировались 370-мм и 100-мм, боевая рубка — 220-мм плитами. Корабль характеризовало широкое применение электротехники.

Как видно из приведенных данных, броненосец А. Лаганя не вполне соответствовал нашей программе, но он, несомненно, послужил прототипом для конкурсного проектирования. Проект французского инженера получил высокую оценку МТК и разрешение на его осуществление на верфи «Форж э Шантье». Согласно условиям контракта, орудия, минные аппараты и боезапас русских систем должны были поставляться из России.

Действительно, проект будущего «Цесаревича» имел несомненные достоинства: при незначительном увеличении нормального водоизмещения по сравнению с «Пересветом» и «Ретвизаном» этот корабль получил гораздо более мощную и надежную защиту корпуса и артиллерии. Единственный из броненосцев своего времени, «Цесаревич» имел корпус, защищенный по всей ватерлинии двумя непрерывными рядами броневых плит. Из них нижний ряд на миделе имел толщину 250 мм и ширину 2,0 м (с погружением в воду на 1,5 м), а верхний — соответственно 200 мм и 1,67 м. Общая высота броневой защиты от ватерлинии у форштевня достигала 2,9 м.

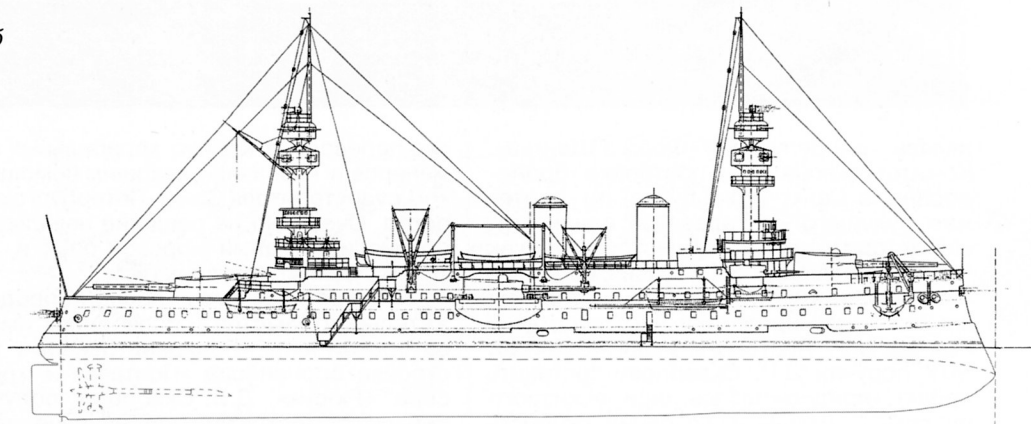
Для защиты от подводного минного взрыва на «Цесаревиче» предусматривалась продольная 40-мм переборка, располагавшаяся в средней части корпуса,

a

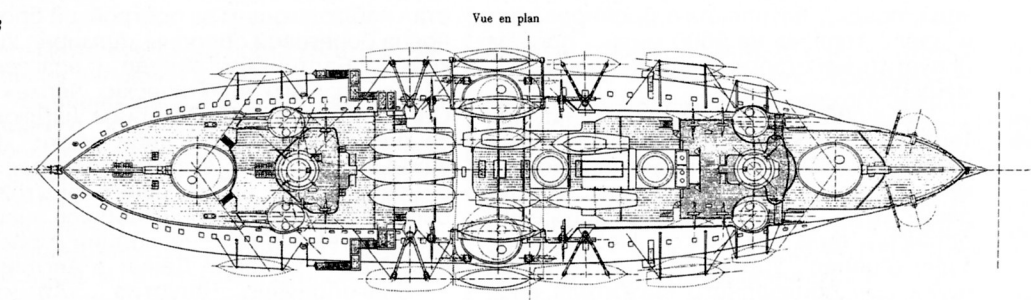


**Схема общего
расположения
французского
броненосца
«Jauréguiberry».**
а — продольный
разрез;
б — вид сбоку;
в — вид сверху

б



в



на расстоянии около 2 м от наружной обшивки и имевшая протяженность 84 м. Привлекало и башенное расположение всей 152-мм артиллерии, имевшей большие углы обстрела. Низкое же расположение батареи из восьми 75-мм орудий по отношению к поверхности воды позволяло, как считалось, надежно поражать атакующие миноносцы.

Корпус имел относительно небольшую массу, что обеспечивалась применением качественной стали и оригинальной технологией сборки.

Правда, некоторые особенности проекта сразу вызвали сомнение. Так, вся 75-мм артиллерия устанавливалась без

броневой защиты, продольный огонь средних 152-мм башен явно не обеспечивался, несмотря на сложную конфигурацию небронированного борта в средней части корпуса (характерная черта французской школы кораблестроения того времени). Непривычными для русских были и чрезмерно громоздкие двухъярусные боевые марсы с 47-мм и 37-мм пушками.

Однако летом 1898 года все это казалось несущественным на фоне очевидных достоинств проекта. Да и реализация разработок отечественных инженеров могла обернуться неожиданностями, а гарантией воплощения замыслов А. Лагана с учетом пожеланий МТК представ-



лялась сама репутация «Форж э Шантье». Комитет склонялся к постройке броненосцев в Санкт-Петербурге по чертежам будущего «Цесаревича», однако такие авторитетные кораблестроители, как Н.Е. Кутейников и Э.Е. Гуляев, сомневались в возможности простого повторения французского прототипа на отечественных верфях. Поэтому 7 июля 1898 года МТК поручил Д.В. Скворцову составить проект, «придерживаясь идеи эскизного проекта г. Лаганя и сохранив скорость хода, осадку, артиллерию, бронирование и запас топлива на 5500 миль... причем допустить некоторое увеличение водоизмещения».

Младший судостроитель Санкт-Петербургского порта Дмитрий Васильевич Скворцов (1859–1910), проживший короткую и заполненную непрерывными трудами жизнь, совершенно незаслуженно остался в тени истории отечественного судостроения. Уроженец Санкт-Петербурга, сын придворного служителя, воспитанник Технического училища морского ведомства, он начал карьеру в качестве инженер-механика.

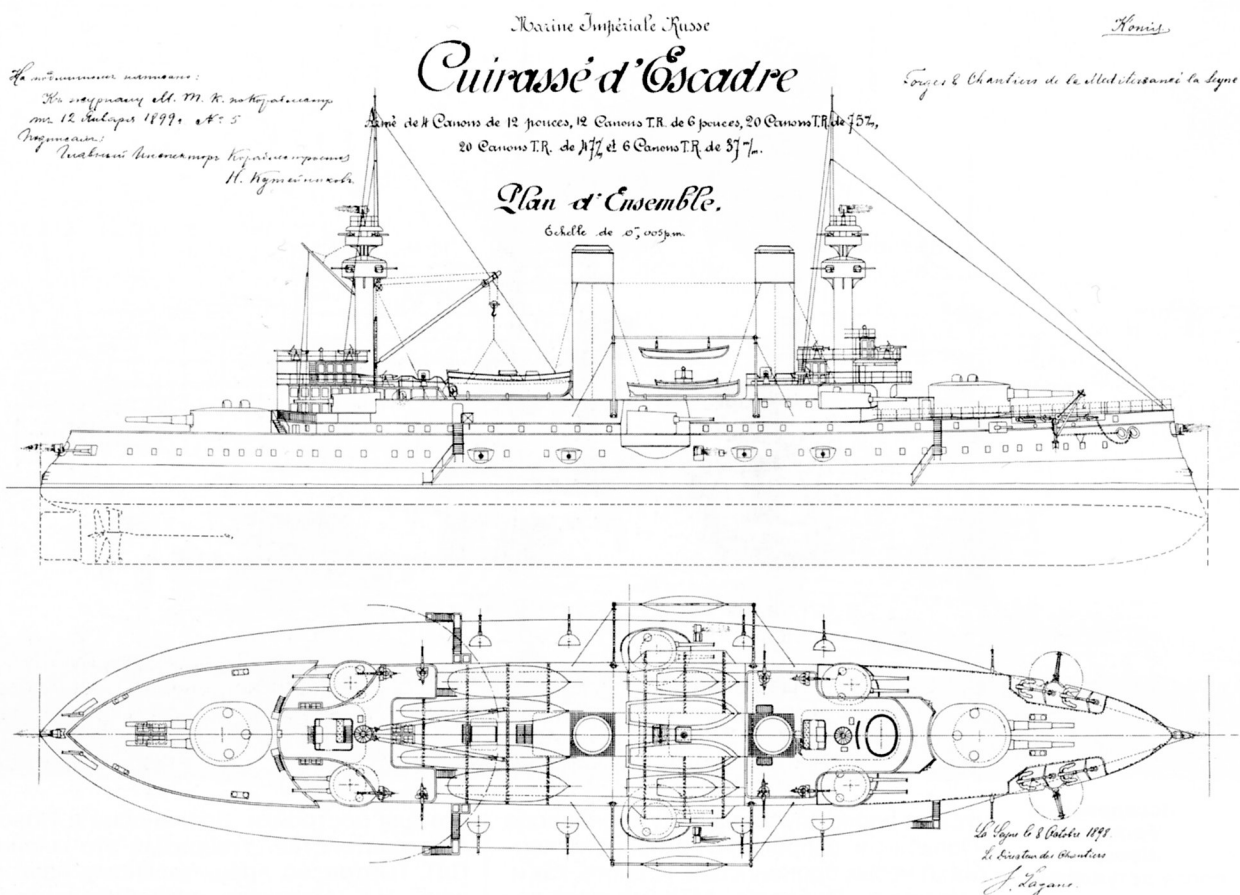
Получив первое назначение еще кондуктором, Д.В. Скворцов с 1880 по 1883 год (в августе 1881 года ему был присвоен офицерский чин прапорщика Корпуса инженер-механиков флота) почти непрерывно находился в ближних и дальних походах на крейсерах «Африка», «Европа» и клипере «Стрелок», приобрел хорошую практику управления главными механизмами — и вдруг совершил неординарный поступок, подав рапорт на кораблестроительный отдел Николаевской морской академии. Решив строить корабли, Д.В. Скворцов фактически начинал новую жизнь. По окончании академии

его перевели в Корпус корабельных инженеров и назначили старшим помощником судостроителя Санкт-Петербургского порта. Очевидно, на решение начальства повлияли немалый морской опыт и закалка судового механика.

В конце 1891 года, после непродолжительного участия в испытаниях императорской яхты «Полярная Звезда», постройке броненосца «Полтава» и крейсера «Рюрик», Д.В. Скворцов получил первое самостоятельное назначение — стал наблюдающим за постройкой броненосца береговой обороны «Адмирал Ушаков» на Балтийском заводе и возглавил разработку его практических чертежей. Одновременно Д.В. Скворцов наблюдал за постройкой мореходной лодки «Отважный», принимал экзамены у гардемарин, заменял заведующего опытовым бассейном, где емугодились знания, приобретенные при испытании модели «Полтавы» на заводе Денни в Англии.

Благополучно спустив «Адмирала Ушакова» на воду, Д.В. Скворцов в 1894 году был назначен строителем однотипного корабля «Генерал-адмирал Апраксин» в Новом Адмиралтействе. Через два года и этот броненосец сошел на воду из малого каменного эллинга, а его создатель получил орден Св. Анны 3-й степени, добавочное денежное содержание по 100 рублей в месяц и чин младшего судостроителя.

Летом 1898 года, когда «Апраксин» еще достраивался и готовился к официальным испытаниям, Д.В. Скворцову поставили непростую задачу: воплотить замыслы А. Лаганя в проекте броненосца для российских заводов. На выполнение поручения ушло всего 20 дней, и уже 28 июля 1898 года через командира



Санкт-Петербургского порта Дмитрий Васильевич направил в МТК эскизный проект «броненосца в 13 225 т водоизмещением» с объяснительной запиской. Он спроектировал несколько более длинный и узкий корабль, чем А. Лагань, а для достижения 18-узловой скорости увеличил мощность машин с 16 300 до 16 600 л. с. Учет возможностей российских заводов выразился и в большей относительной массе главных механизмов.

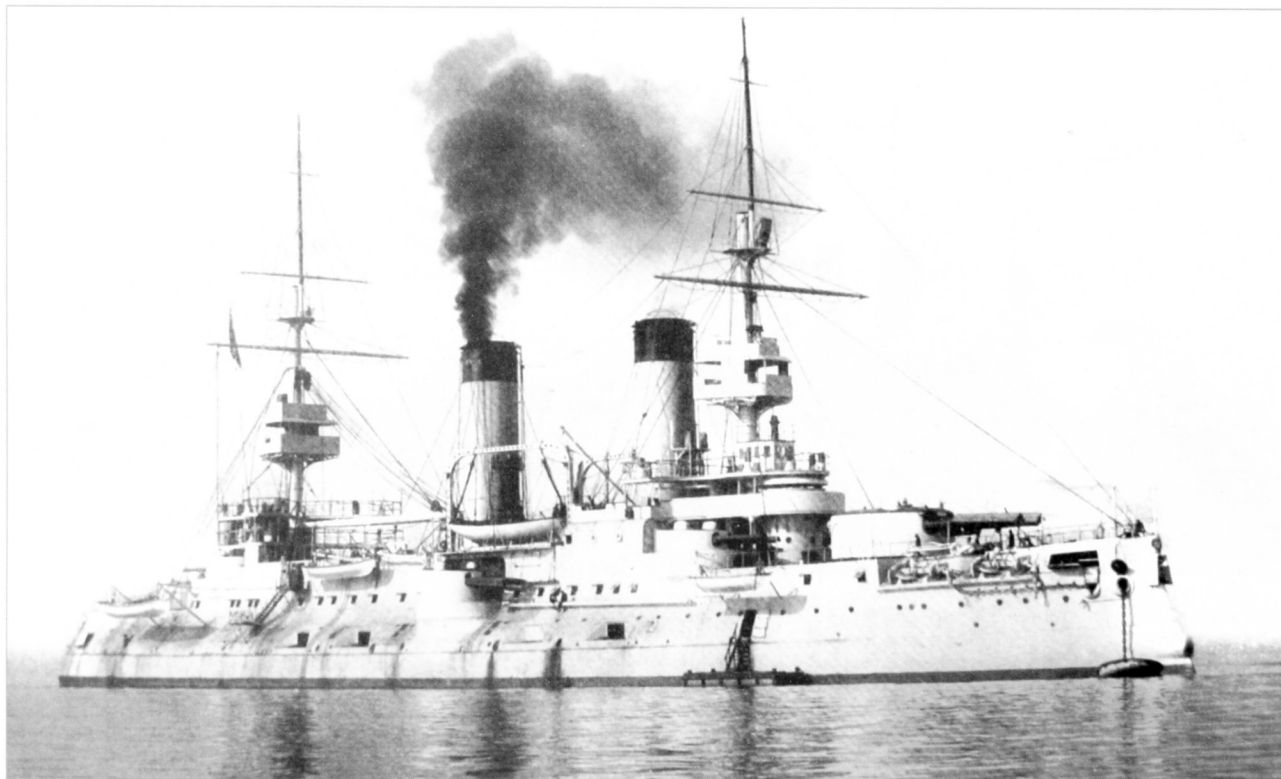
Сомнение в обеспечении для средней пары 152-мм башен отечественного типа углов обстрела 180° (в том числе прямо по носу и по корме) привело Д.В. Скворцова к решению расположить четыре 152-мм орудия в среднем каземате (такой же вариант французы применили для своего броненосца «Сюффрен»). МТК в лице инспектора кораблестроения Э.Е. Гуляева, «куратора» проекта, настаивал на установке башен, так как оси орудий в каземате возвышались над ватерлинией всего на 3,3 м. Тем не менее Э.Е. Гуляев рекомендовал одобрить проект, «учитывая свойственные Д.В. Скворцову умение и знание дела».

Осенью 1898 года проектированием броненосца «по эскизным чертежам об-

щества «Форж э Шантье», но с ответственными главными механизмами занимались инженеры Балтийского завода под общим руководством его начальника К.К. Ратника. Главным исполнителем «балтийского» проекта стал В.Х. Оффенберг, а строительство предполагалось вести в каменном эллинге после спуска на воду крейсера I ранга «Громобой». Все три варианта проекта броненосца В.Х. Оффенберга также получились относительно длиннее и уже «Цесаревича», с расчетом на выигрыш 0,2 уз скорости при условии установки главных механизмов Балтийского завода. Принятое расположение котлов Бельвиля (24 или 25) обеспечивало их удаление от наружного борта на 3,6 вместо 2,7 м в проекте А. Лаганя. Однако МТК, буквально заваленный корректурой и согласованием различных проектов и спецификаций, оказался не в состоянии оперативно руководить проектированием, а тем более не спешил с окончательными заключениями.

Деятельность комитета стимулировал управляющий Морским министерством вице-адмирал П.П. Тыртов, который 14 декабря 1898 года напомнил о том, что каменный эллинг Нового Адмиралтейства

Проект броненосца французского инженера А. Лаганя для русского флота (будущий «Цесаревич»), одобренный Морским техническим комитетом 12 января 1899 года и легший в основу разработки проекта эскадренных броненосцев типа «Бородино». РГАВМФ. Ф. 876. Оп. 178. Д. 612.



**Эскадренный
броненосец
«Цесаревич»
после вступления
в строй.
1903 год**

пустует после спуска на воду броненосца «Ослябя», и запросил о готовности чертежей новых броненосцев. И вновь, как и в случае с «Победой», МТК, не имея достаточно проработанных перспективных проектов, признал возможным строить на казенных верфях два броненосца прямо по французским чертежам.

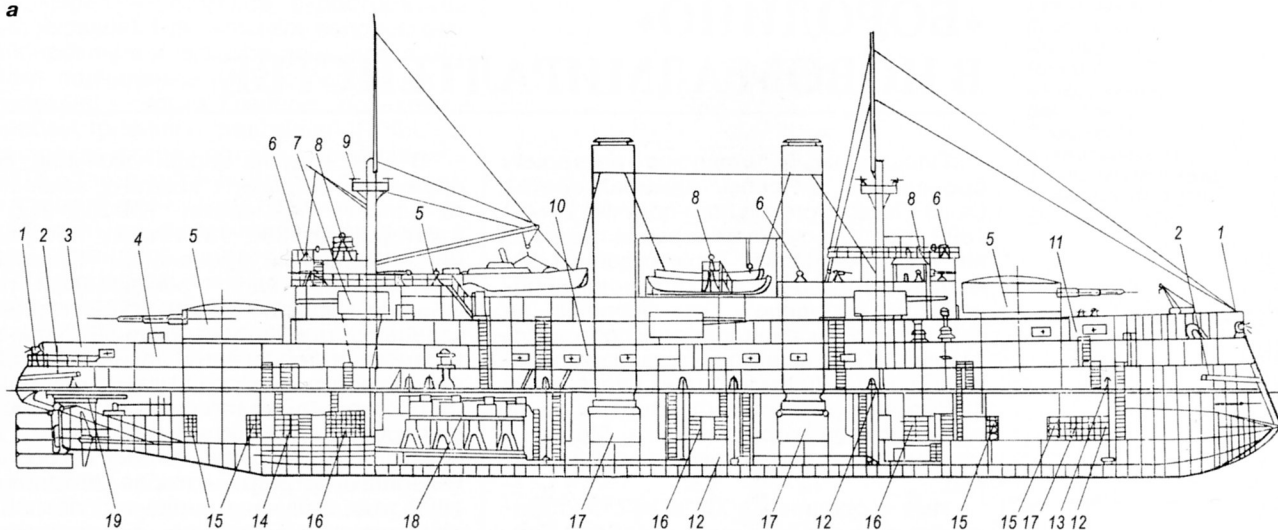
Откорректированные чертежи и спецификации «Цесаревича» комитет одобрил 12 января 1899 года. Тогда же специалисты МТК, считая проект А. Лагана наилучшим, рекомендовали принять

его для постройки броненосца в Новом Адмиралтействе. Утверждая это мнение, П.П. Тыртов, по «решительному настоянию» Н.Г. Нозикова, потребовал, чтобы главные механизмы нового корабля представляли собой точную копию машин и котлов «Цесаревича» («иначе нельзя поручиться, что новый броненосец выйдет удачным»). «Копию» взялся выполнить Франко-Русский завод. Однако большая масса отечественных башен и корпусных конструкций неизбежно способствовала увеличению водоизмещения. Поэтому пе-

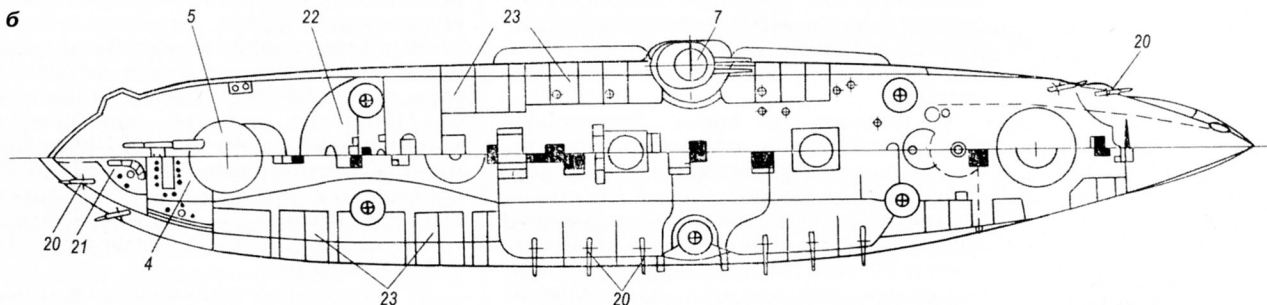
Статьи нагрузок проектов эскадренных броненосцев, строившихся по кораблестроительным программам 1895 и 1898 гг.

Статья нагрузки	Наименование корабля или проект, автор проекта, год					
	«Цесаревич» Лагань, 1898		«Броненосец в 13 225 т» Скворцов, 1898		«Бородино» Скворцов, 1899	
	масса, т	%	масса, т	%	масса, т	%
Корпус с устройствами	5417,0	42,0	5351,2	40,5	5261,1	39,0
Машины и котлы с водой	1408,0	10,9	1742,6	13,2	1635,0	12,1
Броня	3300,0	25,6	3451,6	26,1	3554,8	26,3
Вооружение и боезапас	1512,0	11,8	1457,1	11,0	1761,1	13,0
Уголь (нормальный запас)	787,0	6,1	943,5	7,1	787,2	5,8
Команда с багажом и провизией	279,0	2,1	279,0	2,1	273,6	2,0
Запас водоизмещения	197,0	1,5	—	—	242,7	1,8
Итого	12900,0	100,0	13225,0	100,0	13516,0	100,0

а



б



Проект эскадренного броненосца «Бородино» корабельного инженера младшего судостроителя Санкт-Петербургского порта Д.В. Скворцова. 1899 год. (Судостроение. — 1993. — № 5)

а — продольный разрез; б — планы верхней и батарейной палуб.

1 — прожектор; 2 — 381-мм минный (торпедный) аппарат; 3 — кормовой каземат 75-мм орудий; 4 — кают-компания офицеров; 5 — 305-мм двухорудийная артиллерийская башенная установка; 6 — 47-мм пушка Гочкиса; 7 — 152-мм двухорудийная артиллерийская башенная установка; 8 — компас; 9 — 7,62-мм пулемет; 10 — батарея 75-мм орудий в центральном каземате; 11 — носовой каземат 75-мм орудий; 12 — патронный погреб 75-мм орудий; 13 — электродвигатель водоотливной турбины; 14 — крыйт-камера 305-мм орудий; 15 — 305-мм бомбовой погреб; 16 — погреб 152-мм орудий; 17 — котельное отделение с котлами Бельвиля; 18 — машинное отделение; 19 — румпель; 20 — 75-мм орудие; 21 — командирское помещение; 22 — адмиральское помещение; 23 — офицерские каюты

репроектирование броненосца А. Лаганя для Нового Адмиралтейства опять поручили Д.В. Скворцову (параллельно В.Х. Оффенберг работал над почти аналогичным проектом для Балтийского завода).

Д.В. Скворцову фактически пришлось создавать проект заново, так как в феврале генерал-адмирал и управляющий Морским министерством потребовали защитить броней 75-мм артиллерию, допустив при этом уменьшение толщины главного броневоего пояса на 5 мм.

20 марта броненосцу, утверждено-му к постройке в Новом Адмиралтействе, присвоили имя «Бородино». Через три дня МТК рассмотрел переработанные проекты В.Х. Оффенберга (под лите-

рой «Ж») и Д.В. Скворцова и, отметив некоторые достоинства первого из них, отдал явное предпочтение последнему. 27 марта генерал-адмирал утвердил к постройке на Балтийском заводе и на верфи Галерного островка два броненосца по типу «Бородино», но с главными механизмами по проекту Балтийского завода. Так было положено начало созданию целой серии однотипных кораблей. В апреле 1900 года к ним добавились еще два: генерал-адмирал «изволил приказать» очередные броненосцы Балтийского завода (№№ 7 и 8) «строить по типу броненосца «Бородино»... ввиду однообразия эскадры и уже заказа на оба... артиллерии и установок».

«БОРОДИНО» В НОВОМ АДМИРАЛТЕЙСТВЕ

Официальный наряд на постройку броненосца в Новом Адмиралтействе Санкт-Петербургский порт получил 14 мая 1899 года. Строителем корабля назначили Д.В. Скворцова. Торжественная закладка «36-пушечного эскадренного броненосца "Бородино"», как значилось на серебряных закладных досках, состоялась 11 мая 1900 года в присутствии императора Николая II, императриц Александры Федоровны и Марии Федоровны, генерал-адмирала, управляющего Морским министерством и прочих официальных лиц.

Имя «Бородино» в XIX веке стало традиционным для линейных кораблей Российского флота. Архангельское адмиралтейство в 1830 и 1850 годах построило для Балтийского флота два 74-пушечных корабля.

В отличие от своих деревянных предшественников, стальной «Бородино» создавался на берегах Невы, в главном центре кораблестроения России — Санкт-Петербурге. Казенная верфь Новое Адмиралтейство, основанная в 1800 году, к концу XIX века имела солидный «послужной список». Он включал такие шедевры деревянного кораблестроения, как 128-пушечный корабль «Россия» и 111-пушечный «Император Николай I», а также первенцев броненосного флота — монитор «Ураган» и фрегат «Петропавловск».

В 1892 году на верфи окончили сооружение большого крытого каменного эллинга размерами 124×25,8×21,6 м, в котором в 1892–1894 годах построили эскадренный броненосец «Полтава», а в 1895–1898 годах — эскадренный броненосец «Ослябя». В мае 1899 года начались работы по постройке «Бородино», а рядом, в деревянном эллинге, сооружался корпус крейсера I ранга «Аврора».

В Новом Адмиралтействе одновременно трудились до 2000 мастеровых, еще до полутора тысяч были заняты на верфи Галерного острова, которая 26 октября 1899 года получила наряд на постройку однотипного «Бородино» эскадренного броненосца «Орел».

Имя этого корабля также было традиционным в Российском флоте. Его носили первый корабль отечественной постройки (1667 года, еще при царе Алексее Михайловиче), а потом — 74-пушечный корабль (Архангельск, 1805–1807 годов постройки), 74-пушечный корабль (там же, 1831–1833 годов) и 84-пушечный винтовой корабль (Новое Адмиралтейство, 1851–1854 годов).

И мастеровые, и оборудование обеих верфей находились в ведении командира Санкт-Петербургского порта. Командиру порта через главного корабельного инженера подчинялись и строители броненосцев («Бородино» — Д.В. Сквор-

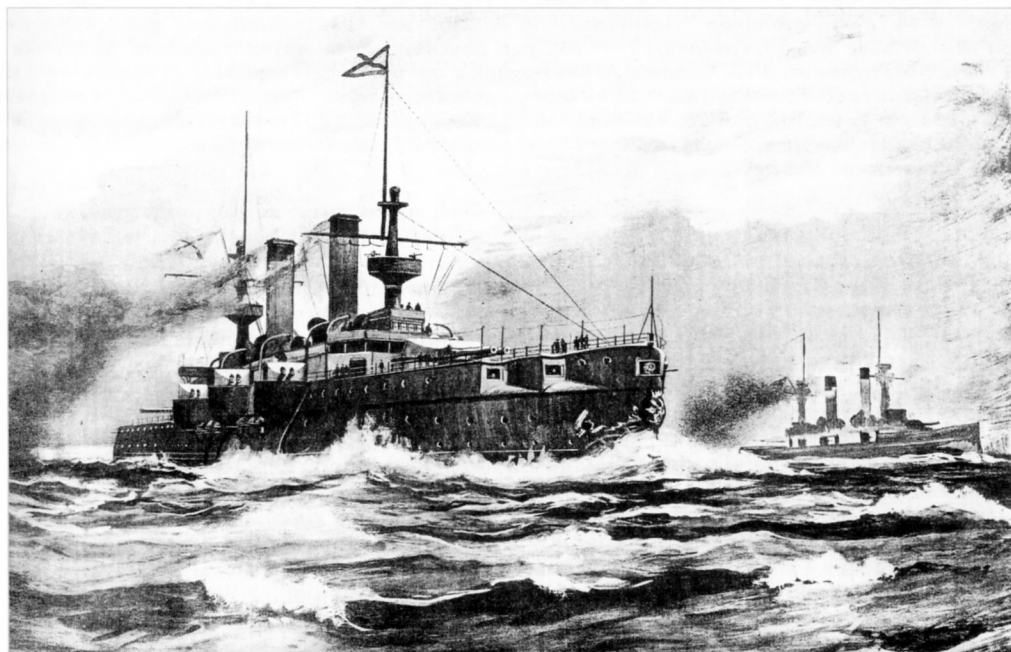
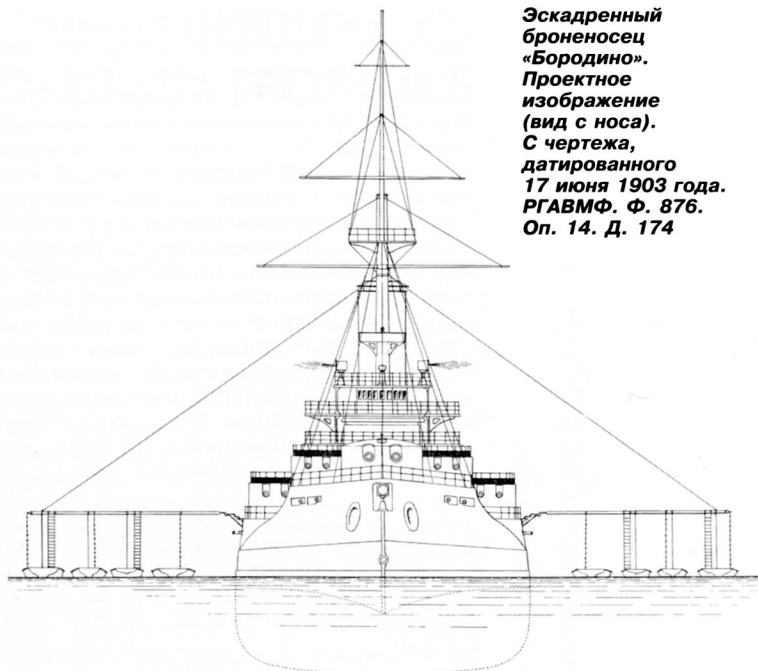


Рисунок
эскадренного
броненосца
«Бородино»,
помещенный
в английском
еженедельнике
«The Engineer»
за 30 ноября
1900 года

цов, «Орел» — старший судостроитель М.К. Яковлев). При этом все вопросы финансирования и заказов решались в порядке подчиненности и строго централизованно — через Главное управление кораблестроения и снабжений (ГУКиС), а все практические чертежи утверждались в МТК. Такая организация в сочетании со строгой экономией на людях и оборудовании верфей, возведенной в культ при командире порта вице-адмирале В.П. Верховском, в конце XIX века пришла в явное противоречие с требованиями технического прогресса. Броненосцы «Полтава», «Ослябя», а отчасти и другие оказались «долгостроями» и вызывали нарекания по качеству работ.

Пытаясь вывести казенные верфи из кризиса, с 22 мая 1900 года строительство кораблей в Санкт-Петербургском порту отделили от судоремонта, создав особую организацию — «Новое судостроение» во главе с главным корабельным инженером, имевшим большую самостоятельность в решении организационных и хозяйственных вопросов. В ноябре 1900 года дела главного корабельного инженера порта принял Д.В. Скворцов, в апреле следующего года его утвердили в этой должности одновременно с производством в старшие судостроители. Таким образом, он возглавил общее руководство постройкой «Бородино», «Орла» и других кораблей. Строителем «Бородино» стал младший судостроитель А.М. Токаревский, его помощником — сравнительно молодой выпускник Морского инженерного училища Е.С. Политовский (в будущем — флагманский корабельный инженер 2-й Тихоокеанской эскадры). Создание «Нового судостроения» явилось лишь первым шагом в реорганизации Нового Адмиралтейства и Галерного островка в Адмиралтейский завод. При постройке «Бородино» Д.В. Скворцов и его помощники только отчасти смогли воспользоваться преимуществами новой системы, тем более что новые станки французского производства появились в мастерских с опозданием, а всеильный ГУКиС до 1902 года возглавлял тот же В.П. Верховской.

Строителям приходилось считаться с условиями заключенных без их ведома контрактов, с опозданием выполнения работ контрагентами и с изменениями проекта в ходе постройки. Наиболее существенные изменения в конструкции корпуса были связаны с расположением бронирования средней батареи из двенадцати 75-мм орудий, спроектированного Балтийским заводом в двух вариантах. Только в феврале 1900 года МТК, отклонив вариант наклонного бронирования, остановился на вертикальном и без



Эскадренный броненосец «Бородино».
Проектное изображение (вид с носа).
С чертежа, датированного 17 июня 1903 года.
РГАВМФ. Ф. 876.
Оп. 14. Д. 174

уступа на батарейной палубе, ликвидированного по предложению Д.В. Скворцова. Толщину главного броневоего пояса, во избежание перегрузки, при заказе брони уменьшили до 194 мм.

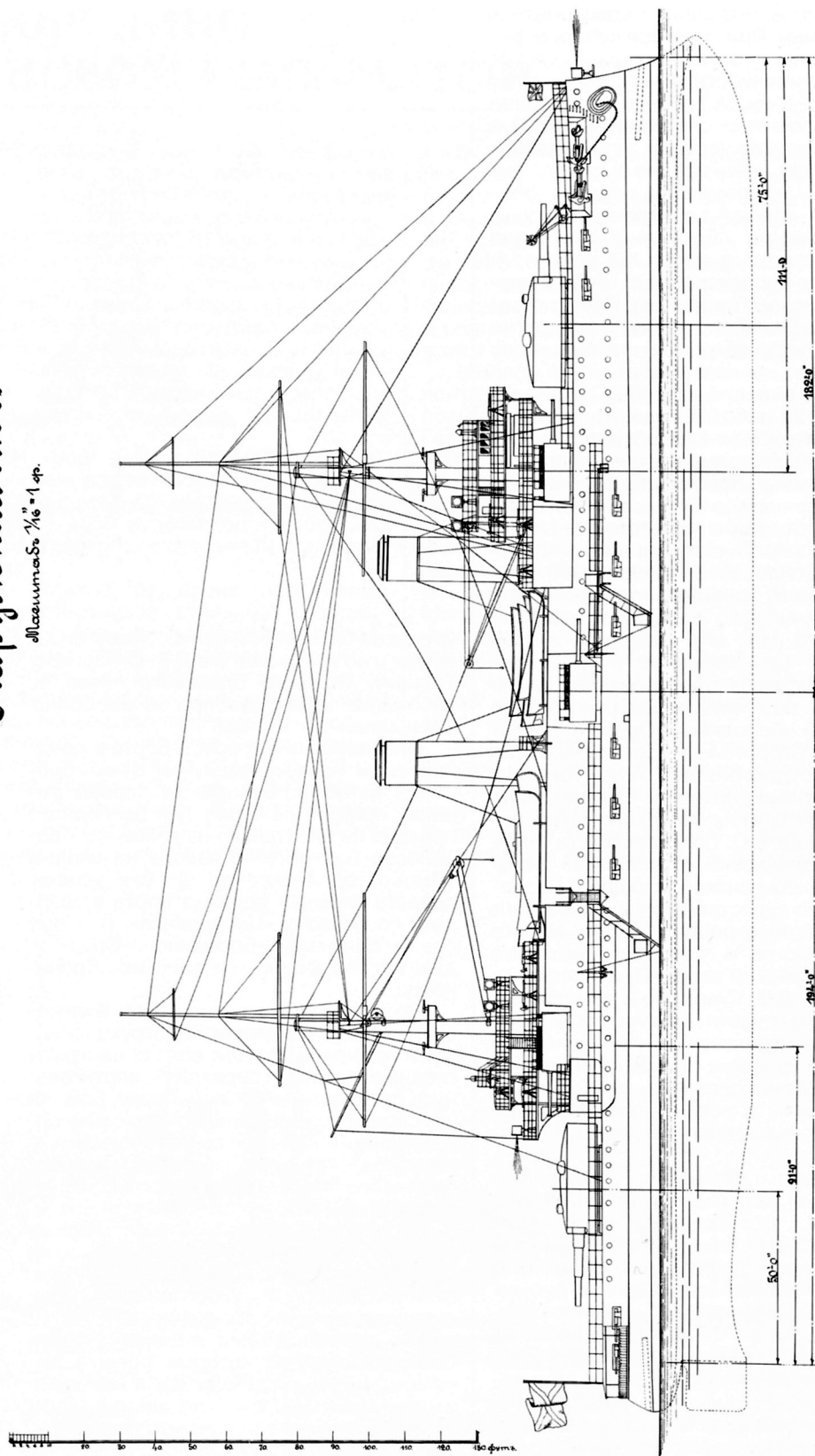
Образовавшиеся срезы борта в средней части корпуса защитили 51-мм броневой палубой. Вскоре эти срезы решили продлить в корму для свободного прохода на ют. Однако на головном броненосце Балтийского завода, названном «Император Александр III», уже успели сделать плавный переход борта к спардеку по образцу «Цесаревича». Поэтому срезы получили «Бородино», «Орел» и два последующих «балтийских» броненосца.

По предложению инженеров Балтийского завода изменили конструкцию нижней броневой палубы: вместо ее закругления и плавного перехода в вертикальную противоминную переборку (как на «Цесаревиче» и «Бородино») приняли образование в виде наклонного гласиса — карапаса, идущего к шельфу главного броневоего пояса. Такую конструкцию утвердили для «Императора Александра III», а потом и для «Орла». «Орел», главные механизмы которого изготавливались на Балтийском заводе, имел, по аналогии с «Александром III», укороченное на одну шпацию машинное отделение. Эти же корабли стали первыми в русском флоте броненосцами, на которых боевые динамо-машины размещались в наиболее защищенных местах — по две в каждом из машинных отделений, что упростило также конструкцию трубопроводов.

Эскадренный броненосец "Бородино". Наружный вид.

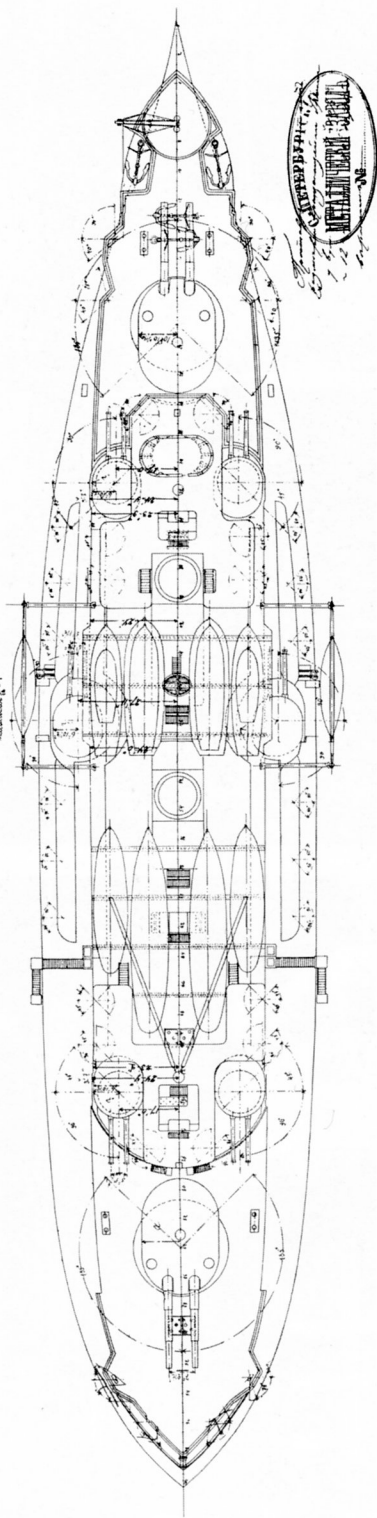
Масштаб $\frac{1}{16}'' = 1$ ар.

№ 8158.
Лист 171. 1903г.



Эскадренный броненосец "Бородино". Проектное изображение (вид сбоку). С чертежа, датированного 17 июня 1903 года.
Размеры на чертеже даны в футах. РГАВМФ. Ф. 876. Оп. 14. Д. 174

Эскиз броненосца «Бородино»
Ижорский завод.
Лист № 1



Один из проектных вариантов (вид сверху) эскадренного броненосца «Бородино». РГАВМФ. Ф. 876. Оп. 14. Д. 34

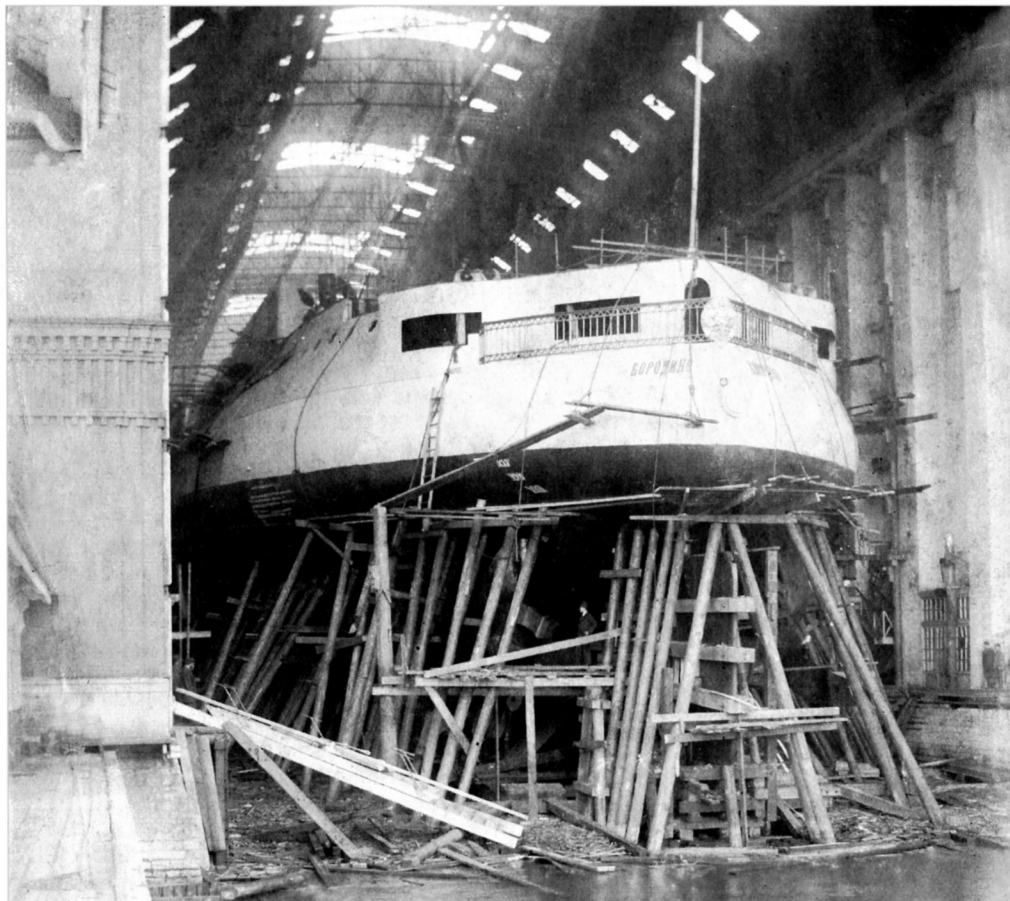
Надводные бортовые минные аппараты и сетевое заграждение были ликвидированы, а тиковую подкладку под броню заменили 203-мм лиственничной. В кормовой оконечности корпуса на протяжении 24,4 м для улучшения поворотливости устроили аркообразный «прикильный вырез» (его называли «вырез кормового дейдвуда» или «дейдвудная выемка»). В 1900 году МТК принял решение установить на всех броненосцах паровое отопление; тогда же отказались и от громоздких боевых мачт, замененных мачтами «облегченного типа», но вскоре, по желанию моряков, вернулись к варианту с пулеметами на марсах, а также предусмотрели установку более развитых верхних мостиков, что потребовало переделок уже готовых конструкций.

Броненосец «Бородино» строился, главным образом, силами российской промышленности и из отечественных материалов. Сталь для корпуса поставили Путиловский и Александровский сталелитейные заводы. Большинство корабельных устройств и броневые плиты изготовили на Адмиралтейских Ижорских заводах, где с 1899 года началось валовое производство брони высшего по тому времени качества — с цементацией и закалкой по способу Круппа.

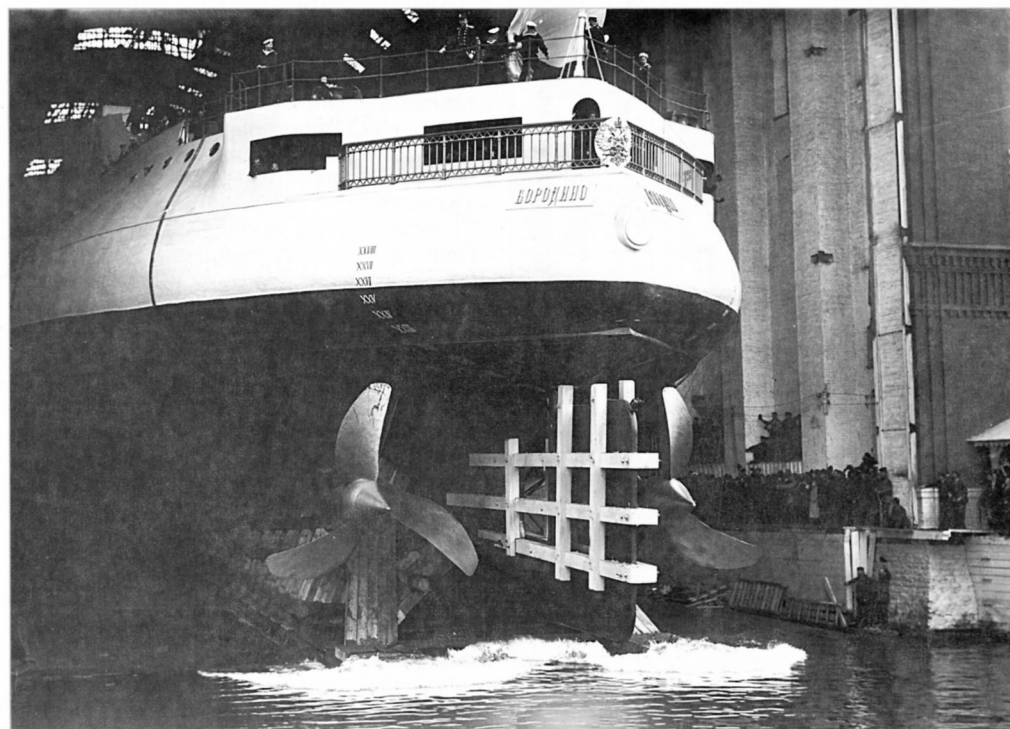
Башенные установки проектировались и поставлялись Металлическим заводом, артиллерийское и отчасти минное вооружение — Обуховским; там же отливался и форштевень броненосца. Ахтерштевень, рулевая рама и кронштейны гребных валов изготавливались заводами Шкода в Пльзене. Электрооборудование поставлялось отечественными предприятиями — АО Электромеханических сооружений (бывшее товарищество «Дюфлон и Константинович») и Русским обществом «Шуккерт».

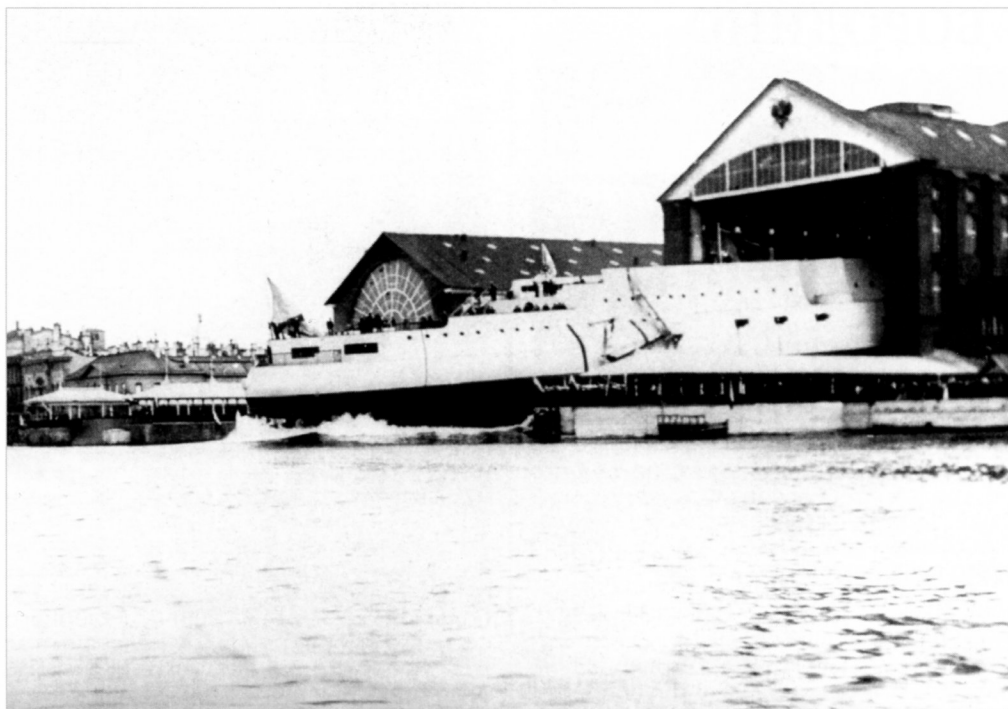
Несмотря на опоздания в поставках стали и ахтерштевня, многочисленные изменения конструкции и проволочки МТК с утверждением практических чертежей, Д.В. Скворцов и А.М. Токаревский добились сравнительно быстрого продвижения работ на «Бородино». К 1 января 1901 года готовность броненосца по корпусу достигла 39,3% от полной. 25 августа комиссия под председательством Д.В. Скворцова осмотрела «работы по корпусу и спусковое устройство». На следующий день в присутствии генерал-адмирала корабль благополучно сошел на воду при спусковой массе около 4700 т и 53% готовности. «Усердие и распорядительность» строителей, по мнению командира порта, позволили завершить стапельный период постройки всего за 27 месяцев. Столь «небывалая в этом

**«Бородино» за три дня
до спуска на воду.
23 августа 1901 года**

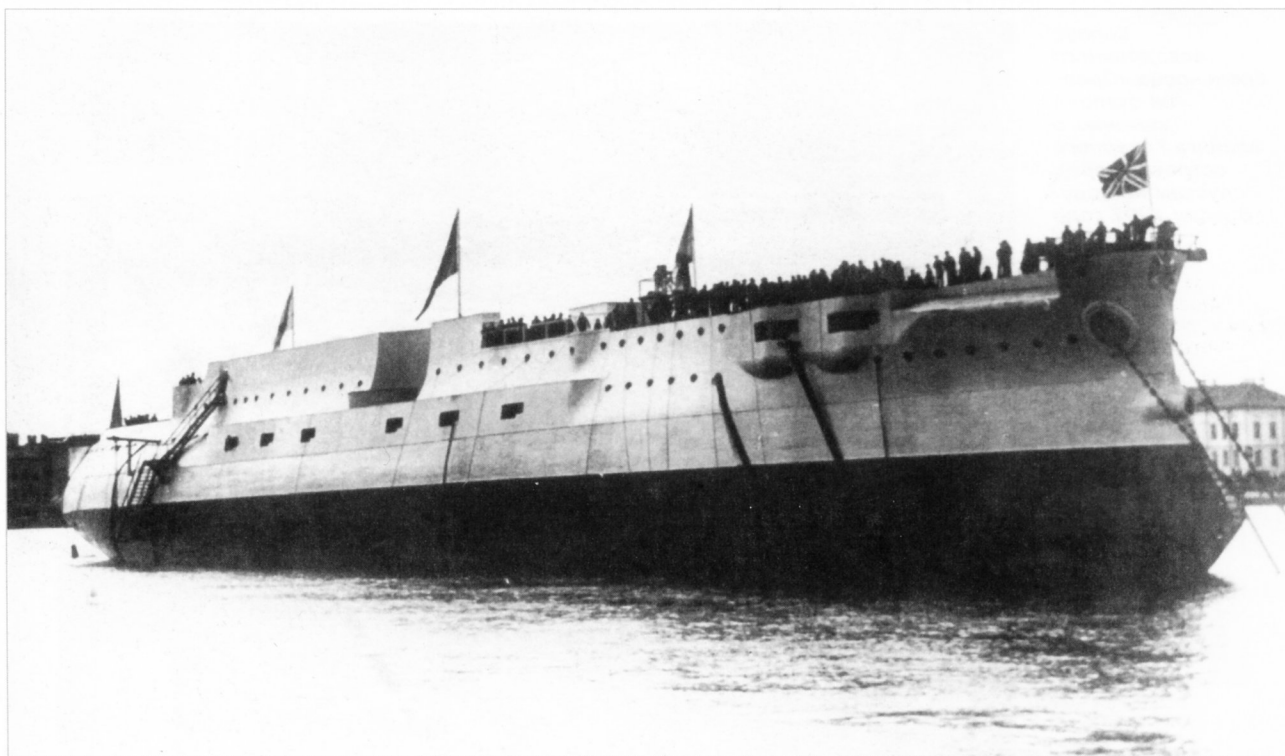


**Спуск на воду
эскадренного
броненосца «Бородино» со стапеля
каменного
эллинга Нового
Адмиралтейства.
26 августа 1901 года.
Фото из собрания
ЦВММ.
Инв. № НВ-04904
№ 30**





**Эскадренный
броненосец
«Бородино»
во время и после
спуска на воду.
26 августа
1901 года**



порте успешная работа», когда на стапель ежемесячно выставлялось в среднем по 176 т стали, вызвала похвалу даже известного бережным отношением к каждой казенной копейке начальника

ГУКиС вице-адмирала В.П. Верховского. Он поддержал ходатайство командира порта о выплате строителям денежного вознаграждения за «скорую и успешную постройку» броненосца.

«БОРОДИНО» И «ОРЕЛ» НА НЕВЕ

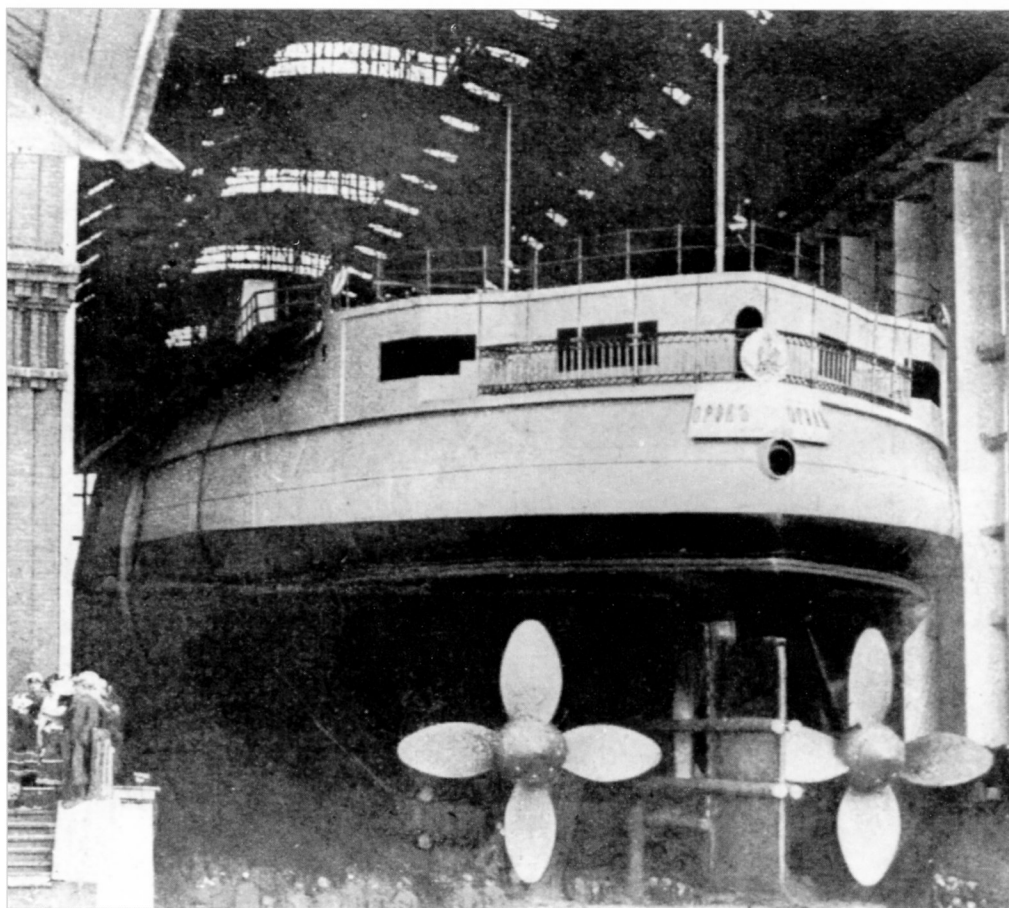
12 сентября 1901 года корпус «Бородино» от Нового Адмиралтейства перевели вниз по реке к стенке Общества Франко-Русских заводов, где, согласно наряду ГУКиС, в него предстояло погрузить котлы и машины. Это сразу вызвало огромные затруднения для А.М. Токаревского, которому предстояло устанавливать на броненосец части корпуса, оборудование, броню и вооружение. Металл пришлось перевозить из мастерских Нового Адмиралтейства на телегах. Ход работ, конечно, замедлился. Перевод же оказался преждевременным, потому что еще целых пять месяцев Франко-Русский завод затратил на завершение изготовления главных механизмов и только после этого начал их погрузку.

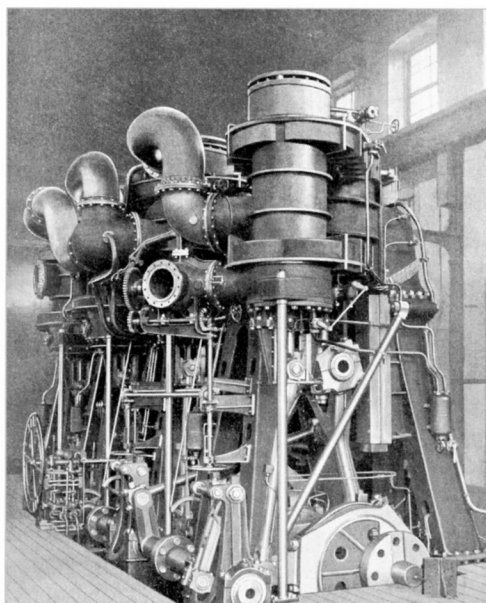
Скорость и качество работ заводских механических мастерских вызвали справедливые нарекания Морского министерства. Несмотря на копирование проверенных иностранных проектов, паровые машины Франко-Русского заво-

да не достигали уровня отечественного Балтийского, а иногда, например, как главные механизмы броненосца «Севастополь», бесконечно отлаживались судовыми инженер-механиками уже после приемки в казну.

Не окончили установку котлов и машин на «Бородино» и к 16 июля 1902 года, когда корабль перевели к Галерному островку, где его решили достраивать вместе с «Орлом», спущенным на воду через 33 месяца с начала постройки. Хотя корпус «Орла» в августе 1901 года имел готовность 40%, спуск броненосца на воду отложили до следующего года из-за намерения произвести на стапеле погрузку частей главных механизмов, ожидавшихся с Балтийского завода зимой 1901 года. 31 мая 1901 года большой каменный эллинг Галерного островка вместе с «Орлом» едва не стал жертвой пожара, уничтожившего расположенный рядом с ним деревянный эллинг с корпусными конструкциями

**Корпус
эскадренного
броненосца «Орел»
на стапеле
каменного
эллинга Галерного
островка перед
спуском на воду.
6 июля 1902 года**





Одна из двух главных паровых машин "Бородино", изготовленная и собранная в мастерской Франко-Русского завода

крейсера I ранга «Витязь». При спуске на воду «Орел» задержался на стапеле почти на час: копылья под носовой частью корпуса (спусковая масса около 5200 т, готовность 56%) раздвинули в стороны полозья спускового устройства. Тогда М.К. Яковлев, определив торможение по-



Все, что осталось от сгоревшего 31 мая 1901 года деревянного эллинга на Галерном острове. Слева — пострадавшая от пожара судостроительная мастерская

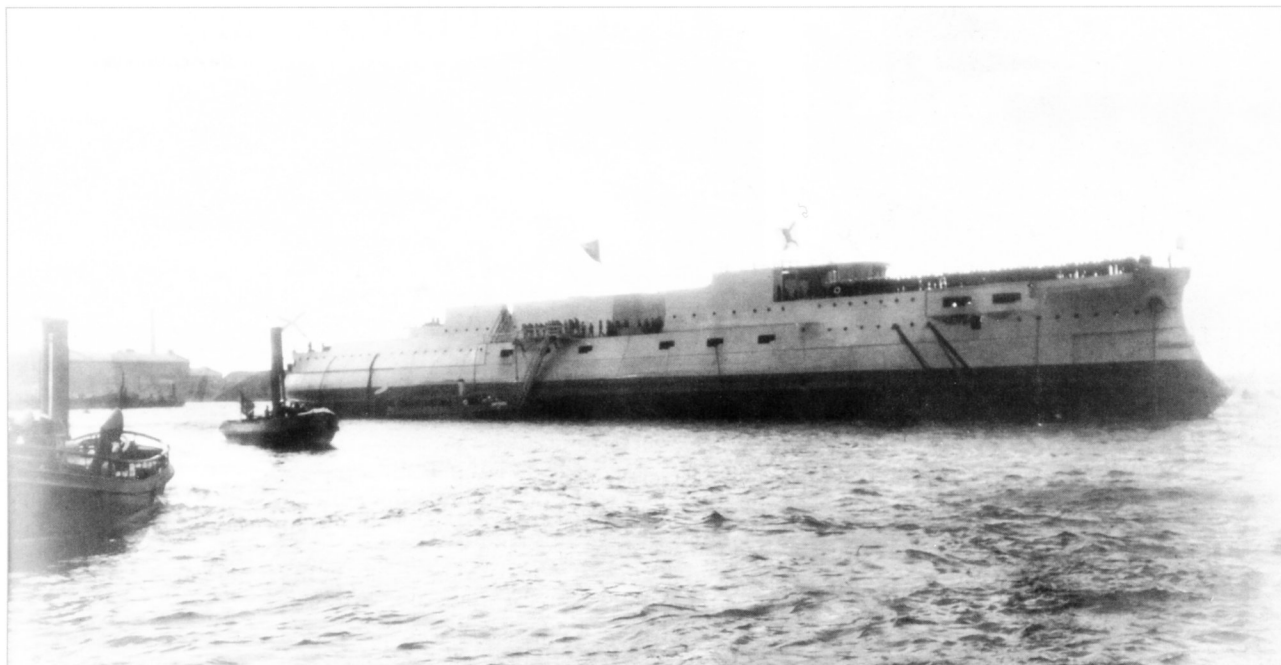
лозьев о боковые направляющие рыбыны, распорядился освободить последние от упоров, и броненосец благополучно сошел на воду.

Теперь на «Орел» предстояло установить броню и артиллерию, которые позднее частично снимались или не ставились вовсе до перевода в Кронштадт для окончательной достройки, так как глубина Морского канала в то время не позволяла вывести из Санкт-Петербурга броненосцы в нормальном грузу. Аналогичные работы велись и на «Бородино».

305-мм орудия головного корабля в июне-сентябре 1902 года прошли испытания стрельбой на Морском артиллерийском полигоне, каждое со своим станком, изготовленным Металлическим



Еще мгновение — и будут отданы якоря для удержания на месте сошедшего на воду корпуса эскадренного броненосца «Орел». 6 июля 1902 года

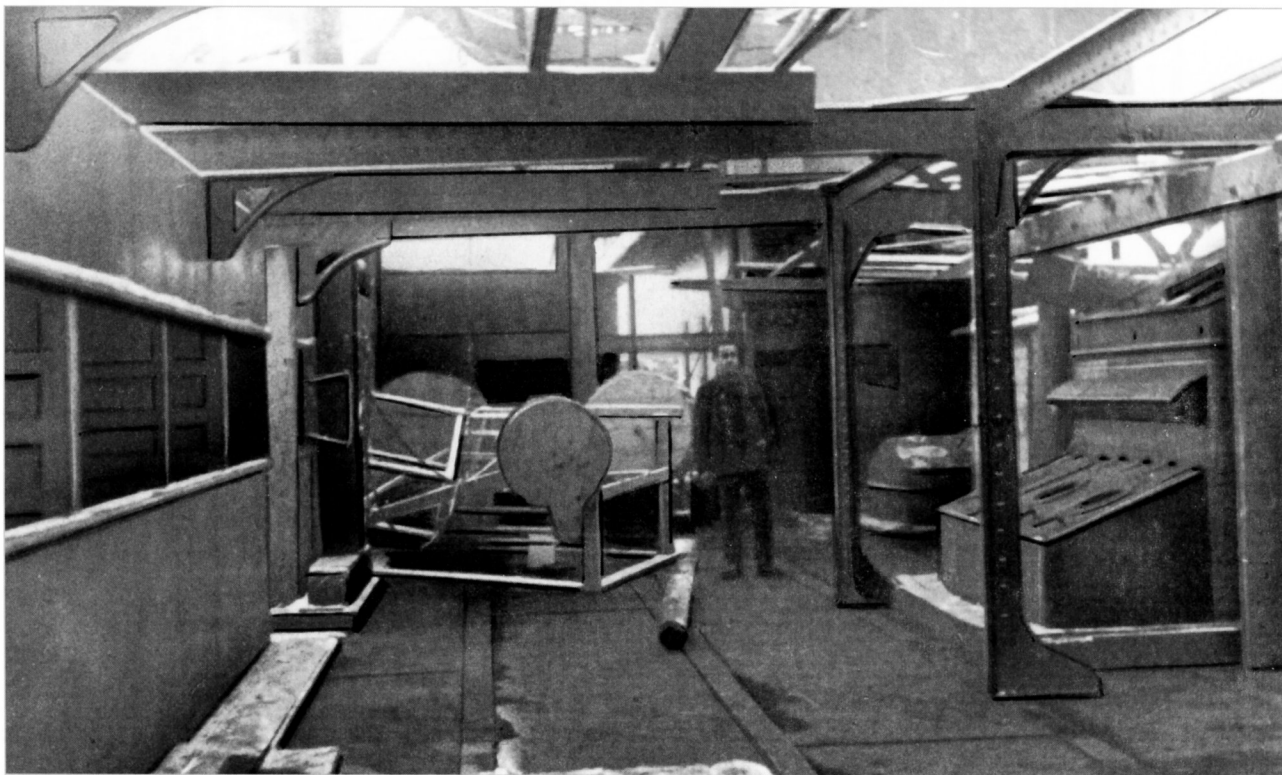


**Эскадренный
броненосец «Орел»
после спуска
на воду.
6 июля 1902 года**



«Бородино».
Макет шлюпки
в натуральную
величину без
обшивки,
с помощью
которого
производилась
разметка
по установке
кильблоков
для гребных судов.
19 января
1904 года.
РГАВМФ. Ф. 417.
Оп. 1. Д. 2836

На верхней палубе
«Бородино» в период
достройки.
Вид в корму.
20 января 1904 года.
РГАВМФ. Ф. 417.
Оп. 1. Д. 2836

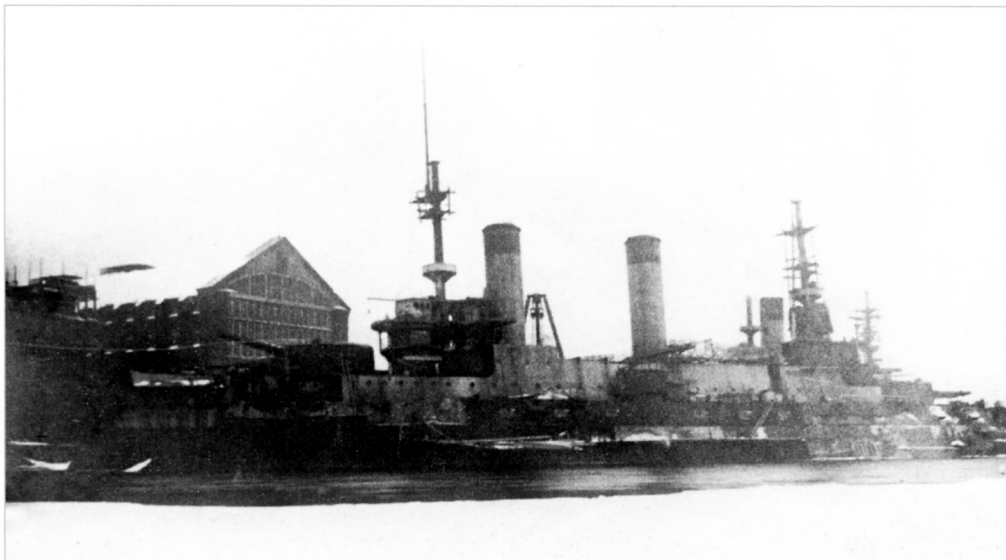


заводом. При этом орудия №№ 36, 37 и 39 признали вполне исправными, а № 38 оказалось непригодным, и его решили заменить орудием № 45 из числа заказанных для «Орла». Позднее приня-

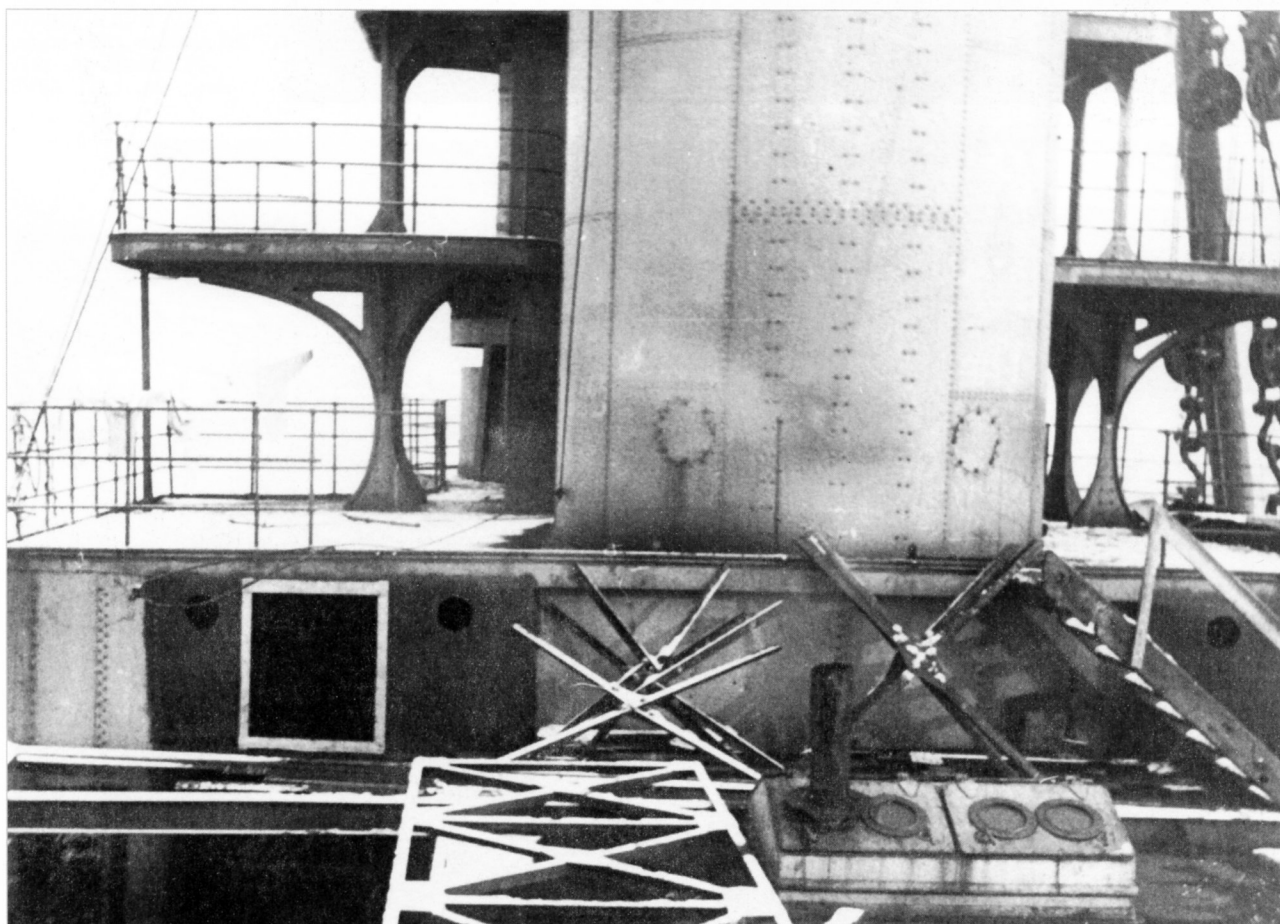
ли 152-мм пушки «Бородино», которому предназначались стволы с заводскими №№ 389–396, 398, 399, 401 и 404.

20 октября 1902 года «Бородино» прошел швартовные испытания. В последние

**«Бородино» во время
достройки на плаву.
За ним на втором
плане
просматриваются
мачты «Орла».
31 января 1904 года.
Из фондов РГАВМФ.
Ф. 417.
Оп. 1. Д. 2836**

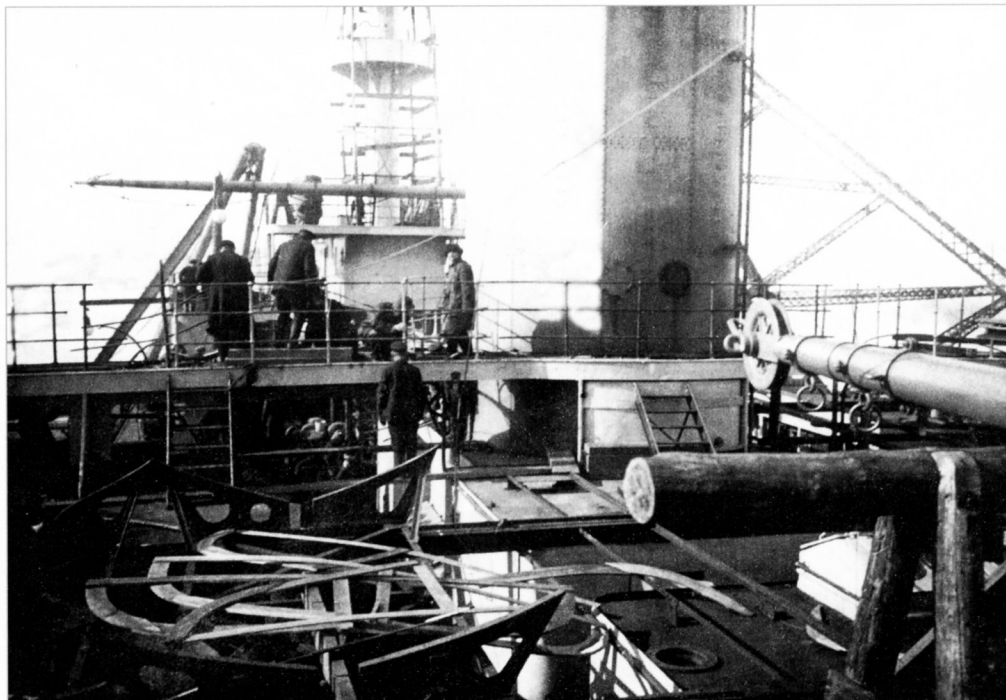


**«Бородино».
Вид с кормы
на носовую дымовую
трубу и носовой
мостик.
21 января 1904 года.
РГАВМФ. Ф. 417.
Оп. 1. Д. 2836**



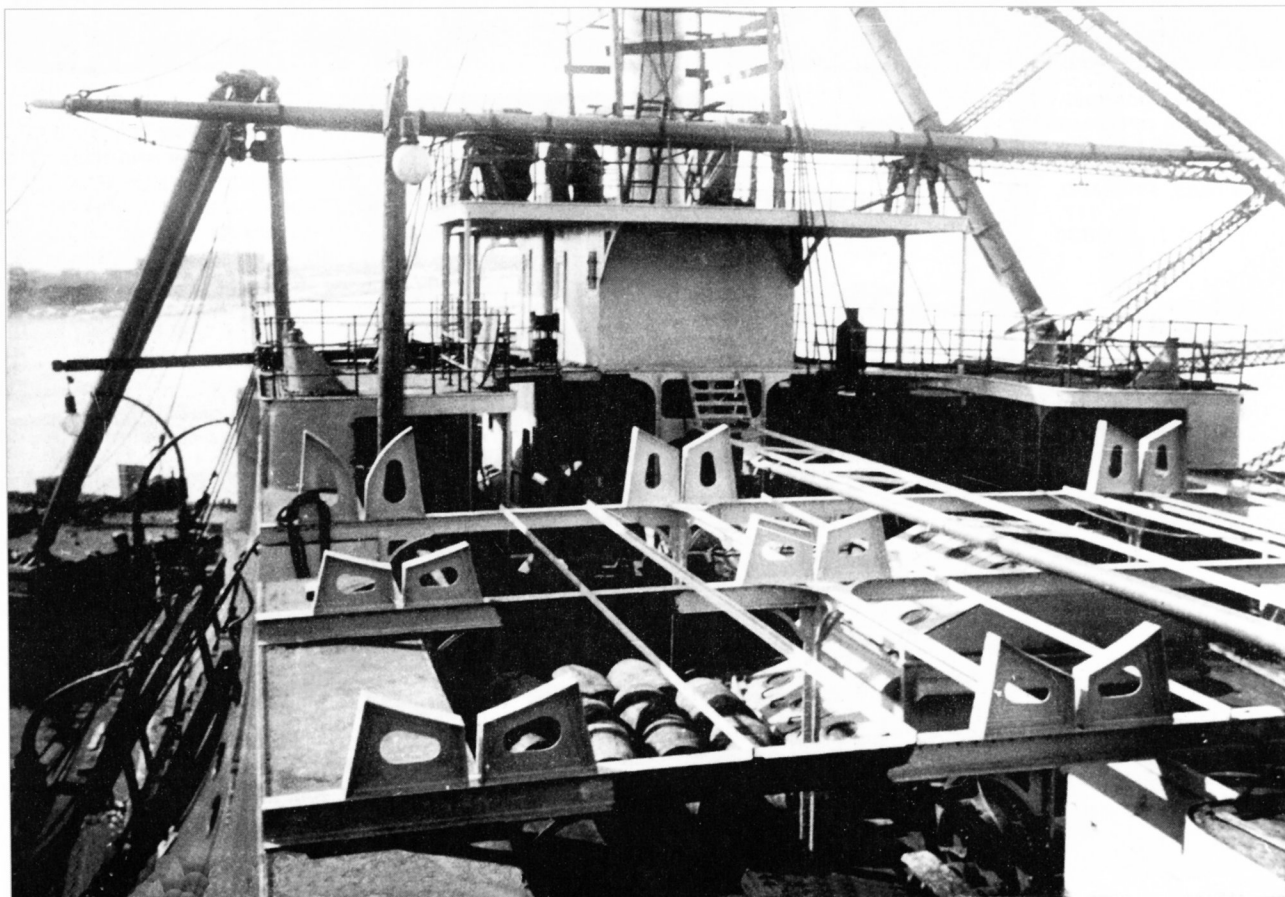
месяцы этого года и весь следующий год А.М. Токаревский и М.К. Яковлев достраивали свои корабли, преодолевая последствия «выгодных для казны» заказов

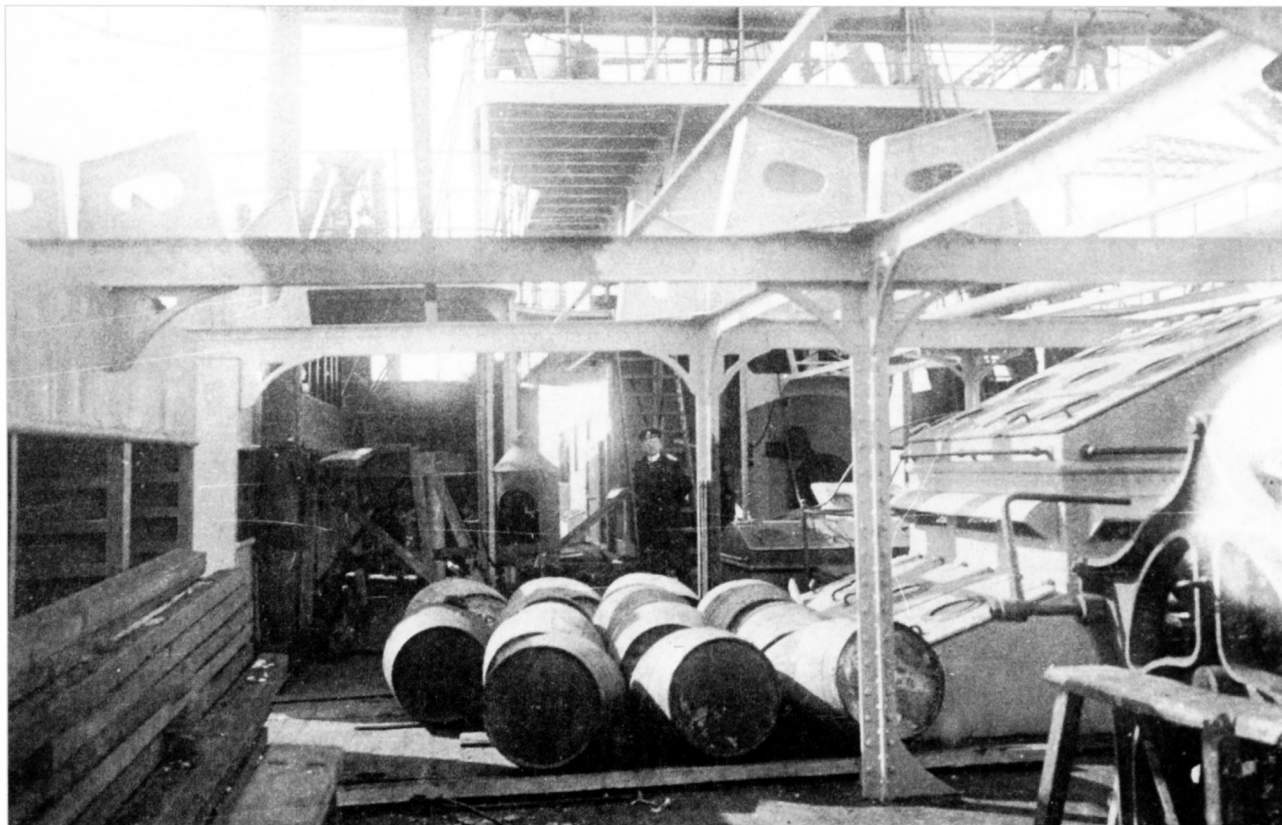
ГУКиС и испытывая на прочность принципы «Нового судостроения» в условиях скудных средств Санкт-Петербургского порта и тесноты Галерного островка.



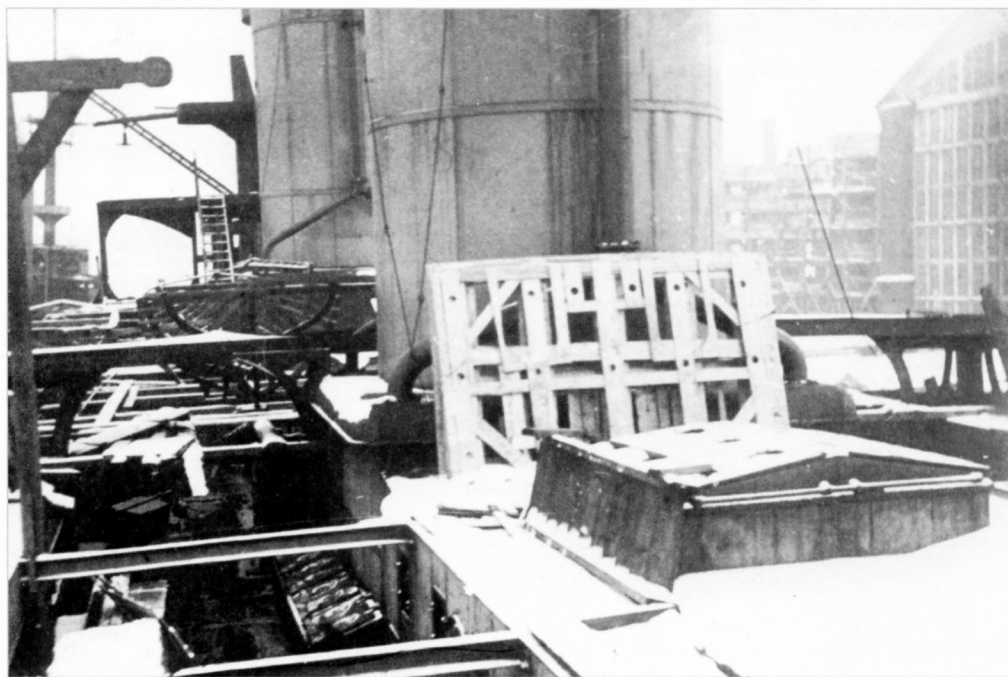
«Бородино».
Работы на верхней
палубе в районе
второй дымовой
трубы и среднего
мостика.
15 апреля 1904 года
РГАВМФ. Ф. 417.
Оп. 1. Д. 2836

«Бородино».
Вид сверху
на ростры
(между второй
дымовой трубой и
кормовым мостиком)
с установленными
кильблоками для
шлюпок и катеров.
15 апреля
1904 года.
РГАВМФ. Ф. 417.
Оп. 1. Д. 2836

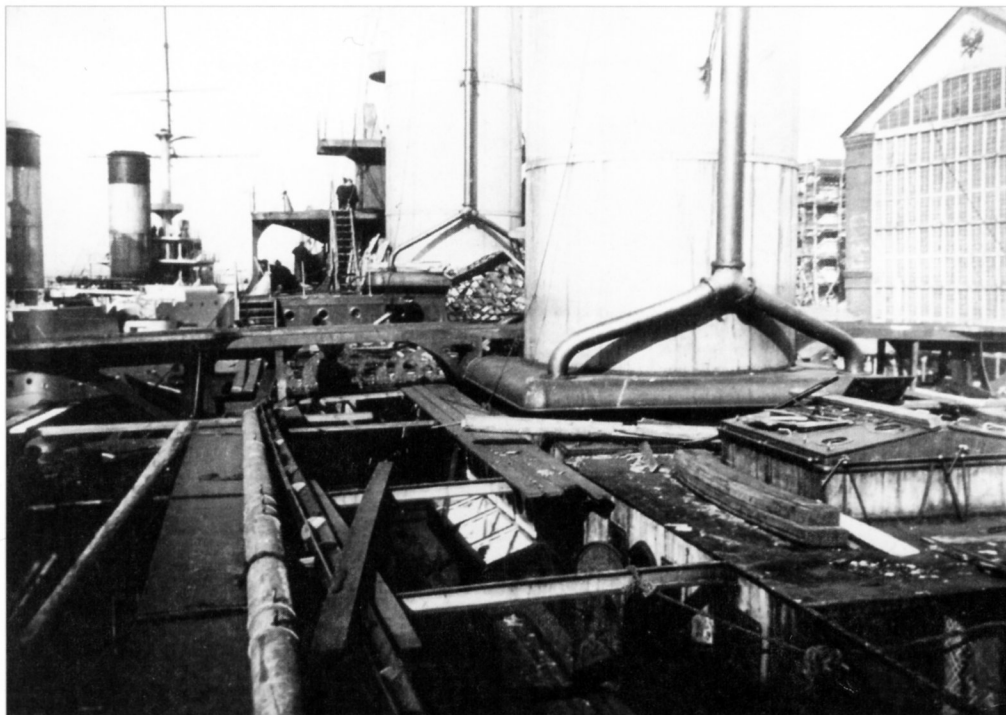




«Бородино».
Вид на ростры с
верхней палубы.
17 апреля
1904 года. РГАВМФ.
Ф. 417.
Оп. 1. Д. 2836



Эскадренный броненосец «Орел» в период достройки на плаву. Вид на верхнюю палубу со стороны кормового мостика в сторону дымовых труб. Справа виден каменный элинг, в котором он строился, левее просматриваются строительные леса, где на месте сгоревшего деревянного элинга ведется постройка нового каменного. 20 января 1904 года. РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 2837



«Орел».
Верхняя палуба
в том же районе
спустя несколько
месяцев.
На втором плане
слева видны часть
корпуса, дымовые
трубы, фок-мачта
и носовой мостик
броненосца
«Бородино».
27 апреля
1904 года.
РГАВМФ.
Ф. 417.
Оп. 1. Д. 2837

«Бородино».
Работы по
монтажу левого
305-мм орудийного
ствола кормовой
башенной
установки.
14 апреля
1904 года.
Из фондов РГАВМФ

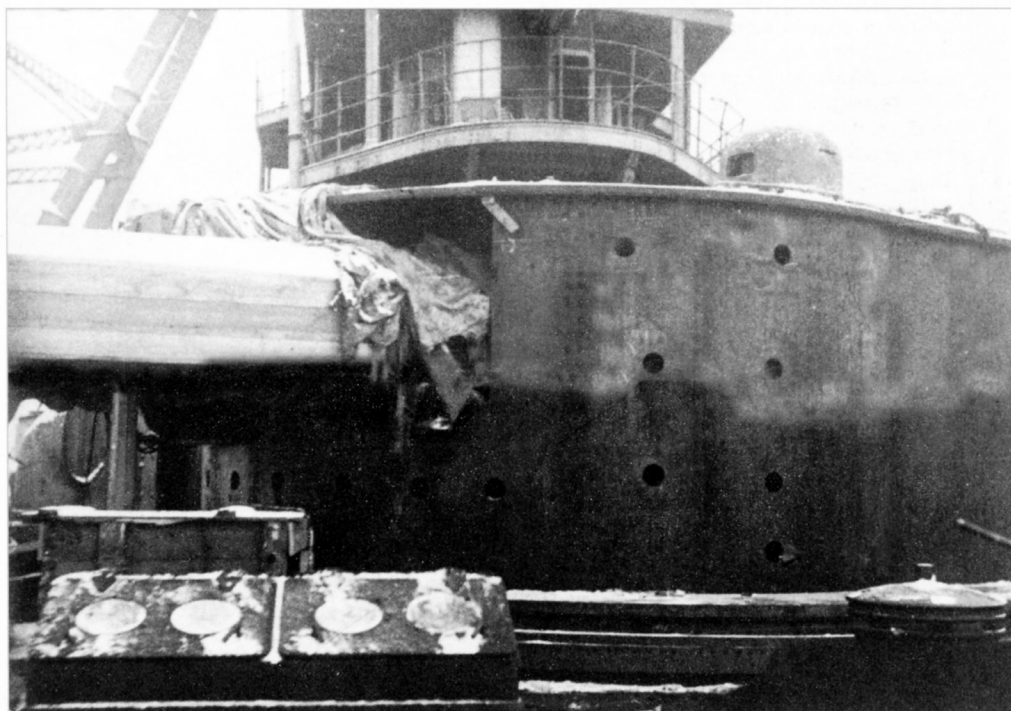
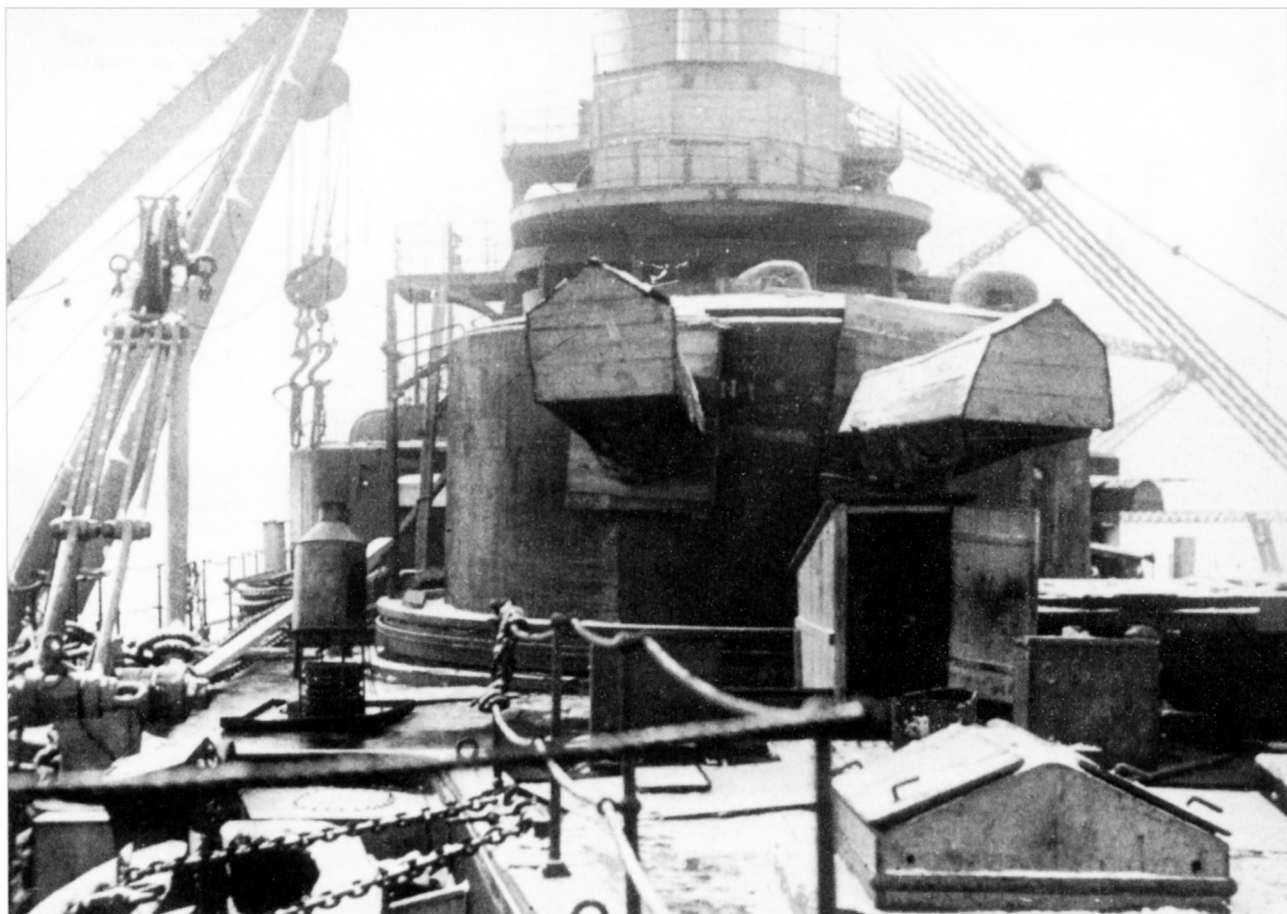
Единственный 70-тонный кран переводился от одного объекта к другому и едва справлялся с установкой тяжелых броневых плит, которые, за недостатком места, сваливались на стенке в беспорядке — по мере поступления. Плиты для «Бородино» перемешивались с плитами для «Орла», а из-за неточного изготовления в ряде случаев потребовали сложной обрубки на месте. При установке башен, собиравшихся первоначально в Новом Адмиралтействе, на Галерном островке пришлось заново делать разбивку на плазе.

В январе 1904 года для «Бородино» доставили последнюю партию брони. К этому времени готовность корабля превышала 90%, на нем заканчивалась сборка башен, носовые орудия — два 305-мм и четыре 152-мм — уже стояли на своих местах, кормовые предстояло установить после перевода в Кронштадт. Незавершенной оставалась часть работ по вспомогательным механизмам, системе вентиляции и электрооборудованию.

Отсутствовали шлюпки и катера, а также усиленные стрелы для их спуска и подъема. Полная готовность «Бородино» ожидалась к середине сентября 1904 года.

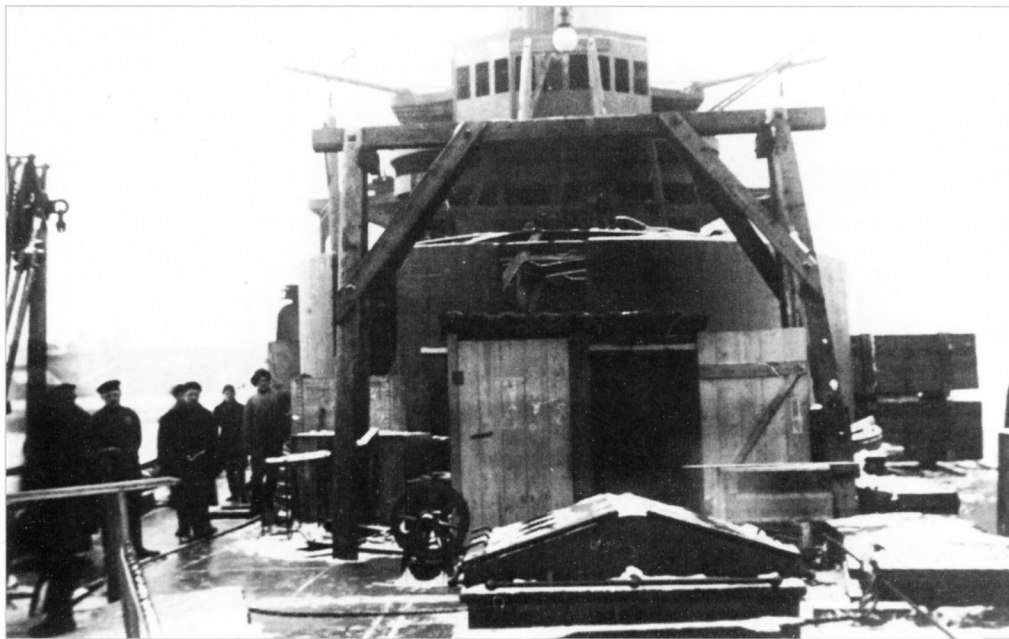
«Орел», по оценке строителей, отставал от головного корабля в части работ по корпусу и механизмам всего на месяц. Окончание же постройки зависело от поставки башенных орудий, орудийных станков и недостающих 86 броневых



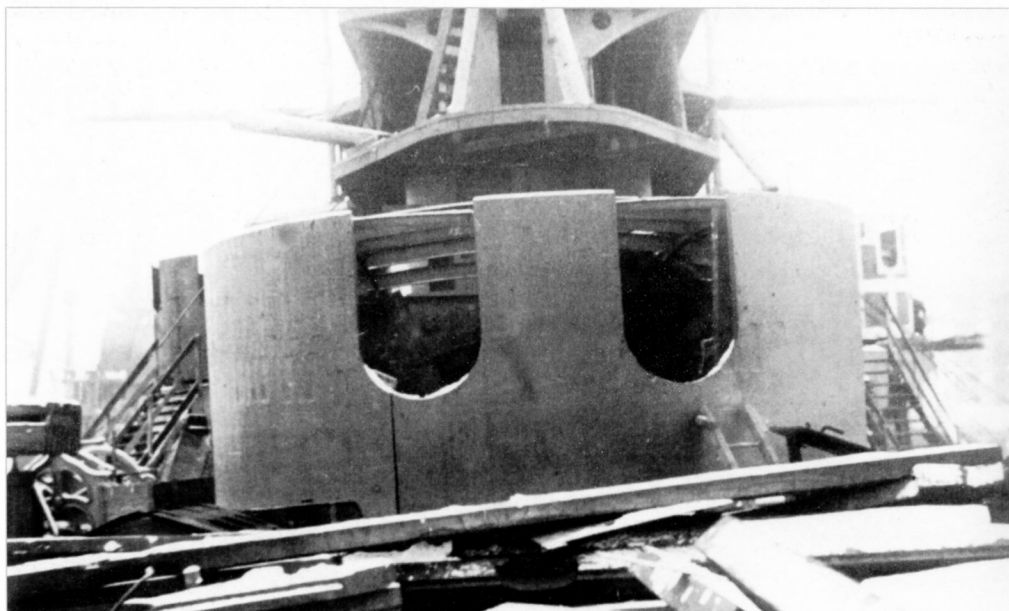


**Носовая (вверху)
и кормовая 305-мм
двухорудийные
башни эскадренного
броненосца
«Бородино» в период
сборки.**

**Фото датированы
27 и 21 января
1904 года.
РГАВМФ. Ф. 417.
Оп. 1. Д. 2836**

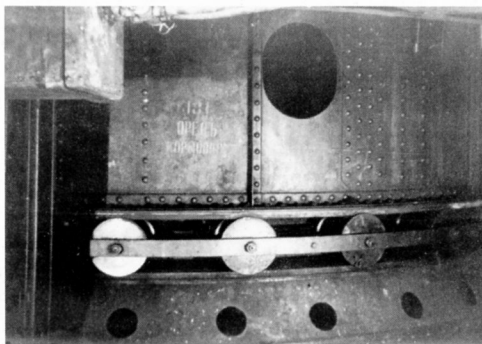


**Эскадренный
броненосец «Орел».
Носовая (вверху)
и кормовая 305-мм
двухорудийные
башни во время
сборки.
Верхнее фото
датировано
26 января
1904 года.
РГАВМФ. Ф. 417.
Оп. 1. Д. 2845**



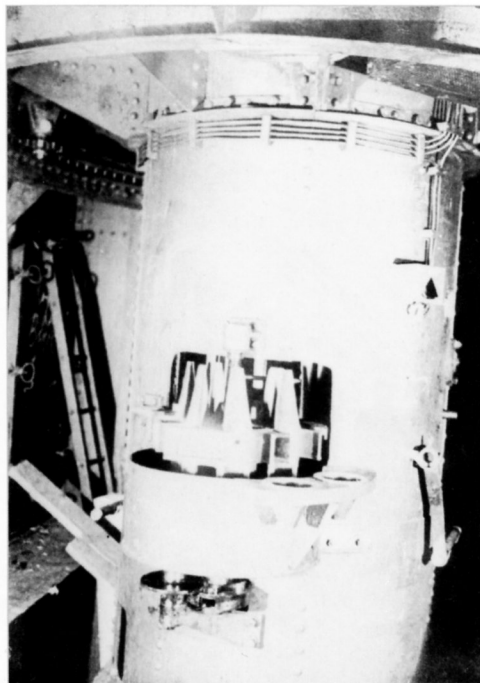
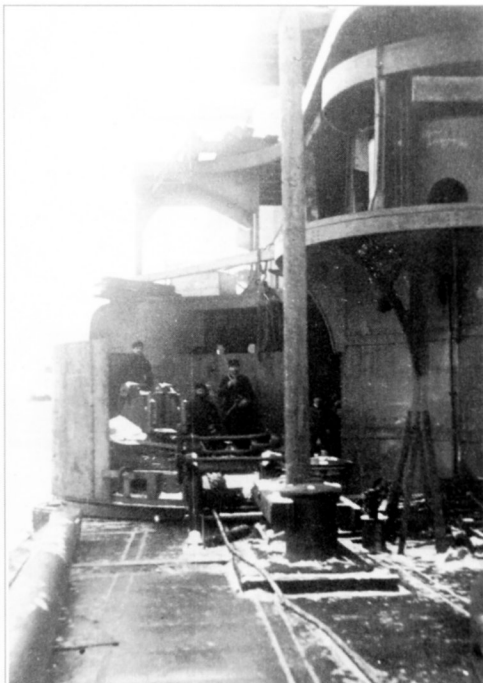
плит верхнего пояса, каземата и подачных труб. К началу 1904 года для «Орла» уже были изготовлены на Обуховском заводе и приняты 305-мм орудия под №№ 46, 47, 49 и 51, а также 152-мм — под №№ 408, 412, 415, 419, 420, 423, 426–429 и 431. Фактически готовность броненосца составляла около 80%.

В таком состоянии «Бородино» и «Орел» застало начало Русско-японской войны, потребовавшей пересмотра привычных порядков мирного времени. Из пяти однотипных броненосцев до

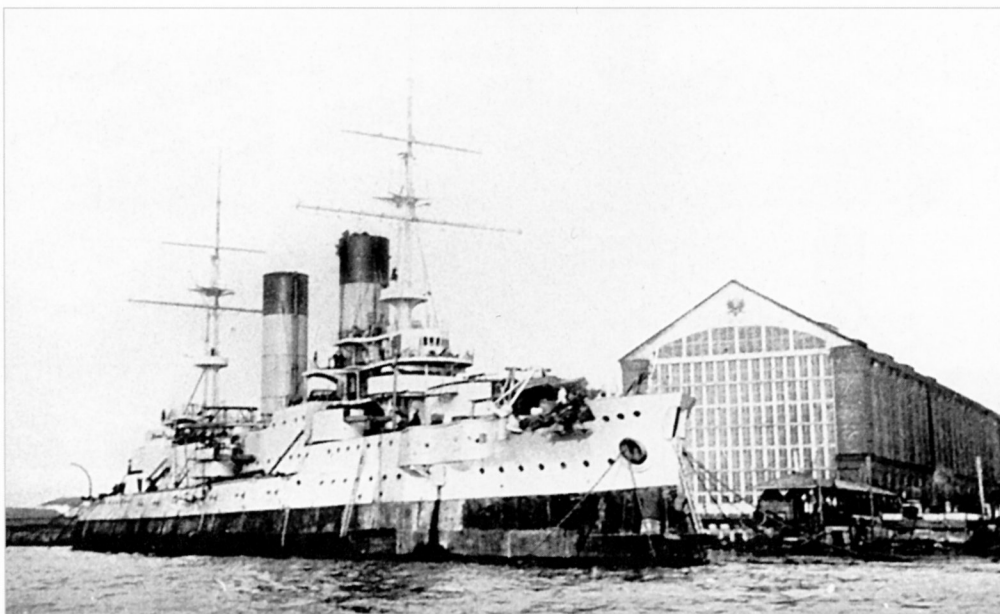


**Эскадренный
броненосец «Орел».
Батерейная палуба.
Подбашенная
конструкция
кормовой
305-мм двухорудий-
ной башенной
установки.
17 января
1904 года.
РГАВМФ. Ф. 417.
Оп. 1. Д. 2845**

«Бородино». Сборка носовой 152-мм башенной установки правого борта (слева) и подбашенная конструкция одной из таких башен. 1904 года. Из фондов РГАВМФ



Эскадренный броненосец «Орел» незадолго до перевода в Кронштадт. Апрель 1904 года



внезапного нападения японцев лишь один — «Император Александр III» — успел пройти испытания. Но и он, вместо того чтобы спешить на Дальний

Восток, мирно зимовал во льду Средней гавани Кронштадта, ожидая весны для завершения некоторых работ и окончательной подготовки к плаванию...

Примечание. Даты, приведенные в подписях к фотографиям из фондов РГАВМФ, могут отражать не только день фотосъемки, но и дату подачи служебной записки о степени готовности корабля, к которой фотографии прилагались. — Ред.

БРОНЕНОСЦЫ БАЛТИЙСКОГО ЗАВОДА

Благодаря лучшему оборудованию мастерских и хорошей организации работ на сравнительно самостоятельном Балтийском заводе, «Император Александр III» еще на стапеле опередил по готовности головной корабль «Бородино» и лишь немного отставал от строившегося в Тулоне «Цесаревича». Броненосец строился на стапеле каменного эллинга завода размерами 167,8×28,1×29,9 м, возведенного в 1894–1895 годах и бывшего тогда самым большим эллингом в России.

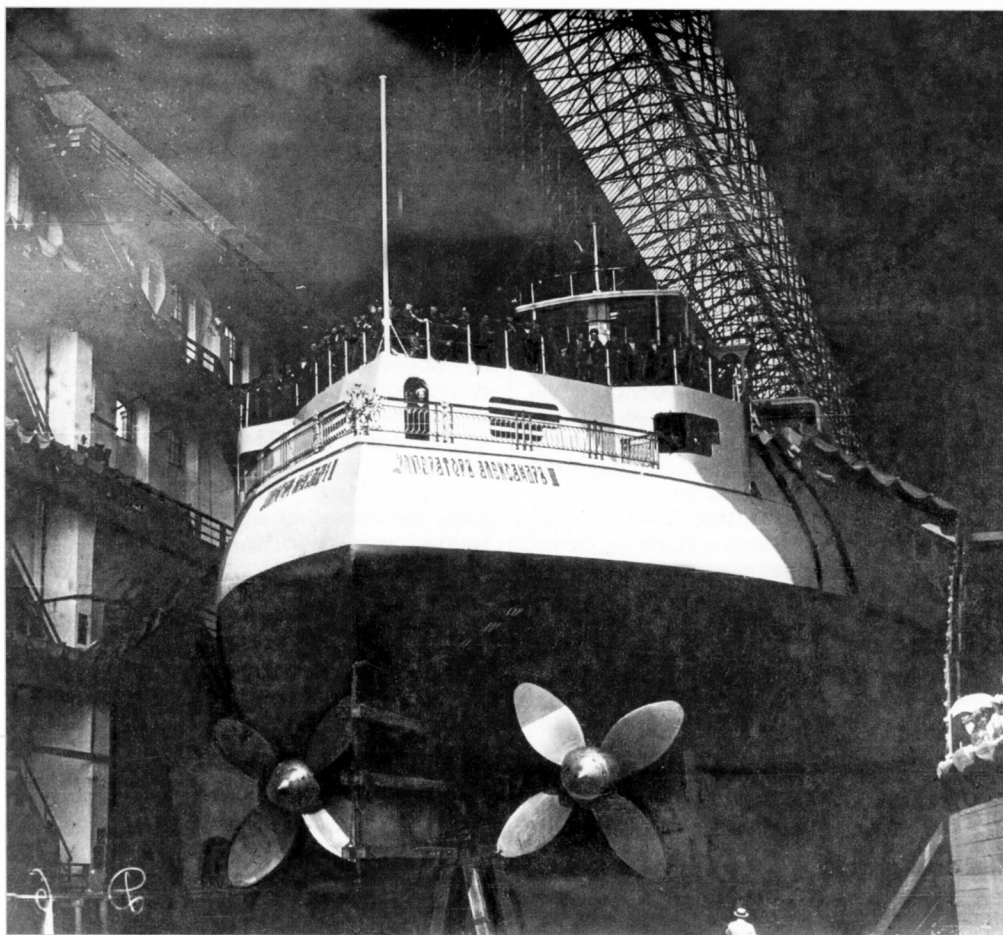
Вообще постройка кораблей в закрытых эллингах в России и особенно в Санкт-Петербурге, расположенном на широте около 60°, имела свои преимущества. Она создавала определенные трудности, связанные с недостаточным освещением и большой задымленностью в закрытом помещении, зато позволяла вести работы круглый год, так как даже

зимой температура в эллингах не падала ниже 0° С.

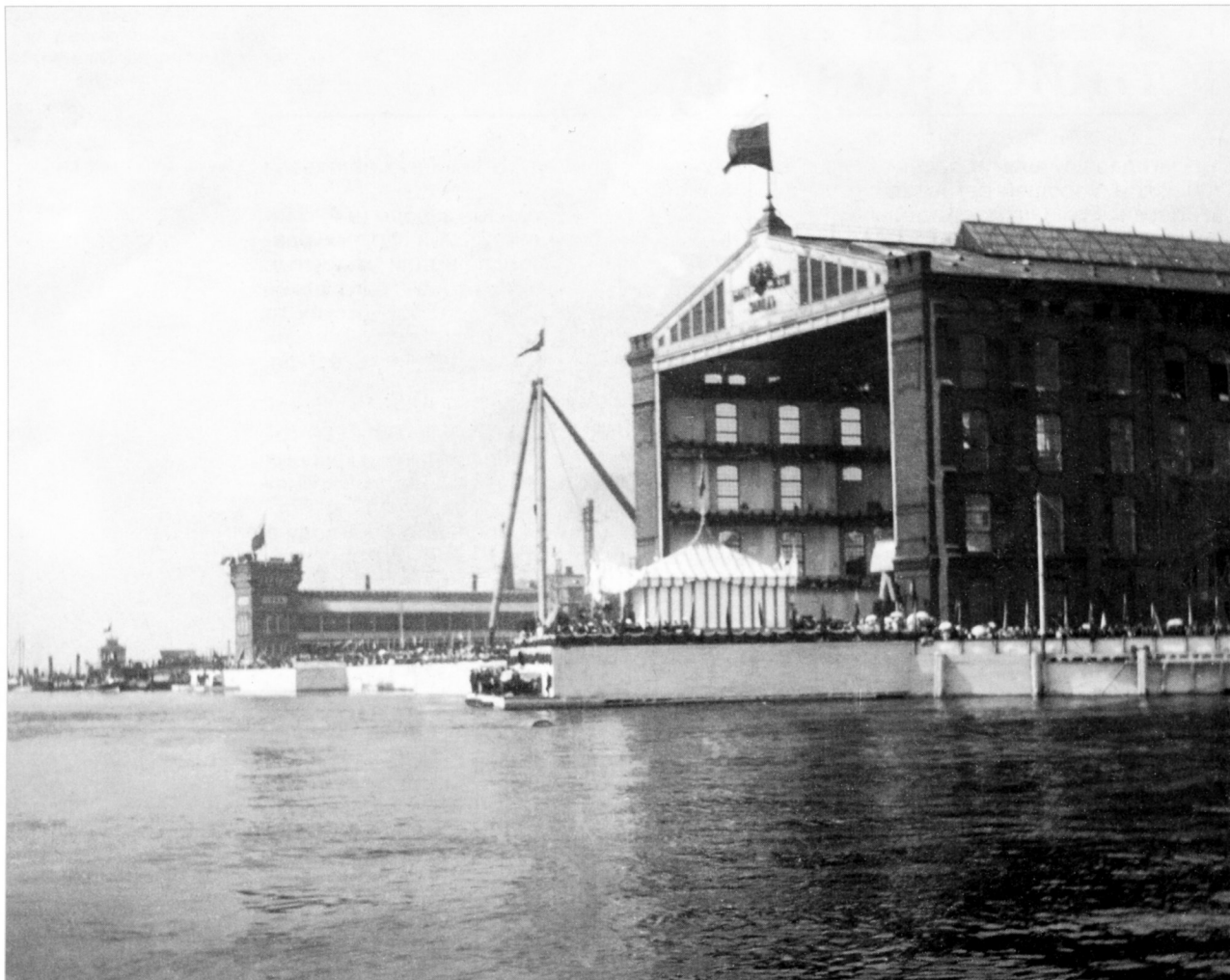
Лучшие иностранные заводы (в Англии, Германии, Франции, США и других развитых странах) предпочитали открытые стапеля. Но эти заводы располагались на 10–30° южнее Санкт-Петербургских, то есть в гораздо лучших климатических условиях. Поэтому заграничные верфи имели перед нашими заведомые преимущества.

В каменном эллинге в 1895–1899 годах уже были построены корпуса крупных броненосных крейсеров I ранга «Россия» и «Громобой» длиной более 140 м каждый. После спуска последнего на воду в эллинге был заложен «Император Александр III».

Балтийский завод к началу XX века являлся одним из крупнейших машиностроительных заводов России. На 1 июля



**Эскадренный
броненосец
«Император
Александр III»
на стапеле
каменного эллинга
Балтийского завода.
Июль 1901 года**



Каменный эллинг Балтийского завода. На первом плане шатер, установленный для царской фамилии и свиты, присутствовавших на церемонии спуска на воду броненосца «Император Александр III»

1900 года на нем числилось 6783 рабочих. Завод одновременно строил несколько кораблей, при этом его валовая производительность в 1902 году достигла 10 247,3 тыс. руб., а чистая прибыль — 1 905,5 тыс. руб. (завод работал на хозрасчете). В руководство входили чины Морского ведомства. Помимо членов правления (по сути дела — синекуры), оно включало начальника завода генерал-майора К.К. Ратника (с окладом 10 тыс. руб. в год), его помощника флагманского инженер-механика И.П. Павлова, старшего судостроителя В.Х. Оффенберга, младшего судостроителя К.Я. Аверина, старших помощников судостроителей А.И. Моисеева, И.Г. Бубнова, Г.И. Лидова, Н.Н. Кутейникова, старшего инженер-механика Г.Э. Боровского и младшего инженер-механика А.Д. Долголенко.

Эти инженеры при содействии чертежников и мастеров могли самостоятельно проектировать и строить ко-

рабельные корпуса и механизмы (чего в России тогда практически ни одно другое предприятие не делало). В частности, ими были спроектированы такие корабли, как крейсера типа «Паллада», броненосцы типа «Пересвет», транспорты типа «Амур». Последние, включая их главные механизмы, были построены на Балтийском заводе. Правда, не все из проектов завода можно признать особо удачными, но это во многом объяснялось заданиями руководства Морского ведомства и предвзятым его отношением к отечественным инженерам.

С 1897 года на заводе начали изготавливать водотрубные котлы системы Бельвиля, а также практиковать погрузку котлов, частей главных и вспомогательных механизмов еще на стапеле. Это позволило ускорить процесс постройки. Ускорение обеспечивалось также широким применением сверхурочных работ (так называемая «экстра»). При постройке «Императора Александра III» в корпу-



сном цехе было занято до 1500 рабочих. При сборке корпуса броненосца было поставлено 1 300 000 заклепок, общий вес которых превысил 100 т.

Мастеровой на заводе при 12-часовом рабочем дне получал зарплату в среднем 475 руб. в год, чернорабочий — 186 и ученик — 115 руб. Это было ниже, чем на большинстве металлообрабатывающих заводов столицы. Правда, на верфях Санкт-Петербургского порта платили еще меньше. Но балтийцы оказались более организованными и 31 мая 1901 года начали забастовку. Управляющий Морским министерством адмирал П.П. Тыртов 1 июня даже приказал закрыть завод до рассмотрения претензий бастующих. С удовлетворением претензий дело явно затянулось, зато до 900 недовольных было арестовано, а завод возобновил работу 12 июня. Забастовка, аресты и увольнения, конечно, сказались на ходе постройки, но в целом она продвигалась успешно.

Еще 18 мая 1901 года под руководством строителя корабля В.Х. Оффенберга на «Императоре Александре III» провели успешное испытание водонепроницаемости носового котельного отделения, наполнив его водой до высоты батарейной палубы, а в июле К.К. Ратник доложил о готовности броненосца к спуску на воду. Церемония состоялась 21 июля 1901 года в присутствии императорской семьи. «Император Александр III», при небывалой ранее спусковой массе корпуса (около 5300 т), благополучно сошел со стапеля, углубившись носом на 2,7 и кормой на 5,1 м. Корпус корабля, как и спущенного на воду в 1900 году броненосца «Победа», был окрашен в белый цвет, принятый для кораблей заграничного плавания.

Однако торжественный момент омрачился печальным происшествием: внезапно налетевшим порывом ветра с эллингом сорвало тяжелый флагшток с флагом, рухнувший в толпу зрителей.

Вид со стороны Невы на каменный эллинг Балтийского завода с корпусом броненосца «Император Александр III» на его стапеле.

Слева от эллинга — паровой кран. Во время спуска корабля на воду 21 июля 1901 года с него порывом ветра сорвало флагшток, которым убило трех человек, присутствовавших на этой церемонии

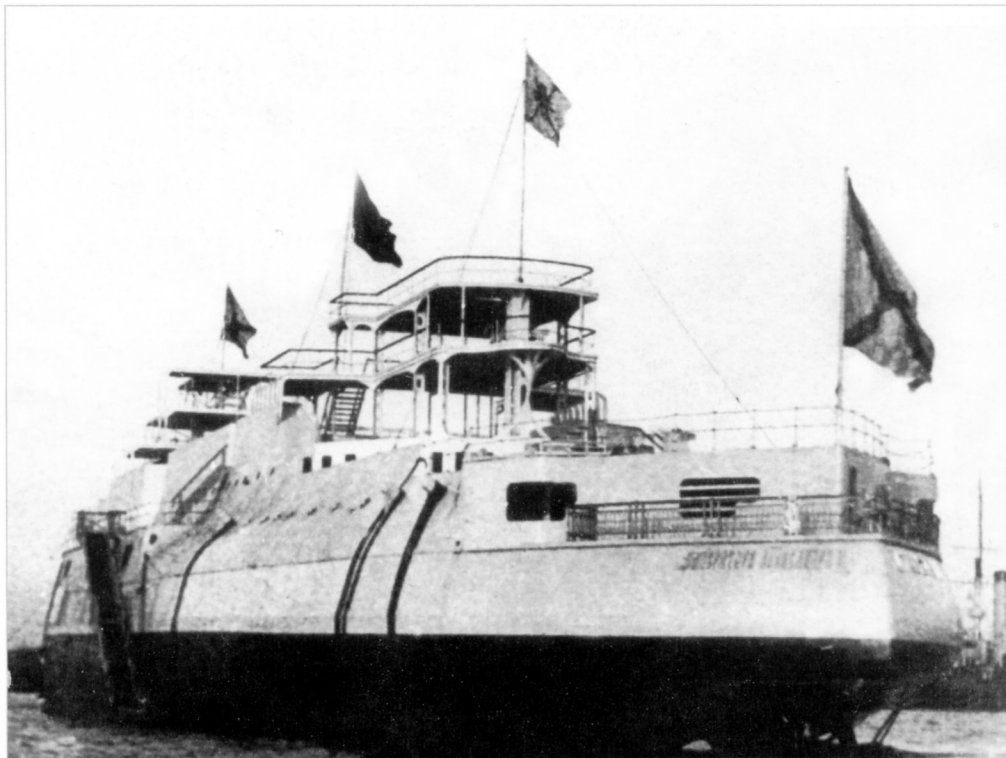


Эскадренный броненосец «Император Александр III» после спуска на воду. 21 июля 1901 года



Паровой катер с членами императорской семьи, возвращающимися с церемонии спуска на воду эскадренного броненосца «Орел». На втором плане — «Император Александр III» у достроечной набережной Балтийского завода. 6 июля 1902 года

Эскадренный броненосец «Император Александр III» после спуска на воду. 21 июля 1901 года



Погибли три человека. другой версии флагшток упал с берегового парового крана. В ее пользу говорит опубликованная прессой того времени фотография с соответствующей подписью. Как видно на более поздних снимках («Князь Суворов» во время достройки и спуск на воду броненосца «Слава»), флагшток на упомянутом кране отсутствует.

После спуска на воду в подводной части корпуса «Императора Александра III» от 34-го до 59-го шпангоута обнаружилась «погнутость во флорах» со стрелкой прогиба до 3 см. Очевидно, это повреждение, отмеченное ранее на «Пересвете» и «Ослябе», произошло из-за несовершенства традиционных спусковых приспособлений, не учитывавших значительного возрастания размеров и массы кораблей нового поколения.

Известно, что имена кораблей нашего флота во 2-й половине XIX — начале XX века письменно утверждались императором из числа нескольких вариантов «подходящих» имен, подготовленных ГМШ. Так было с «Пересветом», «Ослябей», «Бородино», «Орлом» и многими другими. Есть основание предполагать, что наименование «Император Александр III» было предложено Николаю II кем-то лично либо избрано им самим из уважения к памяти отца.

Вообще этому кораблю сопутствовали плохие приметы. За несколько ме-

сяцев до трагедии, случившейся при спуске на воду, на заводе сгорела деревянная модель броненосца, что задержало принятие некоторых конструкторских решений. Впоследствии перед походом командир в кают-компанию фактически предсказал его героическую гибель в бою со всем экипажем («Мы все умрем, но не сдадимся»). Это высказывание появилось в прессе.

Следующий корабль серии (первоначально броненосец № 7) получил имя «Князь Суворов». Император утвердил его 5 июня 1900 года, возможно, также в порядке исключения по случаю 100-летия со времени кончины великого полководца.

Заготовка материалов для «Князя Суворова» началась в судостроительной мастерской Балтийского завода уже в июле 1900 года. Сборку его корпуса в каменном эллинге начали практически сразу после спуска «Императора Александра III».

Такая организация работ позволила балтийцам значительно сократить стапельный период постройки и спустить «Князь Суворов» на воду всего через 14 месяцев.

При его постройке Балтийский завод уже использовал полученные из Франции станки для производства высадок в кромках листов наружной обшивки. На корабль установили форштевень, отлитый на Обуховском заводе целиком, в отличие от составных, как на остальных броне-



Корпус строящегося
в эллинге эскадрен-
ного броненосца
«Князь Суворов».
Вид с кормы.
18 августа 1901 года

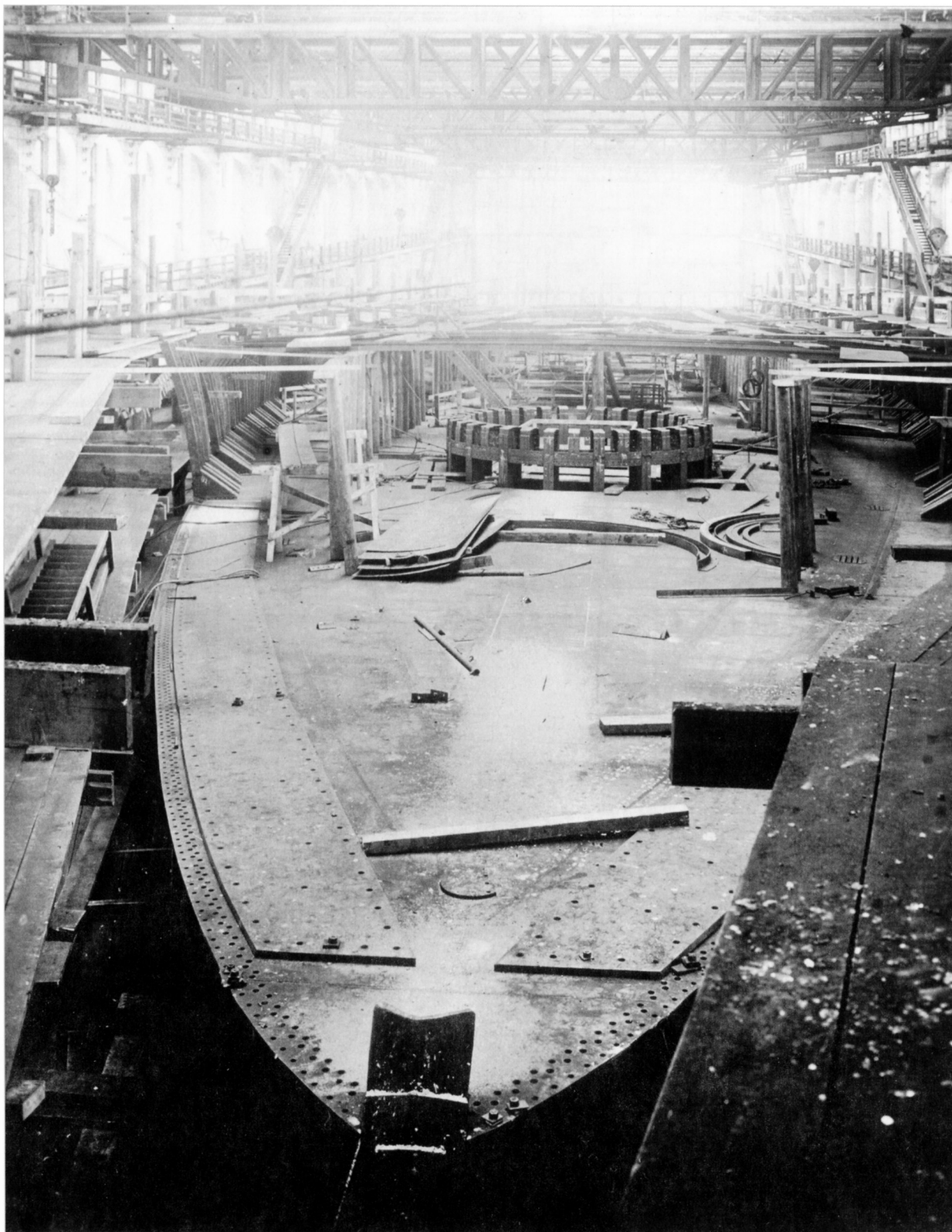
Отлитые из стали на
Обуховском заво-
де для броненосца
«Князь Суворов»
форштевень (слева)
и кронштейны греб-
ных валов и рулевая
рама в мастерской
предприятия.
22 мая 1902 года



Форштевень для др. «К. Суворов»
Ст. на Обух. зав. 22 Мая 1902.



Ахтерштевень для др. «К. Суворов»
Ст. на Обух. зав. 22 Мая 1902.



Вид с носа на строящийся в эллинге корпус эскадренного броненосца «Князь Суворов»

носцах. Изогнутые форштевни кораблей были массивными (вес по проекту — более 16 т), предназначались для нанесения таранного удара в подводную часть неприятельского корабля и имели круглый вырез для надводного минного аппарата. Форштевни для броненосцев Балтийского завода и Санкт-Петербургского порта заказывались по разным чертежам. На «Бородино» и «Орле» они имели более крутой изгиб в надводной части, чем на «балтийцах», и меньше выступали в подводной. В результате «Бородино» и «Орел» оказались на один фут (0,305 м) короче своих собратьев (по наибольшей длине корпуса). Разная форма форштевней обусловила и внешние различия кораблей, что хорошо видно на фотографиях. При спуске на воду «Князь Суворов» развил скорость до 12 уз, оборвал оба якорных каната и был остановлен только отдачей запасных якорей. На нем также не удалось избежать досадной «погиби флоров».

К осени 1903 года «Князь Суворов» почти догнал по готовности «Бородино» и «Орел». Поэтому Обуховский завод поставил для него 305-мм орудия, ранее предназначавшиеся для черноморского броненосца «Князь Потемкин-Таврический».

В каменном эллинге вслед за «Суворовым» из заготовленных с июля 1901 года материалов балтийцы начали сборку корпуса пятого броненосца — «Слава». Строителем его, как и предыдущего корабля, стал корабельный инженер К.Я. Аверин.

Во время постройки первой в Рос-

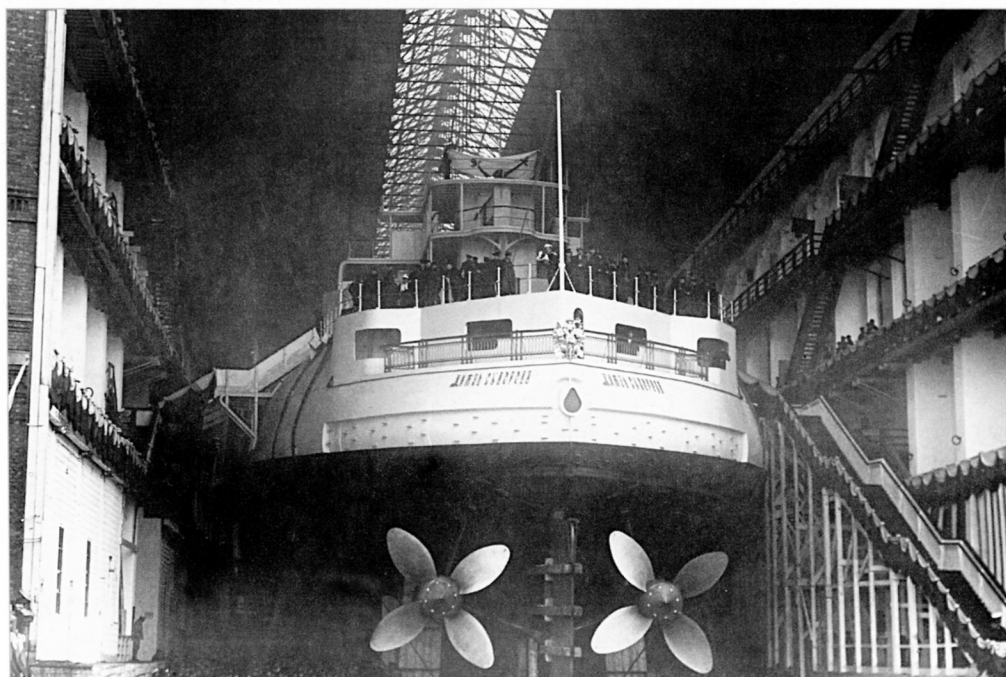
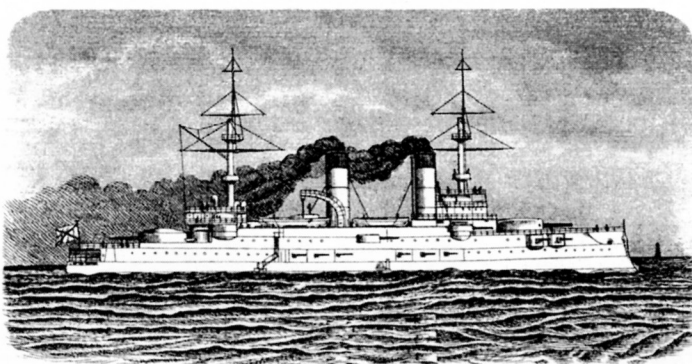
12-го Сентября 1902 года.

На Балтійскомъ Судостроительномъ и Механическомъ Заводѣ въ
Высочайшемъ присутствіи назначены:

Спускъ на воду изъ каменнаго эллинга

эскадреннаго броненосца

„КНЯЗЬ СУВОРОВЪ“.



Заголовок буклета,
выпущенного
по случаю спуска на
воду эскадренного
броненосца
«Князь Суворов».
ЦГА СПб. Ф. 1304.
Оп. 1. Д. 2050. Л. 273

Эскадренный
броненосец
«Князь Суворов»
перед спуском на
воду.
12 сентября
1902 года.

Корпус строится по чертежам броненосца „Императоръ Александръ III“, которые въ свою очередь были переработаны Балтійскимъ Заводомъ послѣ утверждения предложенныхъ имъ измѣненій въ проектъ броненосцевъ типа „Бородино“.

Длина между перпендикулярами	367'5"
Полная длина съ тараномъ	398'1"
Наибольшая ширина съ обшивкой	76'0"
Углубленіе на ровный киль	26'0"
Водоизмѣненіе	13,516 тоннъ
Индикаторная сила машинъ	15,800 I. H. P.
Скорость хода	18 узловъ
Полный запасъ угля	1,250 тоннъ

4-хъ цилиндрировые механизмы броненосца повторяются по чертежамъ механизмовъ броненосцевъ „Императоръ Александръ III“ и „Орелъ“, самостоятельнаго проекта Завода, тройного расширенія, съ выдѣленными особо воздушными насосами, и состоятъ изъ двухъ равносильныхъ главныхъ машинъ, въ общей сложности болѣе 15,800 индикаторныхъ силъ. Всѣ чертежи корпуса, машинъ и Бельвилевскихъ котловъ броненосца разработаны Балтійскимъ Заводомъ и, вмѣстѣ съ палубными механизмами по корпусу, съ водоотливной системой, вентиляціей и остальными устройствами, изготовленными на немъ же. Котлы, числомъ 20, системы Бельвиля, изготовленные Балтійскимъ Заводомъ собственными средствами уже на 10-е по порядку судно, размѣщены въ 2-хъ отдѣленіяхъ, образуя 4 котеларки.

Первая штука кия поставлена на мѣсто 28-го Іюля 1901 года. Броненосецъ заложенъ въ присутствіи Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Генераль-Адмирала 26-го Августа 1901 года.

Къ спуску броненосецъ изготовленъ 12-го Сентября 1902 года причемъ общая готовность броненосца къ этому времени доведена до 70%, и броненосецъ пробылъ на стапелѣ 13½ мѣсяцевъ. Съ начала работъ до Сентября 1902 года установлено въ корпусъ 292,300 пудовъ стали, что составитъ среднюю установку въ мѣсяцъ 22,485 пудовъ, т. е. болѣе, чѣмъ на всѣхъ предшествовавшихъ постройкахъ.

Броненосецъ будетъ вооруженъ орудіями: 12 дм., 6 дм., 75 м/м., 47 м/м., 2½ дм. и 37 м/м. всего 62 орудія, изъ которыхъ первые два калибра расположены въ 8-ми вращающихся башняхъ.

Бронированіе на этомъ броненосцѣ особенно развито въ разныхъ направленіяхъ для защиты артиллеріи и жизненныхъ частей, въ томъ числѣ по двумъ броневымъ палубамъ и подводнымъ броневымъ переборкамъ.

Минное вооруженіе будетъ состоятъ изъ надводныхъ и подводныхъ выбрасывающихъ аппаратовъ и сфероконическихъ минъ.

Число гребныхъ и паровыхъ судовъ 16.

Броня изготовляется Адмиралтейскими Ижорскими Заводами въ с. Колпино, и Обуховскимъ Заводомъ въ С.-Петербургѣ, и небольшая часть у Бердмора въ Англіи и у Карнеги въ Америкѣ, а никкелевая палубная броня изготовлялась Ижорскими Заводами въ Колпино.

Сталь для корпуса броненосца доставлялась Путиловскимъ Заводомъ.

Броненосецъ имѣетъ между двумя, въ трюмахъ и на палубахъ около 167 водонепроницаемыхъ отдѣленій.

До спуска судна на воду поставлено на мѣсто въ окончательно отдѣланномъ видѣ:

Стали судостроительной	245,960 пуд.
„ никкелевой	46,340 „
Брони траверзной	4,640 „
Болтовъ и винтовъ	345 „
Стальныхъ отливокъ	4,890 „
По башеннымъ установкамъ	1,009 „
Дѣльныхъ вещей	4,820 „
Якорей и цѣпей	2,230 „
Принадлежностей по механизмамъ	7,670 „
Деревя	5,755 „
Цементу, красокъ и проч. матеріала	4,200 „

Итого . . . 327,859 пуд.

Строилъ броненосецъ Корабельный Инженеръ Завода Младшій Судостроитель **К. Я. Аверинъ.**

Начальникъ Балтійскаго Завода

Генераль-Маіоръ Ратникъ.

сии серии из трех однотипных крупных боевых кораблей на одном и том же заводе были разработаны подробные перечни работ и поставок с определением взаимных обязательств казны и завода. Он был утвержден журналом МТК по кораблестроению № 100 от 4 декабря 1902 года и предусматривал три «группы предметов».

Балтійский завод полностью изготавливал или заказывал контрагентам и устанавливал за свой счет: стальные и деревянные части корпуса, рулевые приводы, устройства для подъема шлюпок, стальные мачты, фундаменты под все вспомогательные механизмы; полностью водоотливную, осушительную, пожарную системы; судовую вентиляционную систему, отопление, водопровод, рубку для телеграфа без проводов (радиотелеграфа), мебель, линолеум, шаблоны и чертежи для заказа броневых плит, электродвигатели для руля, шпильей, электрические звонки сигнализации, выстрелы для сетей заграждения, мебель, сантехнику и тому подобное, вплоть до окраски судна снаружи и внутри.

Кроме этого, завод за свой счет устанавливал поставленные петербургским портом броню (кроме вращающихся частей башен), камбузы, стерилизатор в лазарет, основания под станики для орудий, церковную утварь, посуду и столовое белье, портреты высочайших особ, пианино.

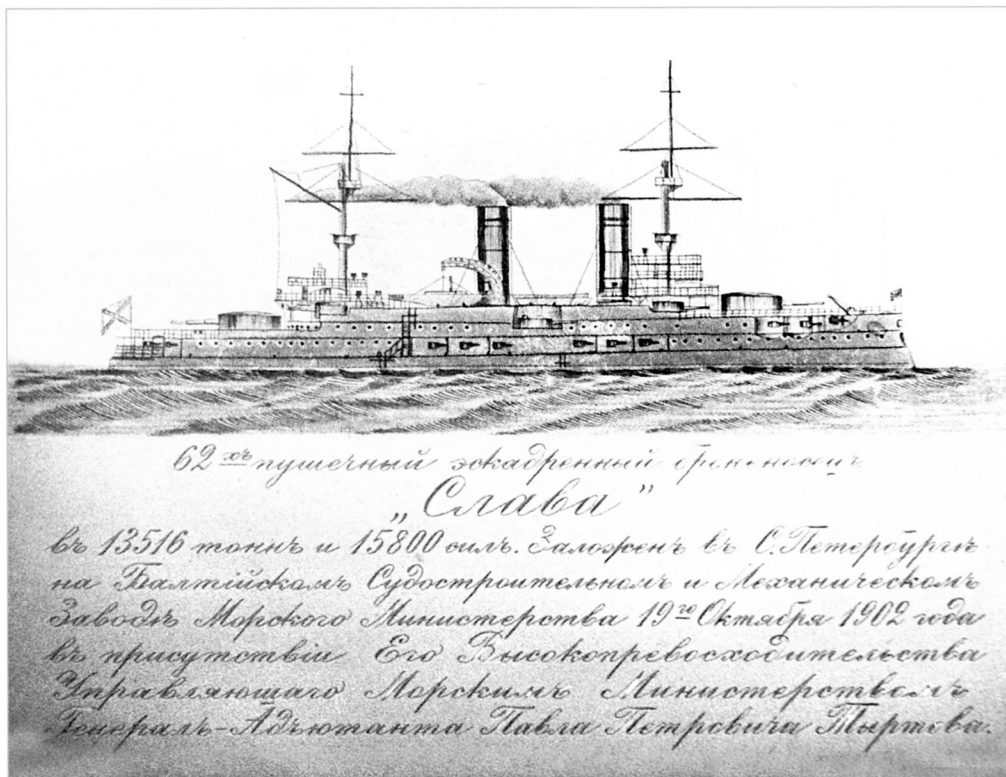
За все работы завод получал около 5,6 млн руб. на каждый броненосец и сам расплачивался с контрагентами.

Петербургский порт поставял и устанавливал на месте подкрепления, сделанные заводом, паровые котлы и главные машины, дымовые трубы, все оборудование для котельных и машинных отделений, артиллерию и минное вооружение (включая паровые динамомашинны), весь деревянный рангоут, такелаж, якоря и цепи, компасы, фонари, шлюпки, броню вращающихся частей башен, элеваторы подачи, все запчасти и тому подобное.

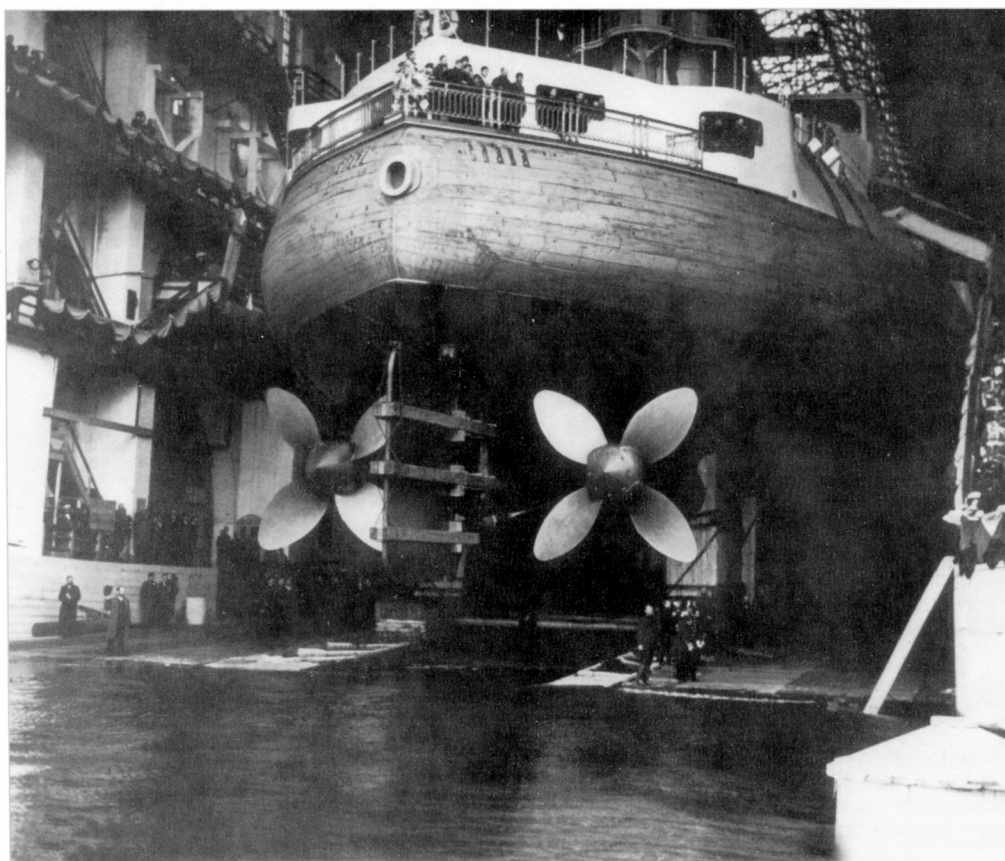
За главные механизмы казна расплачивалась с самим заводом, что обходилось в сумму около 3 млн руб. на корабль (то же и для «Орла»). Орудия поставял Обуховский завод, броню — Адмиралтейские Ижорские заводы; на этих же заводах изготовлялись якоря, цепи и различные предметы снабжения.

Часть брони, из-за невозможности для Ижорских заводов выполнить небы-

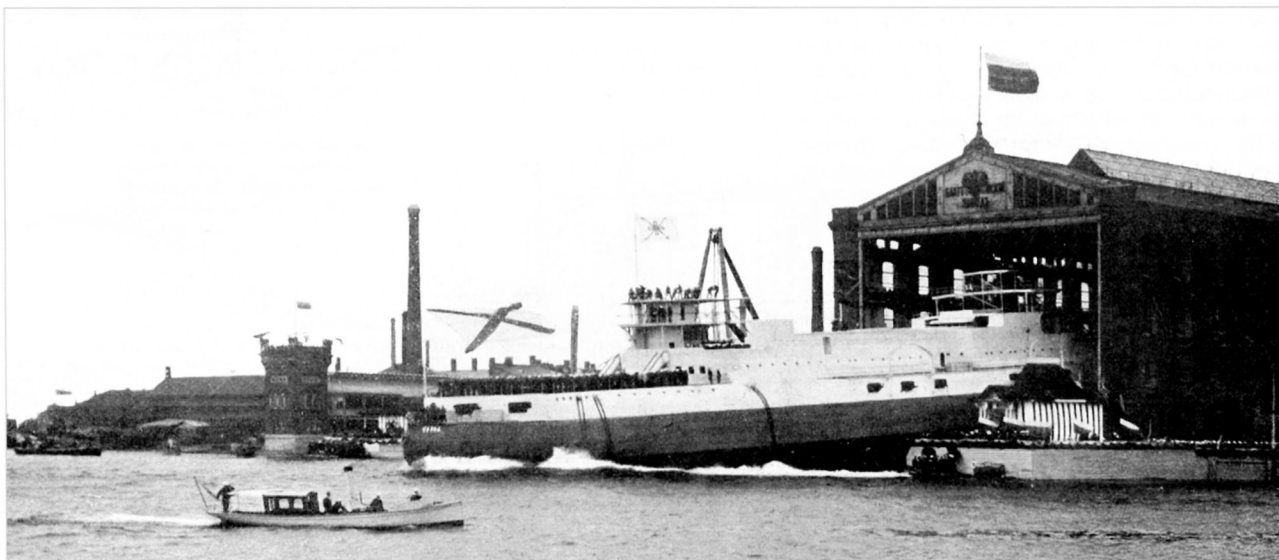
Текстовая часть буклета с кратким описанием эскадренного броненосца «Князь Суворов». ЦГА СПб. Ф. 1304. Оп. 1. Д. 2050. Л. 273



Закладная доска
эскадренного
броненосца «Слава».
Из собрания ЦВММ



Эскадренный
броненосец «Слава»
перед спуском
на воду.
16 августа
1903 года

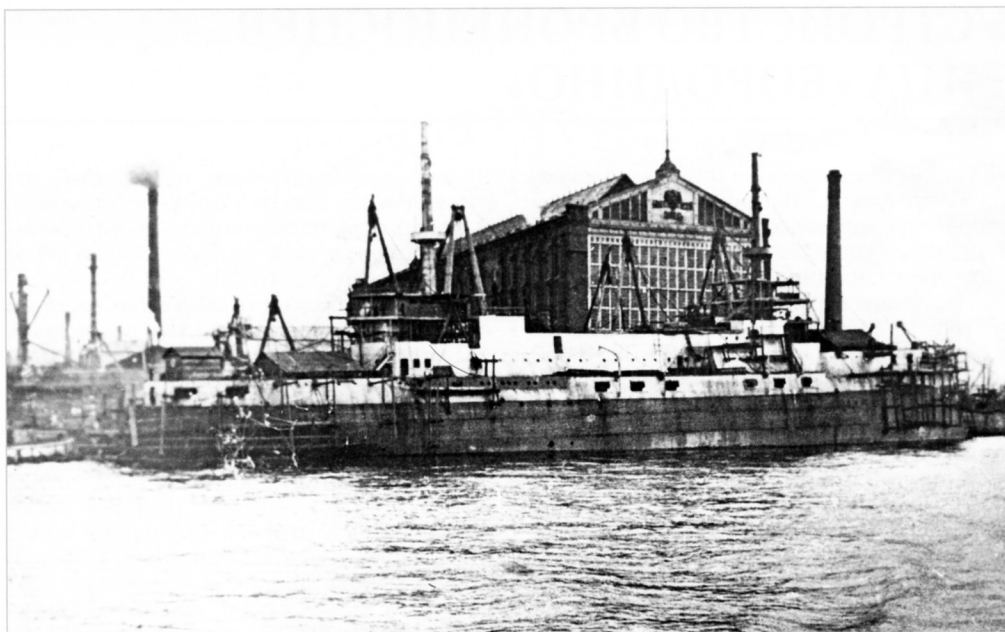


валый ранее объем работ в сжатые сроки, была заказана заводу Карнеги в Северо-Американских Соединенных Штатах. Первые испытания броневых плит для башен «Императора Александра III» в 1901 году в Америке показали хорошие результаты. 254-мм крупнокалиберные плиты выдержали обстрел снарядами такого же калибра, без трещин, с небольшим (76 мм) проникновением в броню. 152-мм плиты получили более серьезные повреждения от 6-дюймовых снарядов, но последние были с «колпачками» (наконечниками С.О. Макарова). Уже тогда преимущество наконечников было очевидным для иностранных экспертов. Но такие броневые снаряды (152-мм) наши корабли получили только летом 1904 года при снаряжении 2-й эскадры флота Тихого океана.

Эскадренный броненосец «Слава» в момент и после спуска на воду. 16 августа 1903 года



**«Слава» во время
достройки
на плаву**



Несмотря на опоздание некоторых заказов «от казны» и изменение проекта, Балтийский завод по скорости и качеству постройки больших кораблей лишь немногим уступил лучшим иностранным заводам. Осенью 1903 года «Слава» уже достраивалась на Неве с частично погруженными механизмами.

В это время «Император Александр III» проходил испытания в Финском заливе вблизи Кронштадта. Ожидать готовность «Славы» можно было к началу 1905 года. Таким образом, за шесть лет Балтийский завод построил три броненосца суммарным водоизмещением свыше 42 тыс. т.

УСТРОЙСТВО БРОНЕНОСЦЕВ ТИПА «БОРОДИНО»

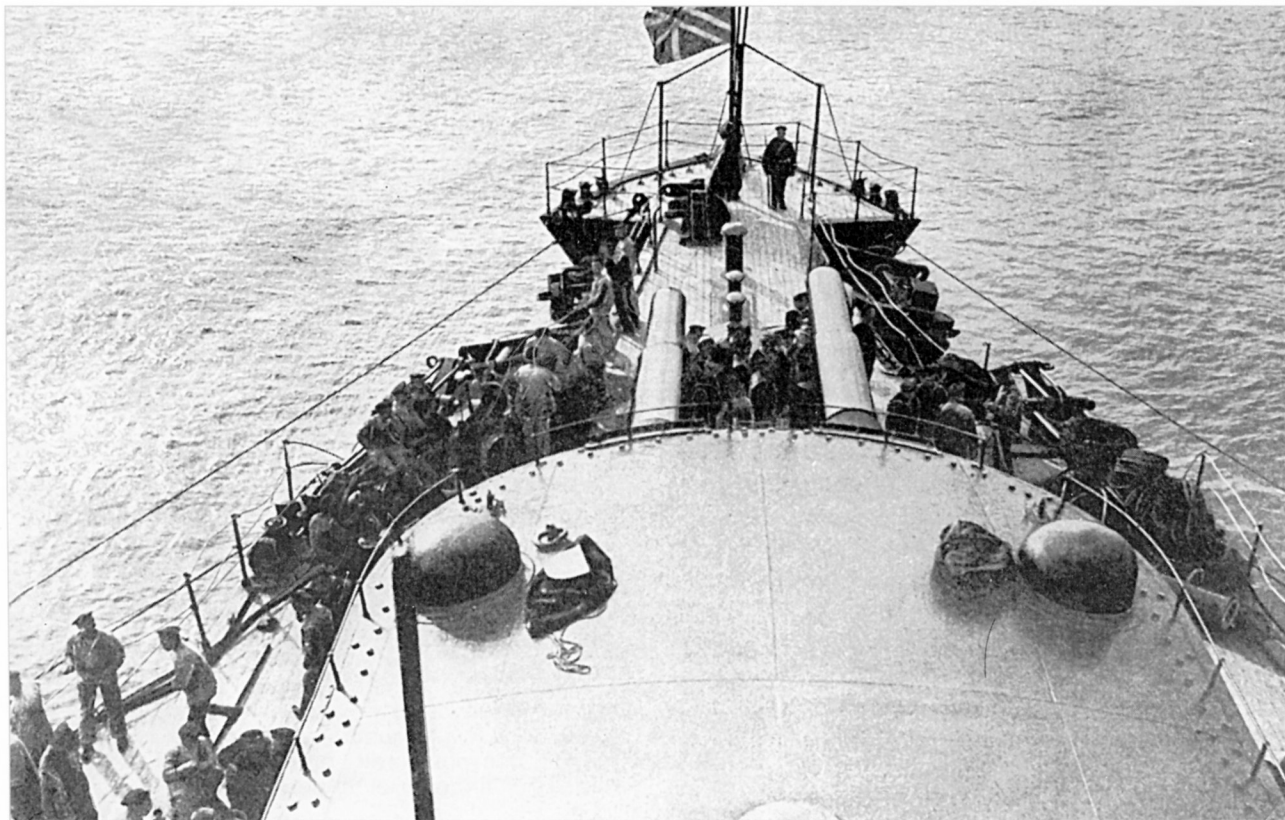
Придерживаясь общей идеи и эскизного чертежа А. Лаганя, Д.В. Скворцов спроектировал несколько более крупный и длинный корабль. Устройство корпуса «Бородино», набранного по клетчатой системе, предусматривало подразделение его на 10 главных водонепроницаемых отсеков (переборки на 5, 13, 26, 32, 44, 60, 71, 77, 87 и 91-м шп. до высоты батарейной палубы). Кроме этого, пространство от наружной обшивки до продольной противоминной переборки подразделялось еще на 10 «частных» отсеков — по пять с каждого борта. Наружная обшивка в подводной части набиралась из стальных листов толщиной от 12,7 до 25,4 мм, соединявшихся двумя рядами заклепок внакрой на первых трех кораблях, а на «Князе Суворове» и «Славе» — с высаженными по пазам кромками, как на «Цесаревиче». Выше бортовой брони вся обшивка соединялась вгладь, а легкие переборки изготавливались из 1,5-мм «волнистой» стали. На протяжении средней части корпуса от 13-го до 87-го шп. были устроены двойное дно и

38-мм противоминная переборка, отстоявшая на 2 м от наружной обшивки. В подводной части к последней крепились боковые кили длиной около 61 м каждый.

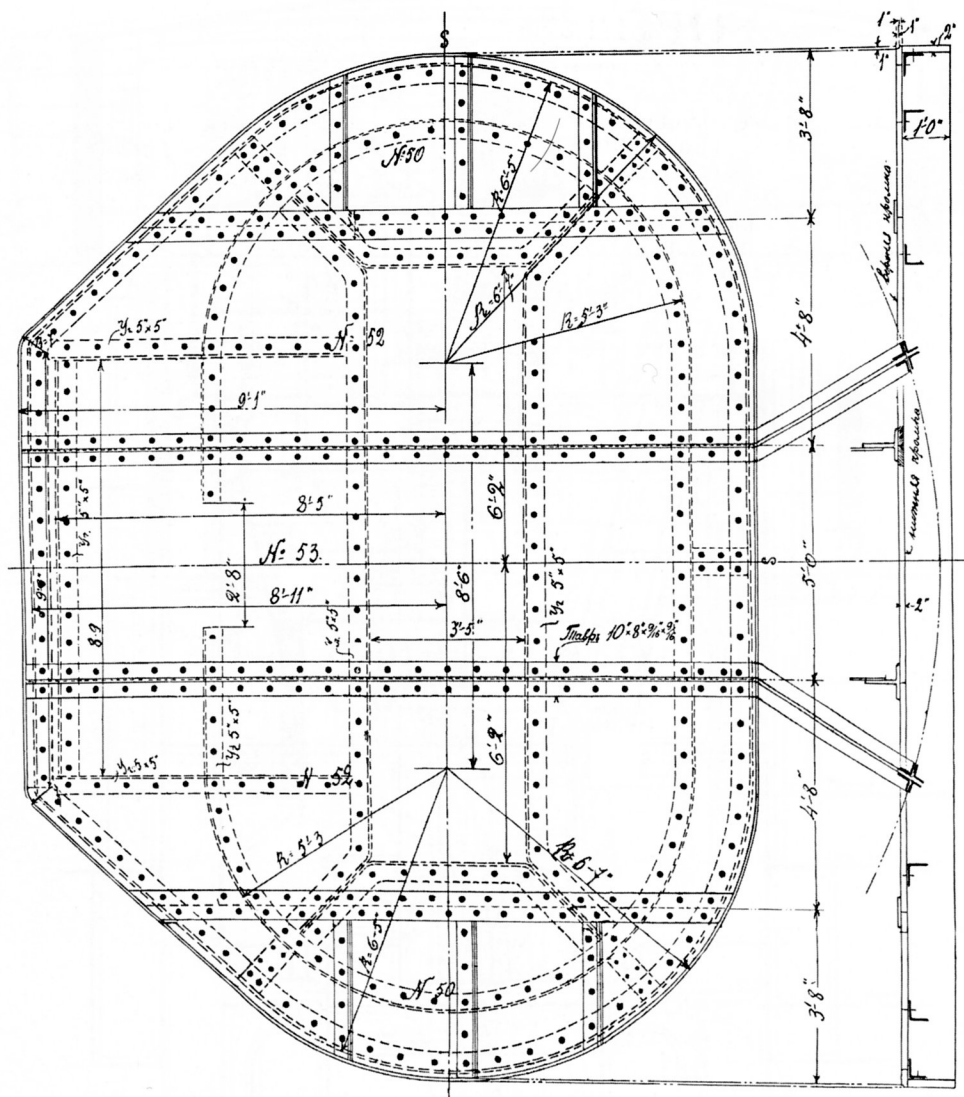
Бортовая броня устанавливалась на 203-мм лиственничную подкладку. На расстоянии 1,2 м позади бортовой брони продольной переборкой выделялся коридор, подразделенный на 12 водонепроницаемых отделений. Главный броневой пояс при ширине 1,8 м с погружением в воду на 1,3 м состоял из броневых плит толщиной от 145 до 194 мм. Ширина также непрерывного второго броневых пояса в середине корпуса составляла 1,65 м, а общая высота броневой защиты на КВЛ, с учетом 76-мм брони центральной батареи, достигала 4,2 м на мидель-шпангоуте и 2,8 м у форштевня.

Горизонтальная защита включала две непрерывные броневые палубы из хромоникелевых плит; 38-мм нижнюю и батарейную толщиной 32 мм в середине корпуса и 51 мм в носу и корме. Срезы верхней палубы над 75-мм цен-

**Носовая 305-мм
двухорудийная ба-
шенная установка
эскадренного броне-
носца «Орел»**



Максимум $\frac{1}{2}'' = 1''$



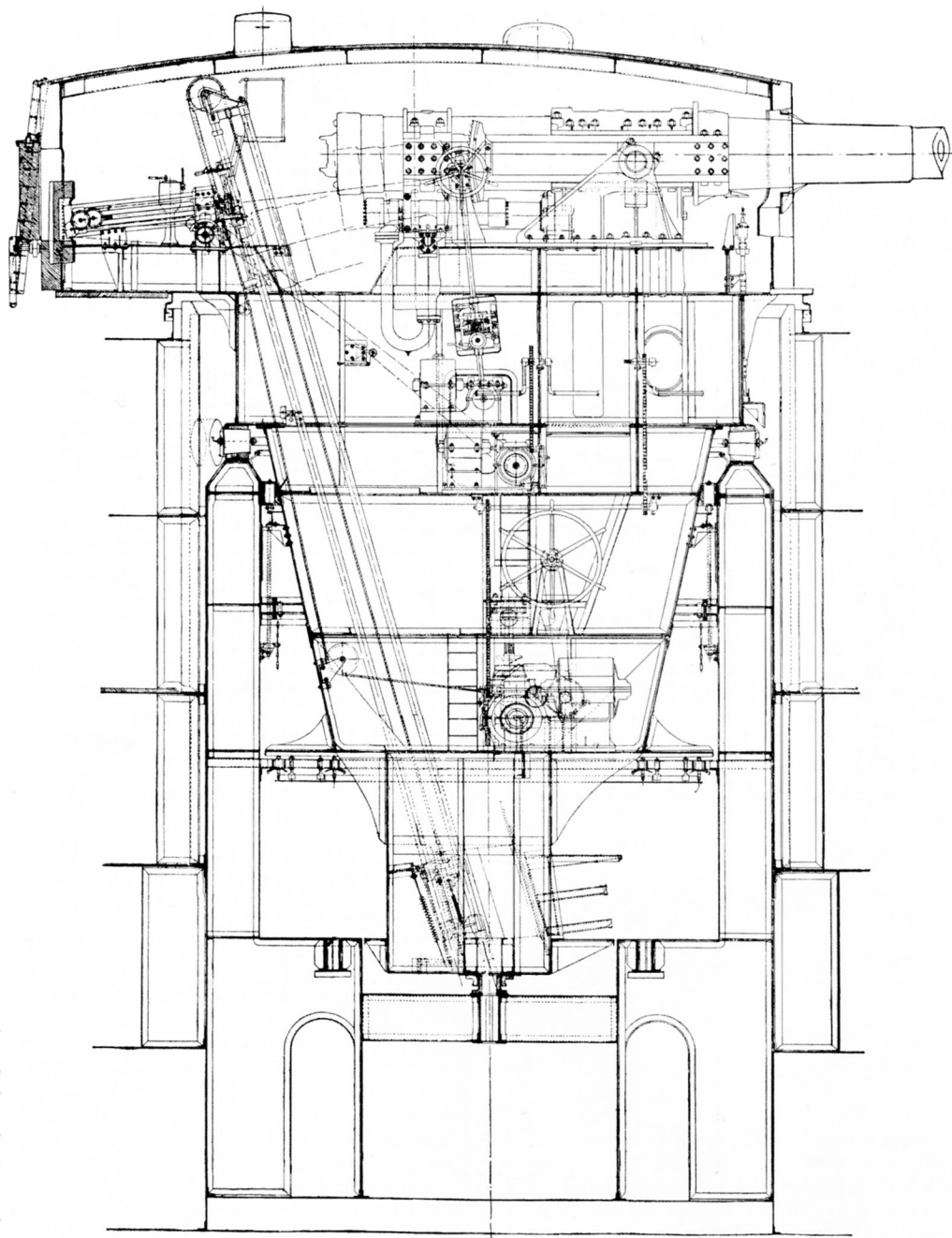
Проект крыши из
маломагнитной ста-
ли для боевых рубок
эскадренных броне-
носцев «Бородино»
и «Орел». С чертежа
из фондов РГАВМФ

тральной батареей также бронировались 51-мм плитами. Таким образом, суммарная толщина горизонтальной защиты составляла от 70 до 89 мм, а по бортам на протяжении батареи достигала 140 мм. Спардек (навесная палуба) и верхняя палуба в корме поверх железа покрывались 60-мм тиковым («Император Александр III») или 76-мм сосновым («Бородино») настилом. Все палубы внутри корпуса имели покрытие из линолеума.

С учетом малого возвышения батарейной палубы над КВЛ (около 2 м) все люки на ней снабжались стальными комингсами высотой 1 м, а пространство между батарейной и верхней палубой подразделялось на шесть водонепроницаемых отсеков. Для защиты 75-мм

казематов от продольного огня на 5, 13, 31, 63 и 91-м шп. устанавливались 76-мм броневые траверзы. Между 75-мм орудиями помещались 12,7-мм броневые траверзы, а носовой и кормовой казематы получили 25,4-мм продольные переборки, разделявшие орудия правого и левого борта.

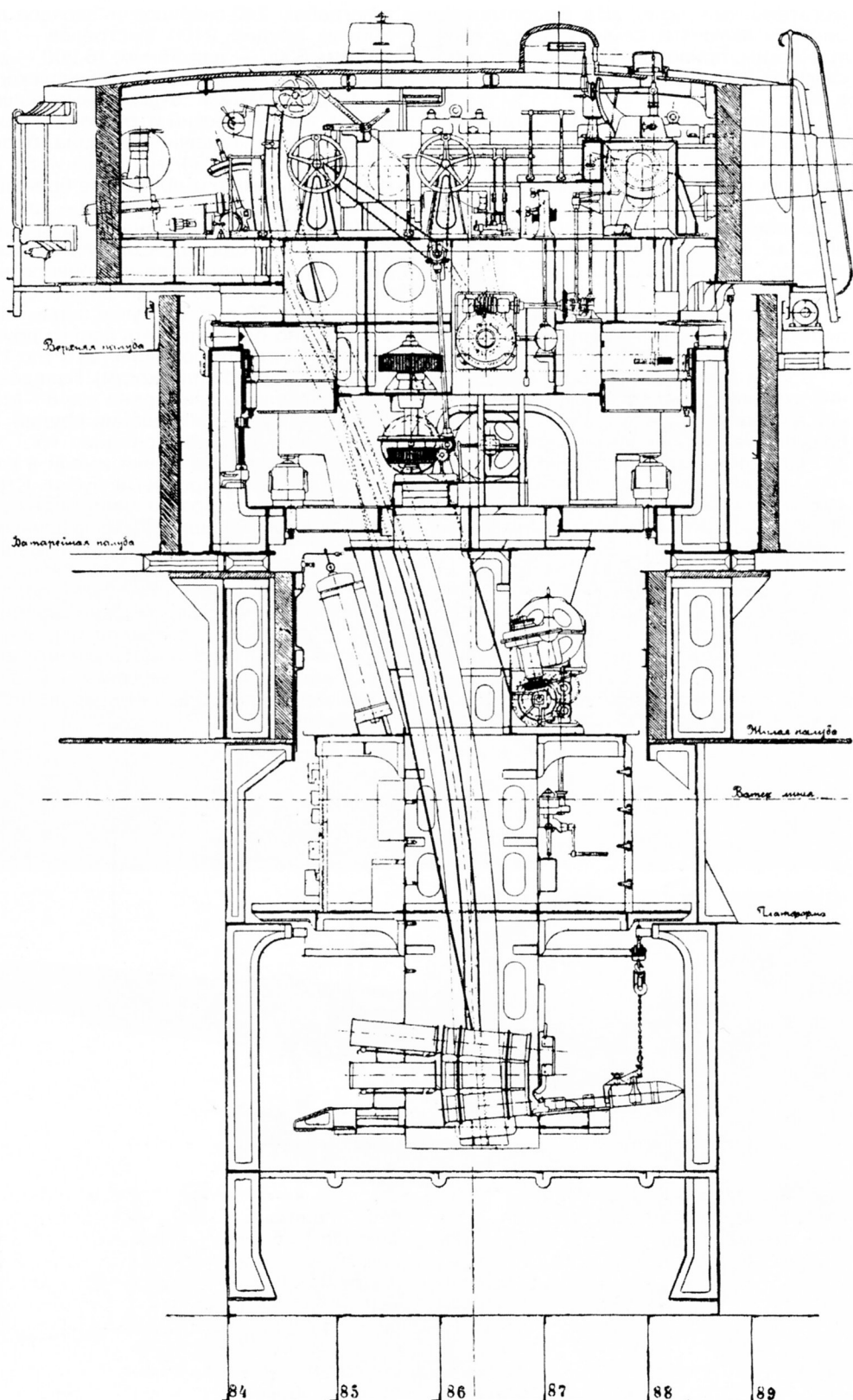
Боевая рубка имела в плане вид эллипса (большая ось 5,8 м), образованного 203-мм броневыми плитами высотой 1,52 м, вход в рубку прикрывался 152-мм плоской плитой, а грибовидная крыша выполнялась из 37-мм броневой стали. Специальная броневая (127-мм) труба соединяла рубку с боевым центральным постом, расположенным под броневой палубой.



**Продольный разрез
305-мм двухорудий-
ной артиллерийской
башенной установки
эскадренных броне-
носцев «Бородино» и
«Орел» и «Слава».
Установки изготов-
лялись металличе-
ским заводом**

В носовом и кормовом котельных отделениях поперек корпуса в два ряда размещались 20 котлов Бельвиля с общей нагревательной поверхностью 3873 м² у «Бородино» и «Цесаревича», у «Императора Александра III» и других — 4200 м², и максимальным давлением пара соответственно 19 атм. и 21 атм. Полный запас угля на «Бородино» составлял 1235 т, на остальных кораблях — 1350 т. Две главные паровые

машины четырехцилиндровые тройного расширения пара по контракту развивали мощность 16 300 л. с. («Бородино») или 15 800 л. с. («Император Александр III» и другие). Гребные валы заканчивались четырехлопастными гребными винтами диаметром 5,4 м и шагом 6,1 м. Питание электрических механизмов и освещение обеспечивались четырьмя главными паровыми динамо-машинами мощностью по 150 кВт (105 В, 1500 А) и двумя вспо-



Продольный разрез
305-мм двухорудий-
ной артиллерийской
башенной установки
эскадренных бро-
ноносцев «Импера-
тор Александр III»
и «Князь Суворов».
Установки изготов-
лялись Путиловским
заводом

могательными по 64 кВт. Водоотливная система включала семь турбин с электрическим приводом производительностью по 800 т в час и три — по 300 т в час.

Машинные и котельные отделения, жилые и основные служебные помещения имели систему принудительной вентиляции. Производительность электрических вентиляторов в машинных отделениях составляла по 12 000 и 5000 м³ в час, в остальных помещениях — по 3000 м³ в час.

Рулевое устройство имело паровой и электрический привод, время полной перекладки руля по заданию не превышало 50 с.

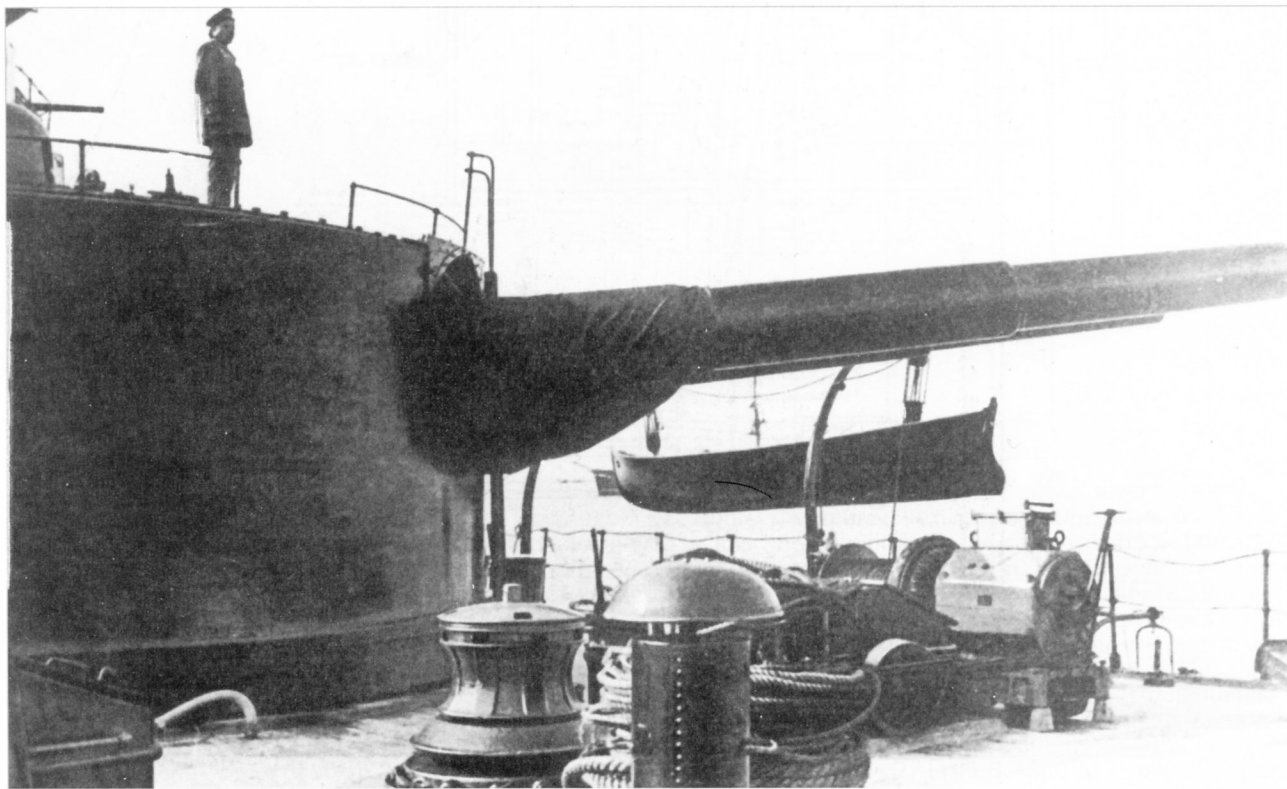
В состав артиллерийского вооружения входили четыре 305-мм орудия длиной в 40 калибров в носовой и кормовой башнях (максимальный угол возвышения 15°, дальность стрельбы 74 кб, контрактное время заряжания 50 с), двенадцать 152-мм орудий Канэ длиной в 45 калибров в шести башнях (максимальный угол возвышения 20°, дальность стрельбы 60 кб, проектировались на шесть залпов в минуту), двадцать 75-мм орудий Канэ длиной в 50 калибров (дальность стрельбы 42 кб), двадцать 47-мм орудий Гочкиса, в том числе четыре для катеров, четыре 7,62-мм пулемета Максима и две 63,5-мм десантные пушки Барановского. Штатное количество боеприпасов

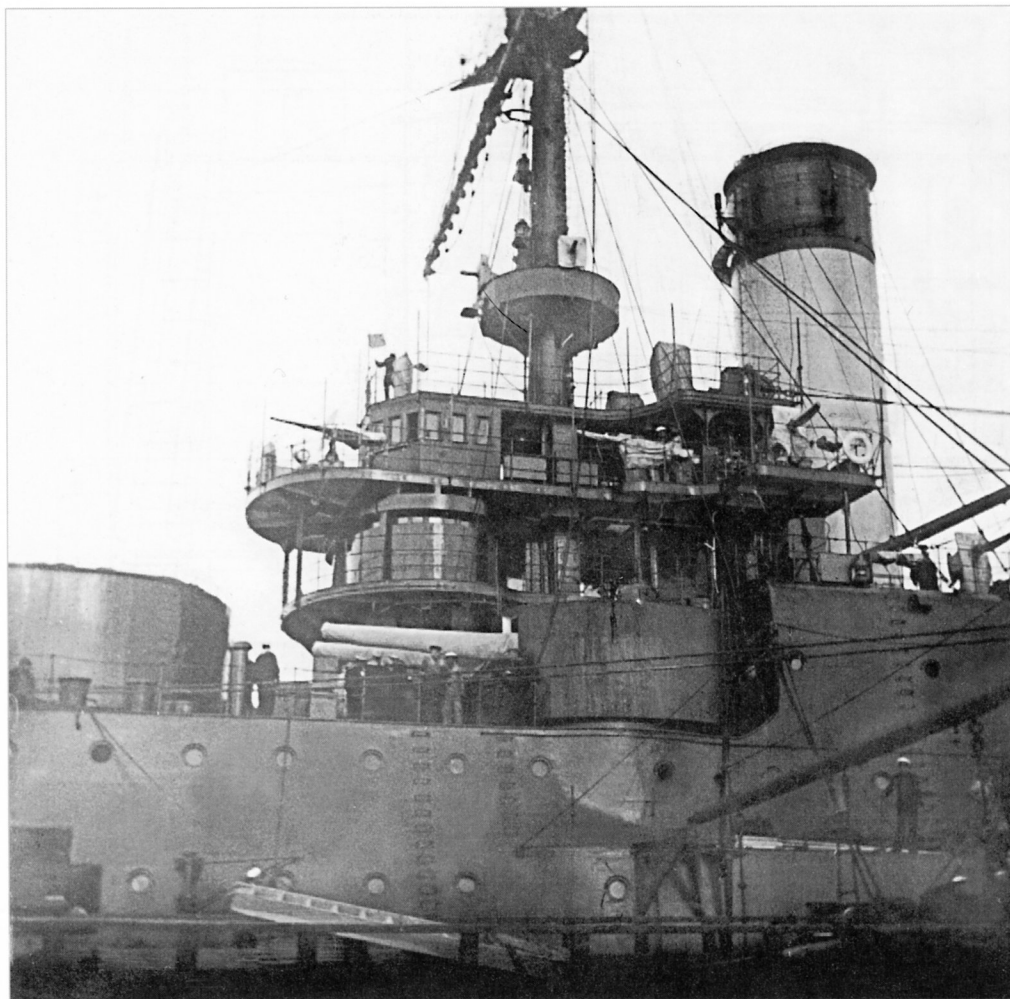
в погребах: 240 снарядов и зарядов для 305-мм орудий, 2100 выстрелов — для 152-мм, 6000 — для 75-мм, 16 200 — для 47-мм и 900 — для пушек Барановского.

12-дюймовые и 6-дюймовые башни имели электрический и ручной приводы наведения и подачи. Толщина брони 12-дм башни — 254 мм стены и 51 мм крыша. На крыше имелись две броневые рубки для наводчиков и одна — для командира башни, последняя — с крышей для входа-выхода. Горизонтальное наведение предусматривало два поворотных механизма с приводом от двух электромоторов по 20 л. с. В случае порчи первого можно было вращать башню другими. Угол обстрела составлял 270° (по 135° от диаметральной плоскости). Наведение обеспечивалось при крене до 8°. Максимальный угол возвышения орудий 15°, снижения — 5°. Угол заряжания +5°.

Шестидюймовые башни имели в крыше аналогичные броневые рубки. Стреляные гильзы выбрасывались через два люка в крыше башни (над казенными частями орудий). Для подачи имелись две норы — для снарядов и зарядов. Внизу для повышения скорости подачи имелись два устройства револьверного типа — для шести снарядов или шесть зарядов (гильз). Максимальный угол возвышения орудий 20°, снижения — 6°. Толщина вертикальной брони вращающейся части 152 мм.

**Кормовая 305-мм
двухорудийная
башенная установка
эскадренного
броненосца типа
«Бородино»**



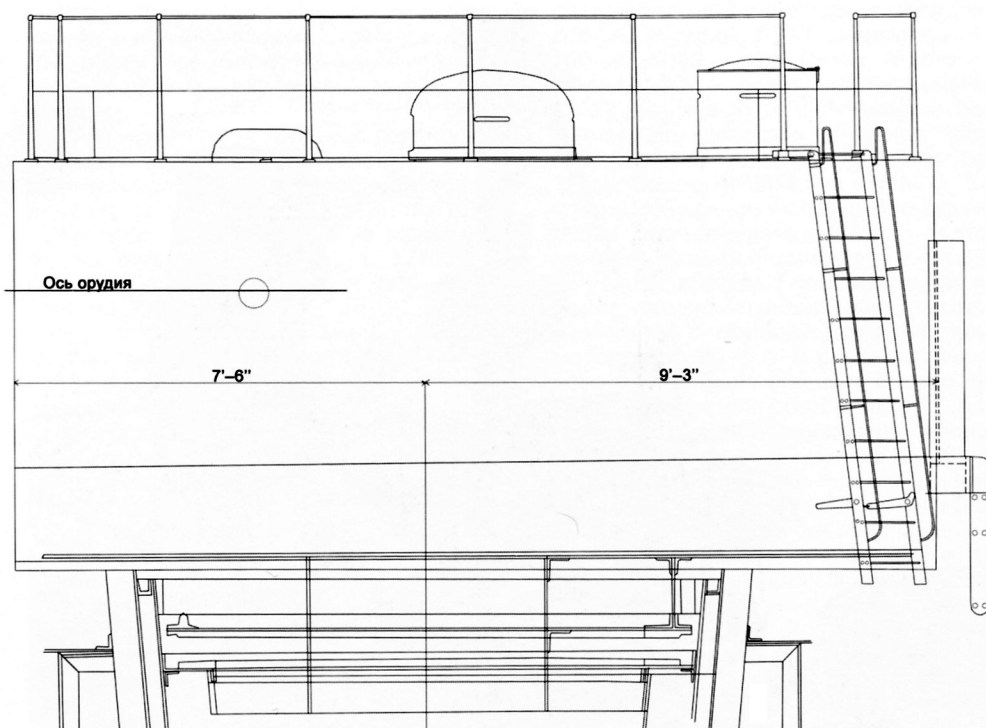


Эскадренный броненосец «Бородино».
Вид на носовые мостики, боевую и ходовую рубки, фок-мачту, дымовую трубу и носовую 152-мм двухорудийную башенную установку левого борта

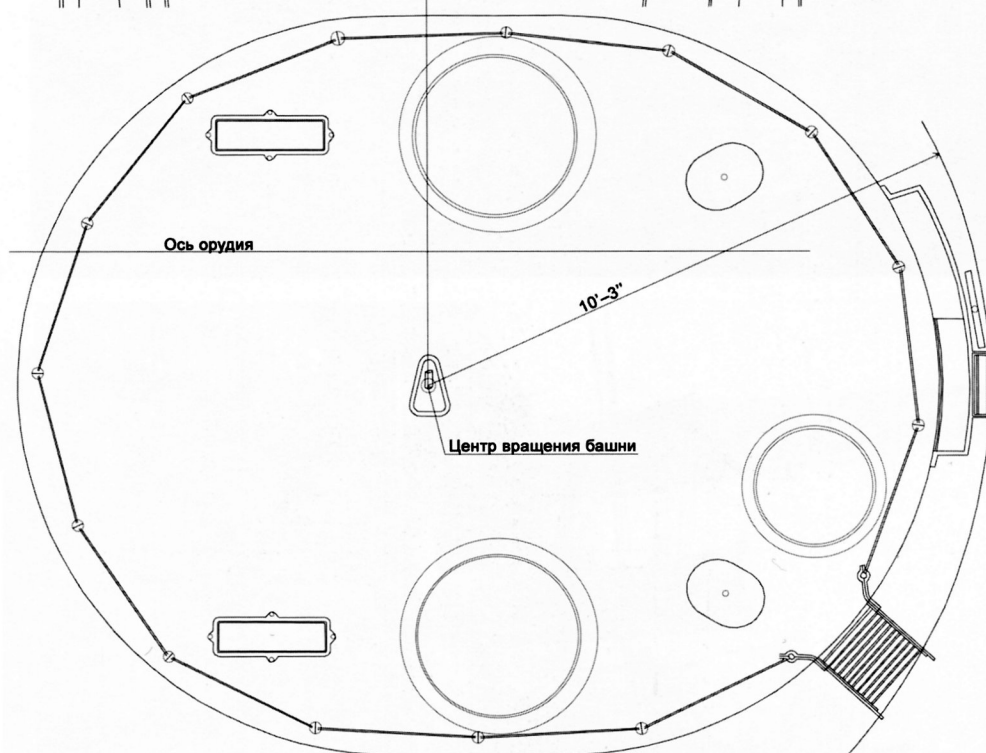


Вид на центральную батарею 75-мм орудий правого борта эскадренного броненосца «Император Александр III»

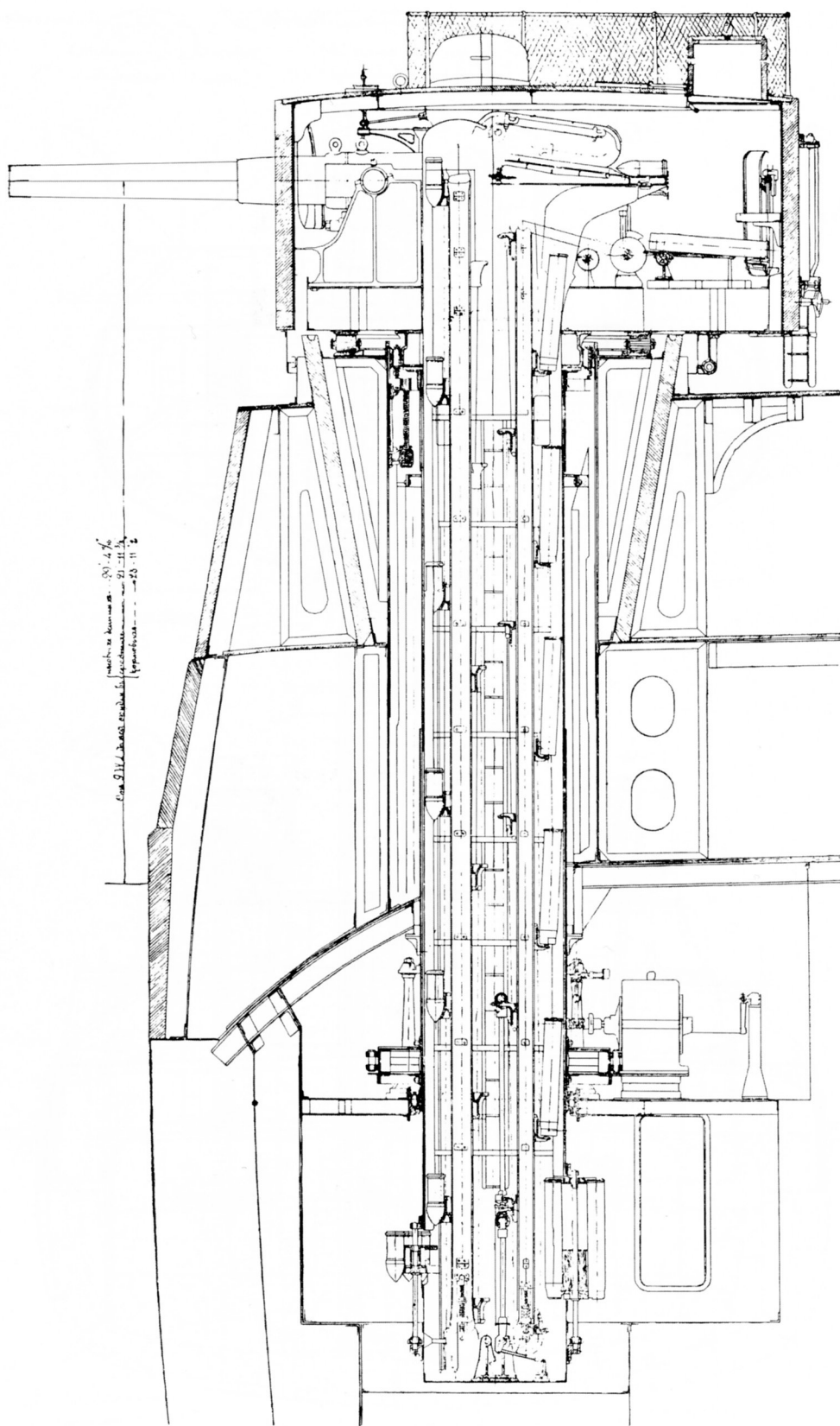
а



б



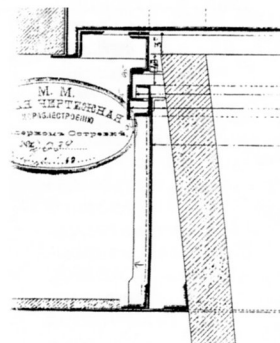
Вид сбоку (а) и
сверху (б) враща-
ющейся части 152-
мм двухорудийных
башенных устано-
вок эскадренных
броненосцев «Бо-
родино», «Орел» и
«Слава»



152-мм двухорудий-
ная артиллерийская
башенная установка
эскадренных броне-
носцев «Император
Александр III» и
«Князь Суворов»

См. 211. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31. 32. 33. 34. 35. 36. 37. 38. 39. 40. 41. 42. 43. 44. 45. 46. 47. 48. 49. 50. 51. 52. 53. 54. 55. 56. 57. 58. 59. 60. 61. 62. 63. 64. 65. 66. 67. 68. 69. 70. 71. 72. 73. 74. 75. 76. 77. 78. 79. 80. 81. 82. 83. 84. 85. 86. 87. 88. 89. 90. 91. 92. 93. 94. 95. 96. 97. 98. 99. 100. 101. 102. 103. 104. 105. 106. 107. 108. 109. 110. 111. 112. 113. 114. 115. 116. 117. 118. 119. 120. 121. 122. 123. 124. 125. 126. 127. 128. 129. 130. 131. 132. 133. 134. 135. 136. 137. 138. 139. 140. 141. 142. 143. 144. 145. 146. 147. 148. 149. 150. 151. 152. 153. 154. 155. 156. 157. 158. 159. 160. 161. 162. 163. 164. 165. 166. 167. 168. 169. 170. 171. 172. 173. 174. 175. 176. 177. 178. 179. 180. 181. 182. 183. 184. 185. 186. 187. 188. 189. 190. 191. 192. 193. 194. 195. 196. 197. 198. 199. 200. 201. 202. 203. 204. 205. 206. 207. 208. 209. 210. 211. 212. 213. 214. 215. 216. 217. 218. 219. 220. 221. 222. 223. 224. 225. 226. 227. 228. 229. 230. 231. 232. 233. 234. 235. 236. 237. 238. 239. 240. 241. 242. 243. 244. 245. 246. 247. 248. 249. 250. 251. 252. 253. 254. 255. 256. 257. 258. 259. 260. 261. 262. 263. 264. 265. 266. 267. 268. 269. 270. 271. 272. 273. 274. 275. 276. 277. 278. 279. 280. 281. 282. 283. 284. 285. 286. 287. 288. 289. 290. 291. 292. 293. 294. 295. 296. 297. 298. 299. 300. 301. 302. 303. 304. 305. 306. 307. 308. 309. 310. 311. 312. 313. 314. 315. 316. 317. 318. 319. 320. 321. 322. 323. 324. 325. 326. 327. 328. 329. 330. 331. 332. 333. 334. 335. 336. 337. 338. 339. 340. 341. 342. 343. 344. 345. 346. 347. 348. 349. 350. 351. 352. 353. 354. 355. 356. 357. 358. 359. 360. 361. 362. 363. 364. 365. 366. 367. 368. 369. 370. 371. 372. 373. 374. 375. 376. 377. 378. 379. 380. 381. 382. 383. 384. 385. 386. 387. 388. 389. 390. 391. 392. 393. 394. 395. 396. 397. 398. 399. 400. 401. 402. 403. 404. 405. 406. 407. 408. 409. 410. 411. 412. 413. 414. 415. 416. 417. 418. 419. 420. 421. 422. 423. 424. 425. 426. 427. 428. 429. 430. 431. 432. 433. 434. 435. 436. 437. 438. 439. 440. 441. 442. 443. 444. 445. 446. 447. 448. 449. 450. 451. 452. 453. 454. 455. 456. 457. 458. 459. 460. 461. 462. 463. 464. 465. 466. 467. 468. 469. 470. 471. 472. 473. 474. 475. 476. 477. 478. 479. 480. 481. 482. 483. 484. 485. 486. 487. 488. 489. 490. 491. 492. 493. 494. 495. 496. 497. 498. 499. 500. 501. 502. 503. 504. 505. 506. 507. 508. 509. 510. 511. 512. 513. 514. 515. 516. 517. 518. 519. 520. 521. 522. 523. 524. 525. 526. 527. 528. 529. 530. 531. 532. 533. 534. 535. 536. 537. 538. 539. 540. 541. 542. 543. 544. 545. 546. 547. 548. 549. 550. 551. 552. 553. 554. 555. 556. 557. 558. 559. 560. 561. 562. 563. 564. 565. 566. 567. 568. 569. 570. 571. 572. 573. 574. 575. 576. 577. 578. 579. 580. 581. 582. 583. 584. 585. 586. 587. 588. 589. 590. 591. 592. 593. 594. 595. 596. 597. 598. 599. 600. 601. 602. 603. 604. 605. 606. 607. 608. 609. 610. 611. 612. 613. 614. 615. 616. 617. 618. 619. 620. 621. 622. 623. 624. 625. 626. 627. 628. 629. 630. 631. 632. 633. 634. 635. 636. 637. 638. 639. 640. 641. 642. 643. 644. 645. 646. 647. 648. 649. 650. 651. 652. 653. 654. 655. 656. 657. 658. 659. 660. 661. 662. 663. 664. 665. 666. 667. 668. 669. 670. 671. 672. 673. 674. 675. 676. 677. 678. 679. 680. 681. 682. 683. 684. 685. 686. 687. 688. 689. 690. 691. 692. 693. 694. 695. 696. 697. 698. 699. 700. 701. 702. 703. 704. 705. 706. 707. 708. 709. 710. 711. 712. 713. 714. 715. 716. 717. 718. 719. 720. 721. 722. 723. 724. 725. 726. 727. 728. 729. 730. 731. 732. 733. 734. 735. 736. 737. 738. 739. 740. 741. 742. 743. 744. 745. 746. 747. 748. 749. 750. 751. 752. 753. 754. 755. 756. 757. 758. 759. 760. 761. 762. 763. 764. 765. 766. 767. 768. 769. 770. 771. 772. 773. 774. 775. 776. 777. 778. 779. 780. 781. 782. 783. 784. 785. 786. 787. 788. 789. 790. 791. 792. 793. 794. 795. 796. 797. 798. 799. 800. 801. 802. 803. 804. 805. 806. 807. 808. 809. 810. 811. 812. 813. 814. 815. 816. 817. 818. 819. 820. 821. 822. 823. 824. 825. 826. 827. 828. 829. 830. 831. 832. 833. 834. 835. 836. 837. 838. 839. 840. 841. 842. 843. 844. 845. 846. 847. 848. 849. 850. 851. 852. 853. 854. 855. 856. 857. 858. 859. 860. 861. 862. 863. 864. 865. 866. 867. 868. 869. 870. 871. 872. 873. 874. 875. 876. 877. 878. 879. 880. 881. 882. 883. 884. 885. 886. 887. 888. 889. 890. 891. 892. 893. 894. 895. 896. 897. 898. 899. 900. 901. 902. 903. 904. 905. 906. 907. 908. 909. 910. 911. 912. 913. 914. 915. 916. 917. 918. 919. 920. 921. 922. 923. 924. 925. 926. 927. 928. 929. 930. 931. 932. 933. 934. 935. 936. 937. 938. 939. 940. 941. 942. 943. 944. 945. 946. 947. 948. 949. 950. 951. 952. 953. 954. 955. 956. 957. 958. 959. 960. 961. 962. 963. 964. 965. 966. 967. 968. 969. 970. 971. 972. 973. 974. 975. 976. 977. 978. 979. 980. 981. 982. 983. 984. 985. 986. 987. 988. 989. 990. 991. 992. 993. 994. 995. 996. 997. 998. 999. 1000.

Конструкция
мамеринца
для средних 152-мм
башенных
установок.
Фрагмент чертежа
из фондов РГАВМФ



Эскадренный броненосец «Бородино».

Сечение по 84-му шп.

- 1 — 305-мм двухорудийная артиллерийская башенная установка; 2 — погреб 305-мм снарядов; 3 — помещение сухой провизии; 4 — ледник; 5 — шкиперская; 6 — шахта схода в штурвальное отделение; 7 — каюта старшего офицера; 8 — офицерские каюты; 9 — шлюпбалка 6-весельного вельбота.

С чертежа из фондов РГАВМФ, датированного 23 сентября 1904 года

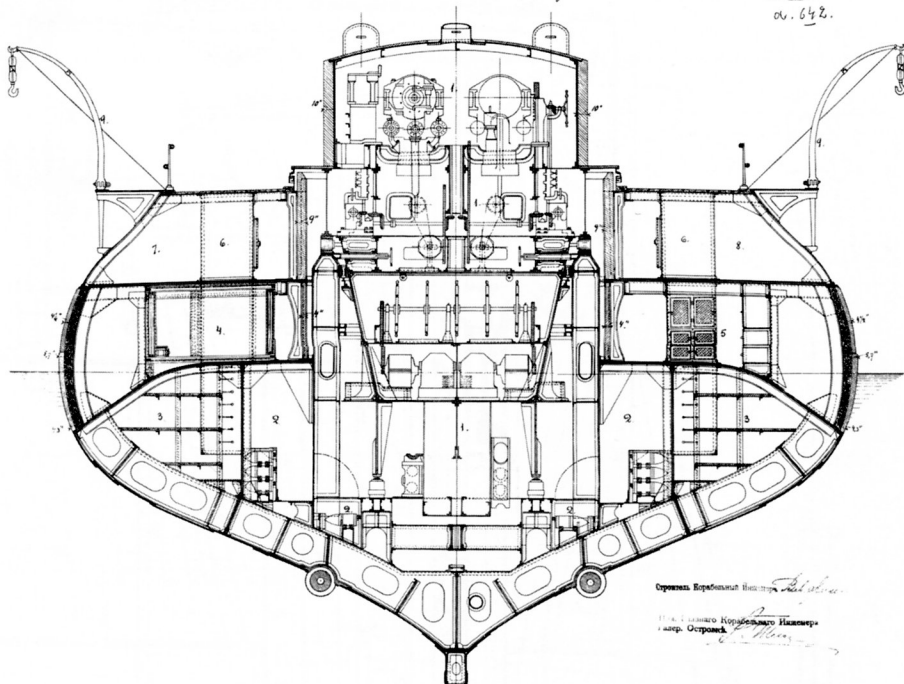
Эскадренный броненосец «Бородино»

Сечение при шп. № 84

Масштаб $\frac{1}{4}'' = 1$ футу



ав. 642.



1:4

Сечение при шп. № 66

Масштаб $\frac{1}{4}'' = 1$ футу

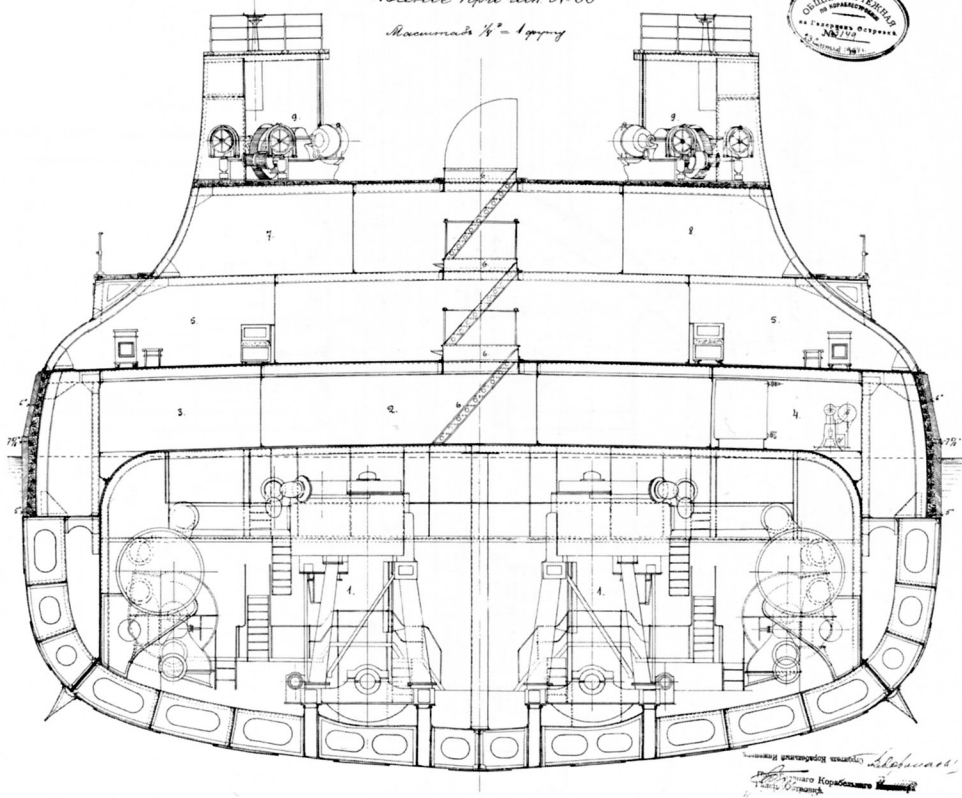


Эскадренный броненосец «Бородино».

Сечение по 66-му шп.

- 1 — машинное отделение; 2, 3 — операционный пункт и операция; 4 — минная мастерская; 5 — офицерская каюта; 6 — сходной люк в операционный пункт; 7, 8 — помещения ванной адмирала и командира; 9 — лебедка для подъема и спуска парового и минного катеров.

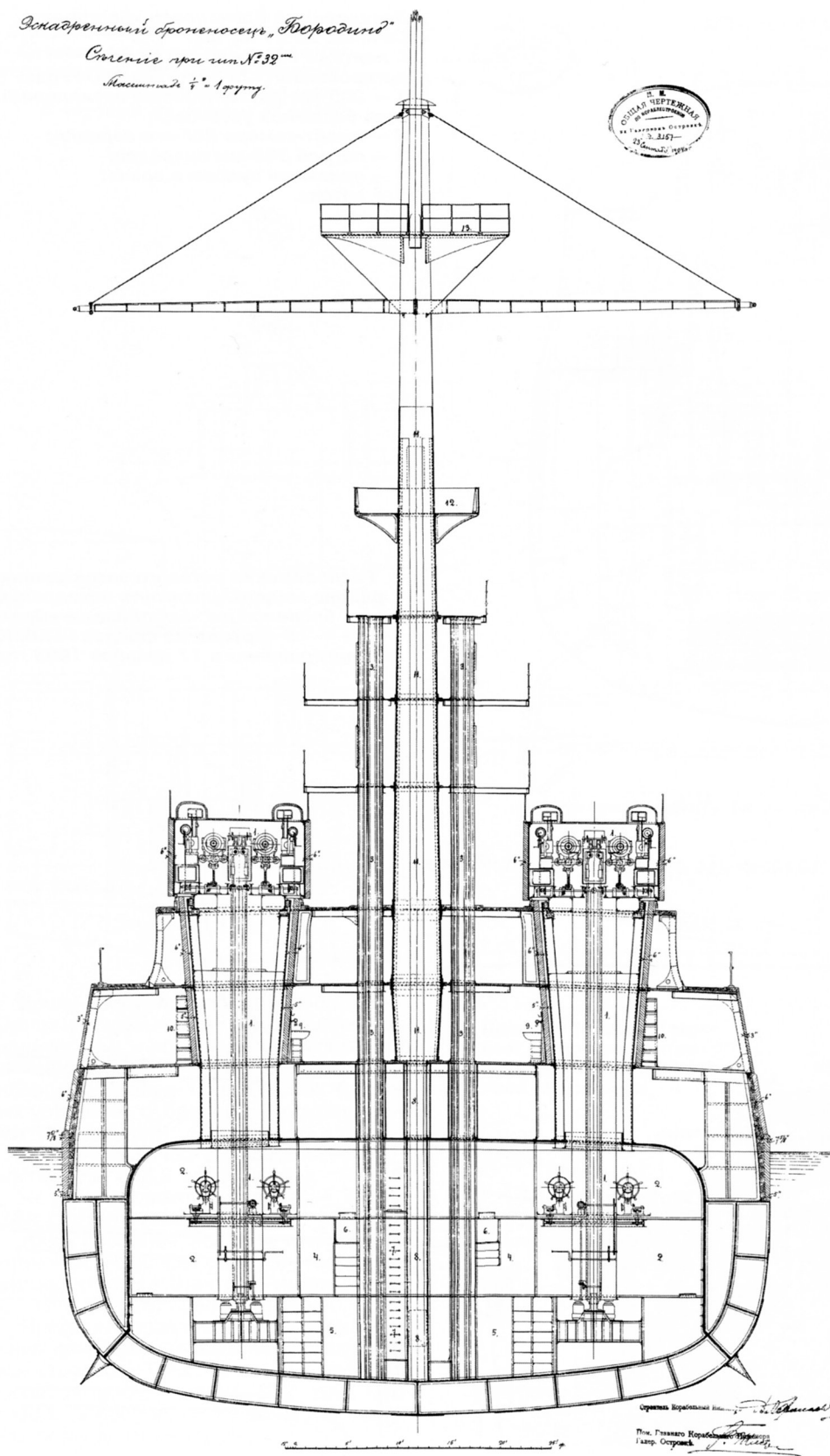
С чертежа из фондов РГАВМФ, датированного 23 сентября 1904 года



Эскадренный броненосец «Бородино»

Сечение при шп. № 39

Масштаб 1/1000

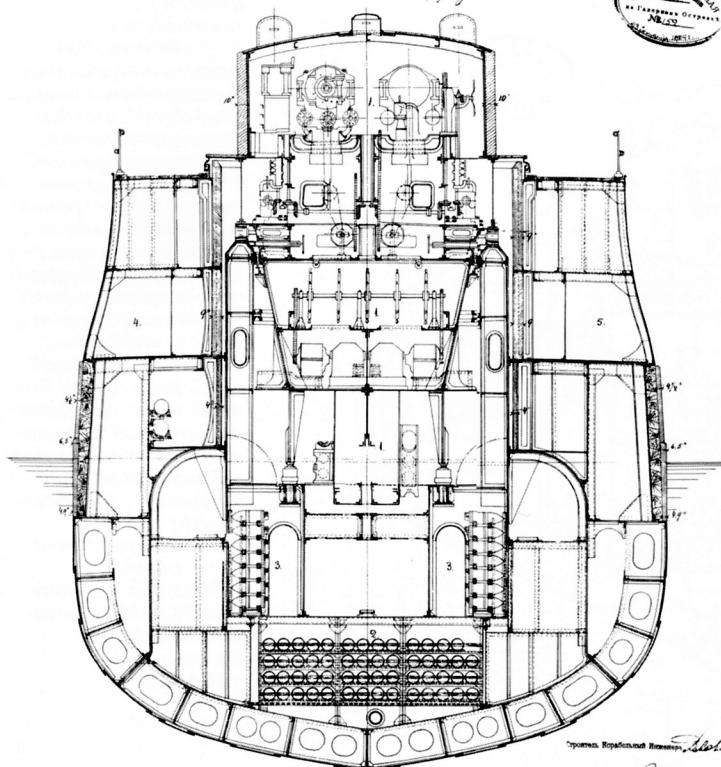


Эскадренный броненосец «Бородино». Сечение по 32-му шп. 1 — 152-мм двухорудийная артиллерийская башенная установка; 2 — подбашенные отделения 152-мм башен; 3 — элеватор 47-мм патронов; 4 — крыйт-камера 152-мм зарядов; 5 — погреб 47-мм патронов; 6 — фонарная выгородка; 7 — шахта в фонарную выгородку; 8 — элеватор на боевой марс; 9 — умывальники для экипажа; 10 — шкафы для малых чемоданов экипажа; 11 — фок-мачта; 12 — боевой марс; 13 — салинг. С чертежа из фондов РГАВМФ, датированного 23 сентября 1904 года

Спроектировал: *В. В. Барановский*
Рис. Главного Корпусного Инженера
Генер. Секретаря: *В. В. Барановский*

Сечение по шп. № 21-му

Масштаб $\frac{1}{4}'' = 1 \text{ фут}$



Эскадренный броненосец «Бородино».
Сечение по 21-му шп.
С чертежа из фондов РГАВМФ,
датированного 23 сентября 1904 года.
1 — 305-мм двухорудийная артиллерий-
ская башенная установка;
2 — крыйт-камера 305-мм зарядов;
3 — погреб 305-мм снарядов;
4 — приемная судового врача;
5 — аптека.

Расположение сетевого заграждения в
районе мидель-шпангоута эскадренных
броненосцев «Бородино» и «Орел».
С чертежа из фондов РГАВМФ,
датированного 17 декабря 1903 года

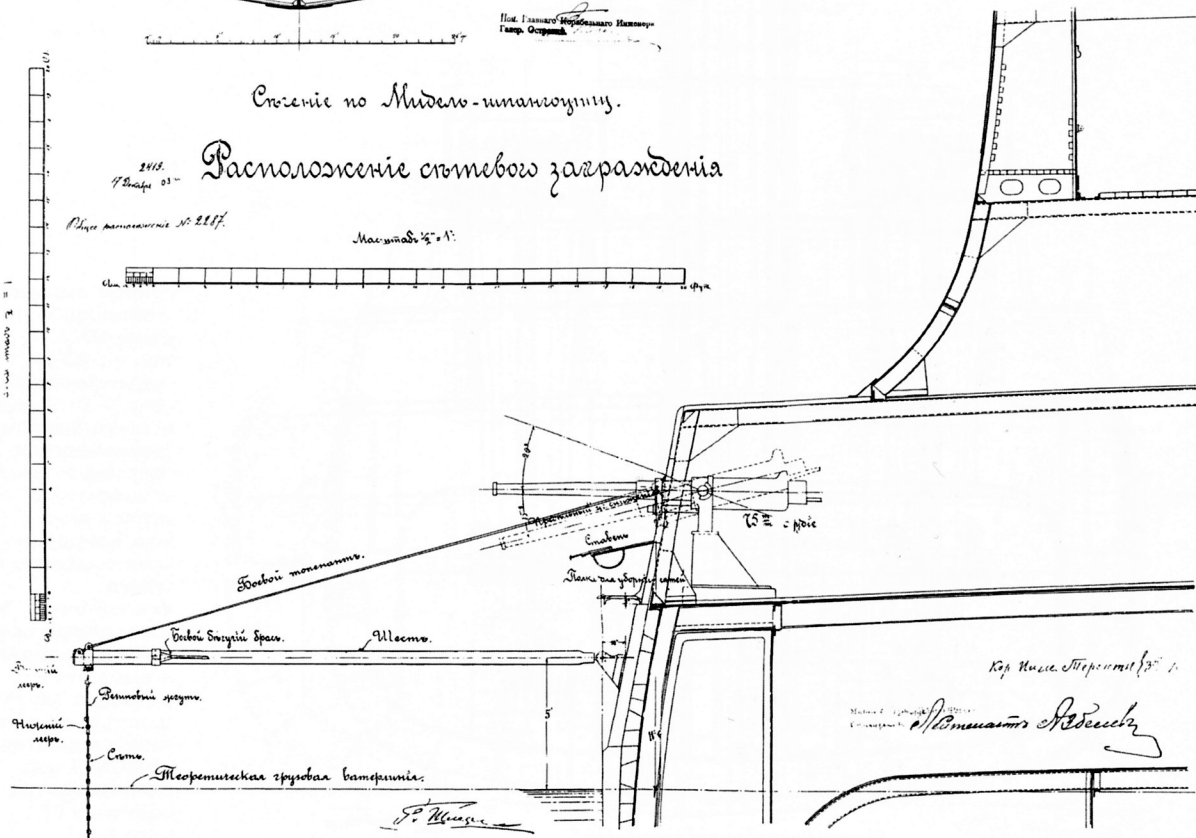
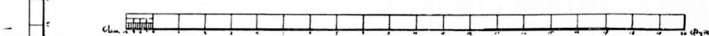
Сечение по Мидель-шпангоуту.

Расположение сетевого заграждения

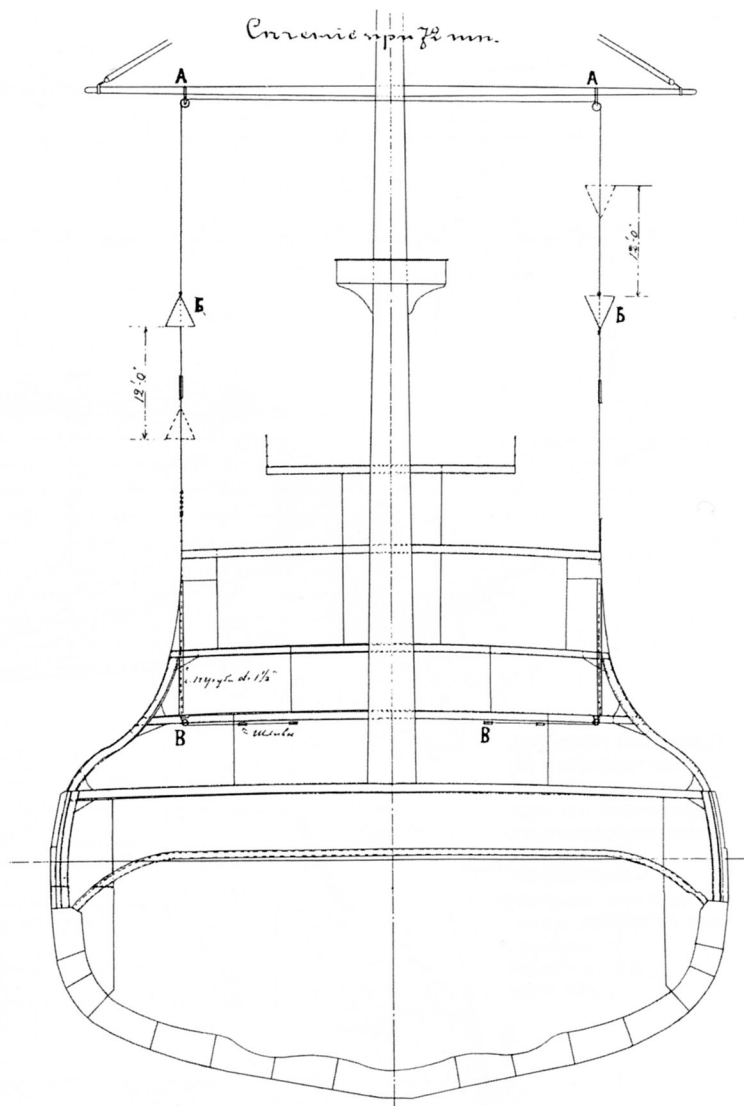
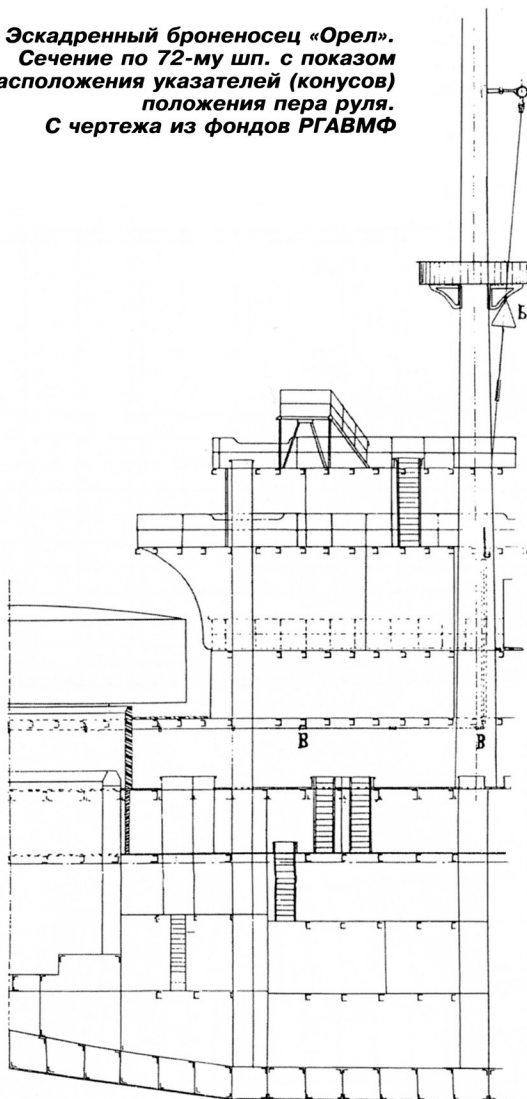
2416.
17 декабря 03

План расположения № 2217.

Масштаб $\frac{1}{2}'' = 1'$



Эскадренный броненосец «Орел».
Сечение по 72-му шп. с показом
расположения указателей (конусов)
положения пера руля.
С чертежа из фондов РГАВМФ



Башенные установки для «Бородино», «Орла» и «Славы» были изготовлены Металлическим заводом, для «Императора Александра III» и «Князя Суворова» — Путиловским. Масса 12-дюймовых башенных установок с броней и подкреплениями (без орудий):

- Металлического завода — 727,5 т (носовая) и 613,2 т (кормовая);
- Путиловского завода — 712 и 628 т соответственно.

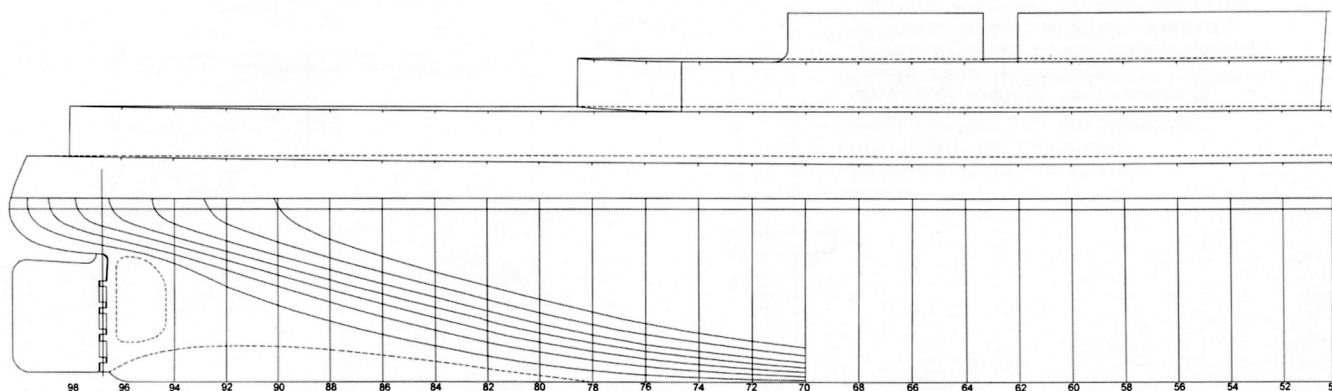
Для сравнения, носовая и кормовая установки «Цесаревича», изготовленные фирмой «Форжэ Шантье», имели массу 657,17 и 553,28 т соответственно.

Приборы управления артиллерийским огнем изготавливались Электромеханическим заводом «Гейслер и К°» в развитие договора от 31 октября 1902 года. Стоимость приборов на корабль составила чуть больше 19 тыс. руб.

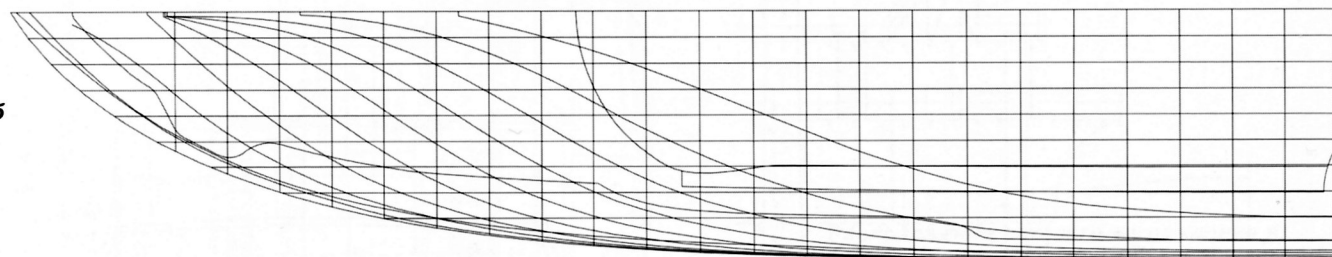
Паровой (слева) и минный катера на роstrах эскадренного броненосца типа «Бородино»



а

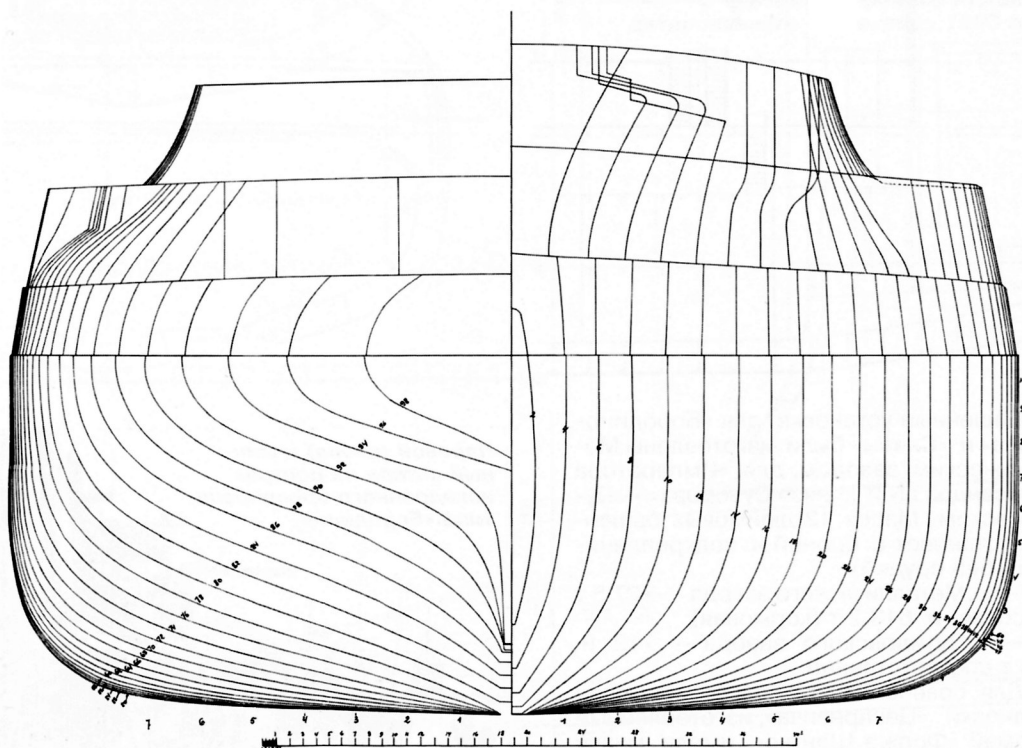


б



в

Проекция «бок» (а),
«полуширота» (б)
и «корпус» (в) те-
оретического чер-
тежа эскадренного
броненосца
«Бородино».
С чертежа из фон-
дов РГАВМФ, дати-
рованного
23 сентября
1904 года

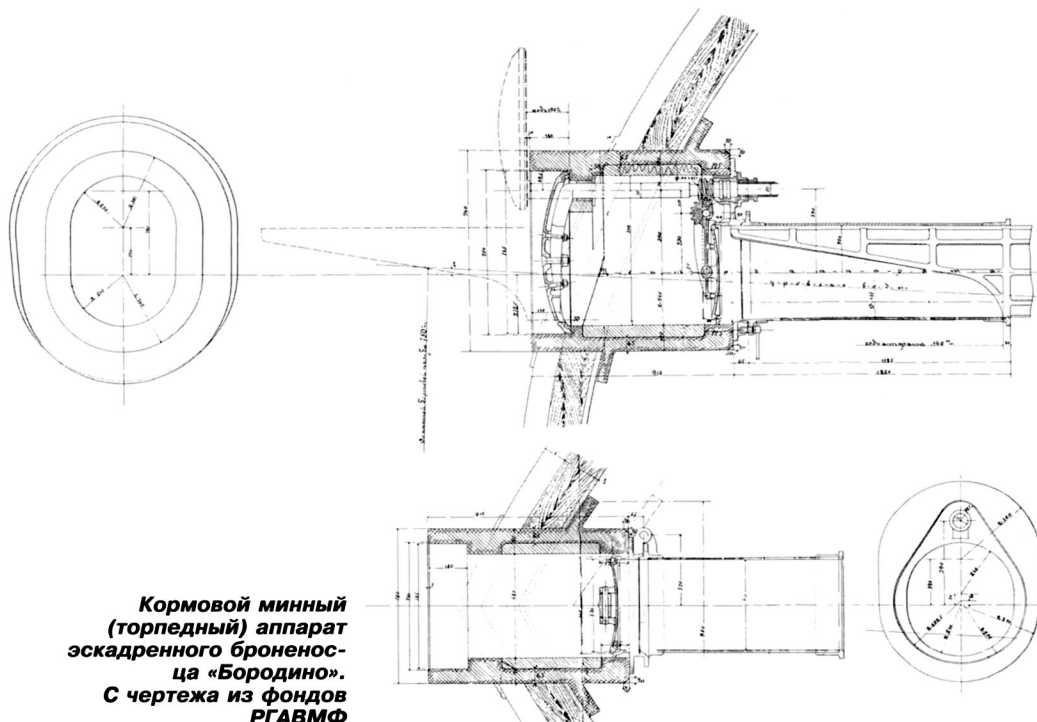
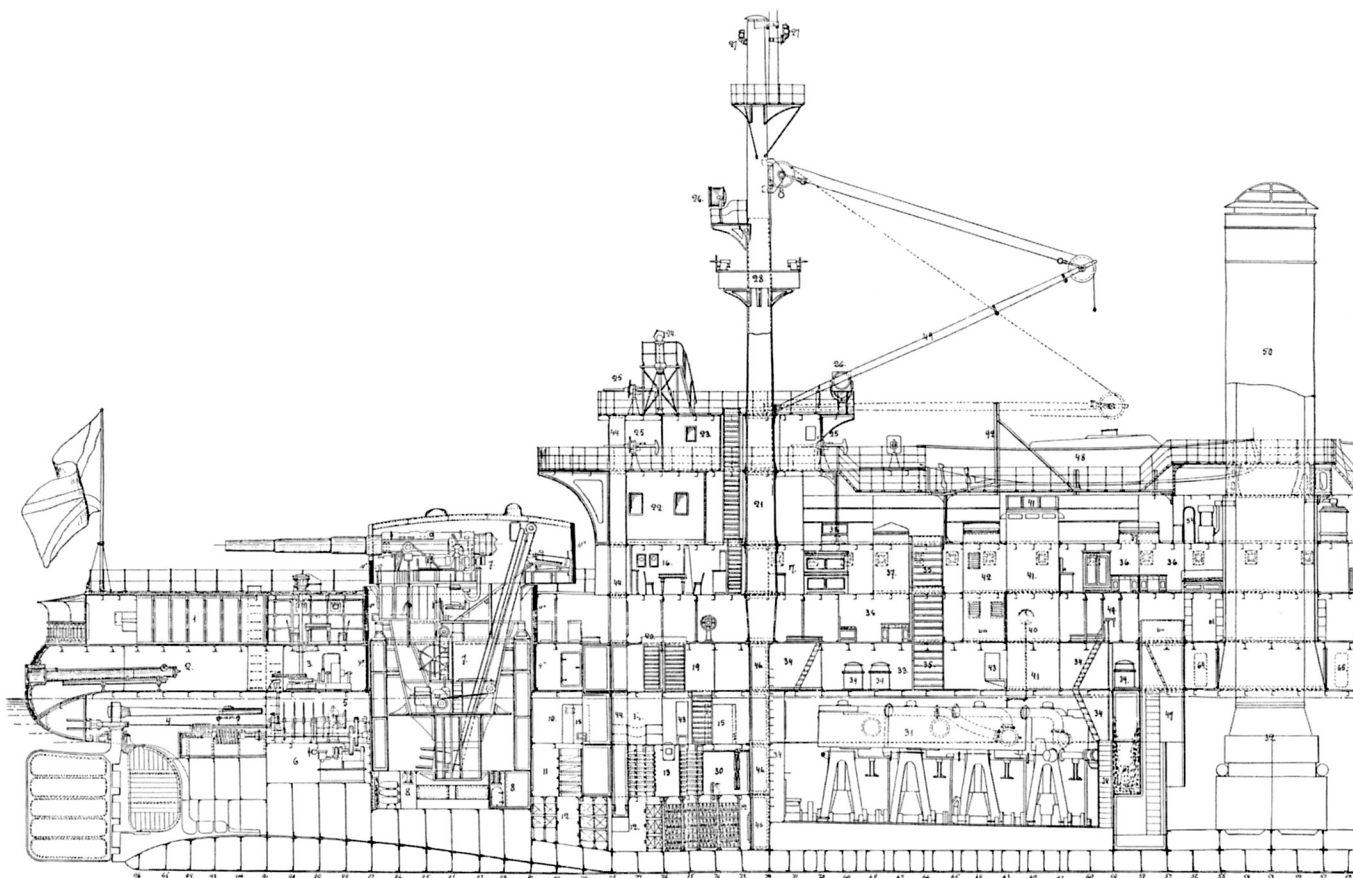


Главные размеры

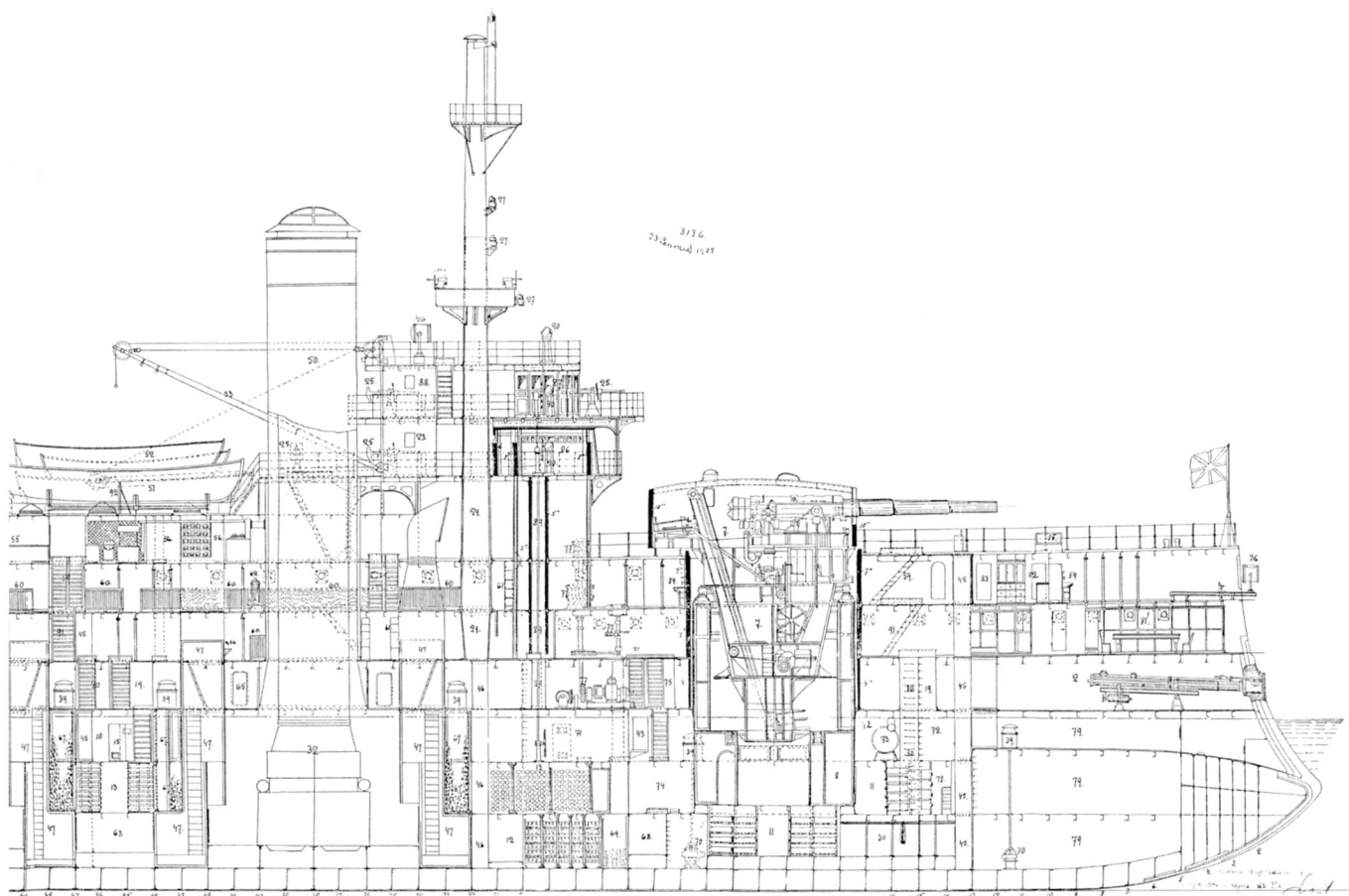
Габаритная длина	397' 6"
Длина по гребной В.Л.	339' 10 1/2"
Длина между перпендикулярами	375' 9"
Ширина	76' 0"
Углубление на ровной воде	26' 0"

Главные моменты

Возвращение на нос	13 530 мин
Отношение Δ к $\Delta_{\text{полн}}$ $\frac{\Delta}{\Delta_{\text{полн}}}$	11, 84
Отношение поперечного $M_{\text{полн}}$ к $\Delta_{\text{полн}}$	13, 08
Продольный $M_{\text{полн}}$ к $\Delta_{\text{полн}}$	420'
Возвращение на 1° углубления	20, 7 мин

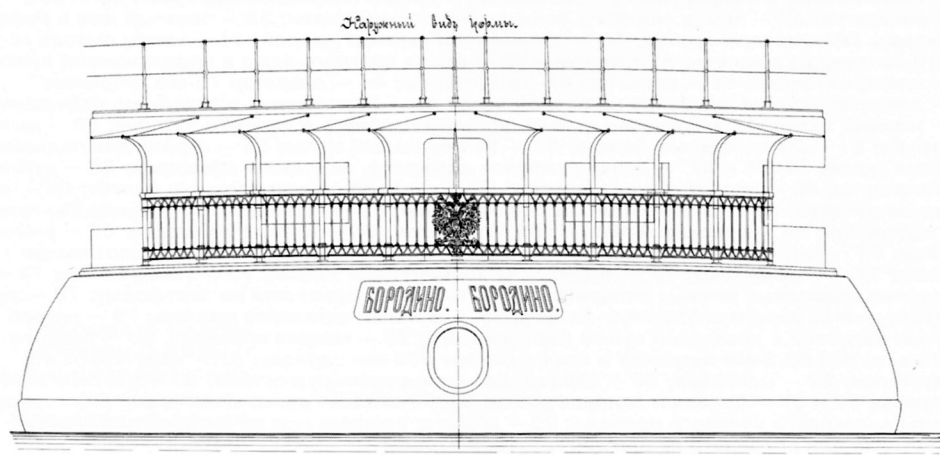
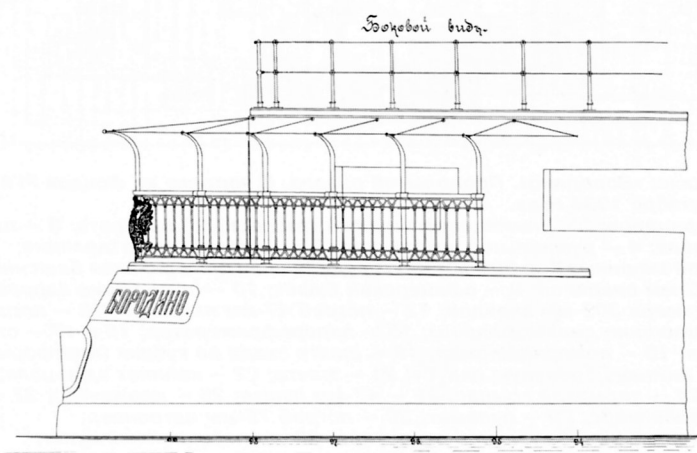
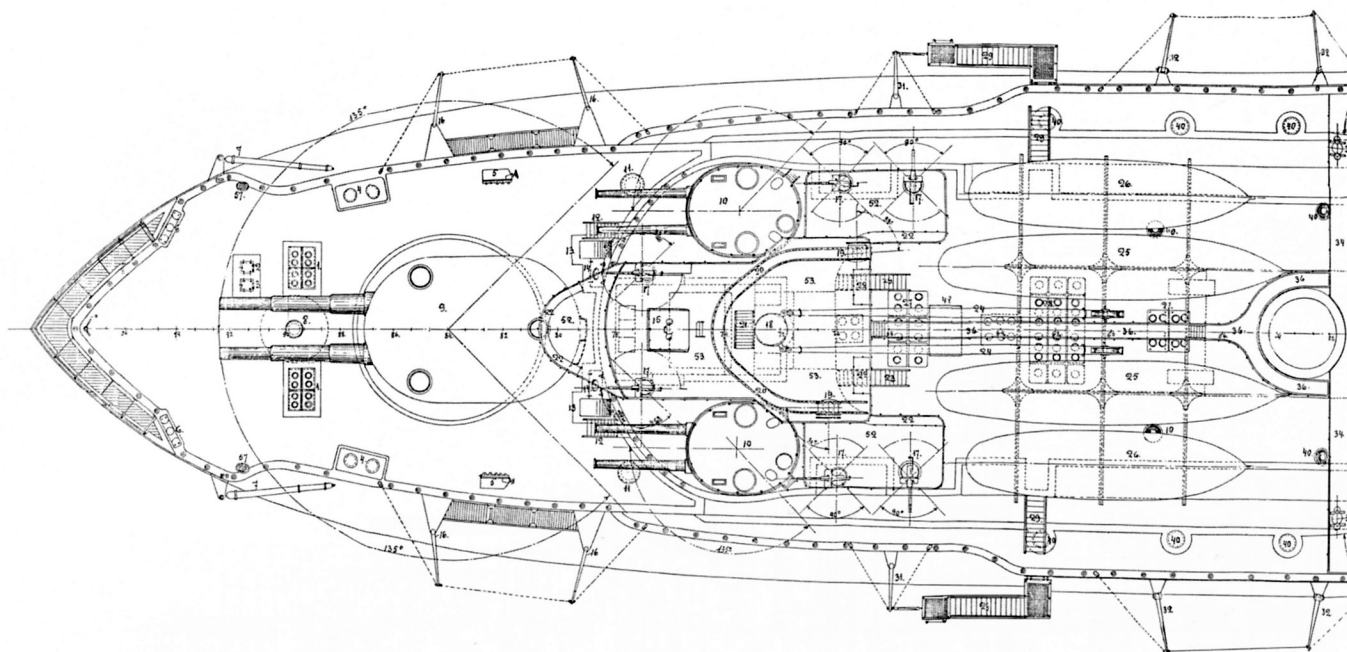


**Кормовой минный
(торпедный) аппарат
эскадренного броненос-
ца «Бородино».
С чертежа из фондов
РГАВМФ**

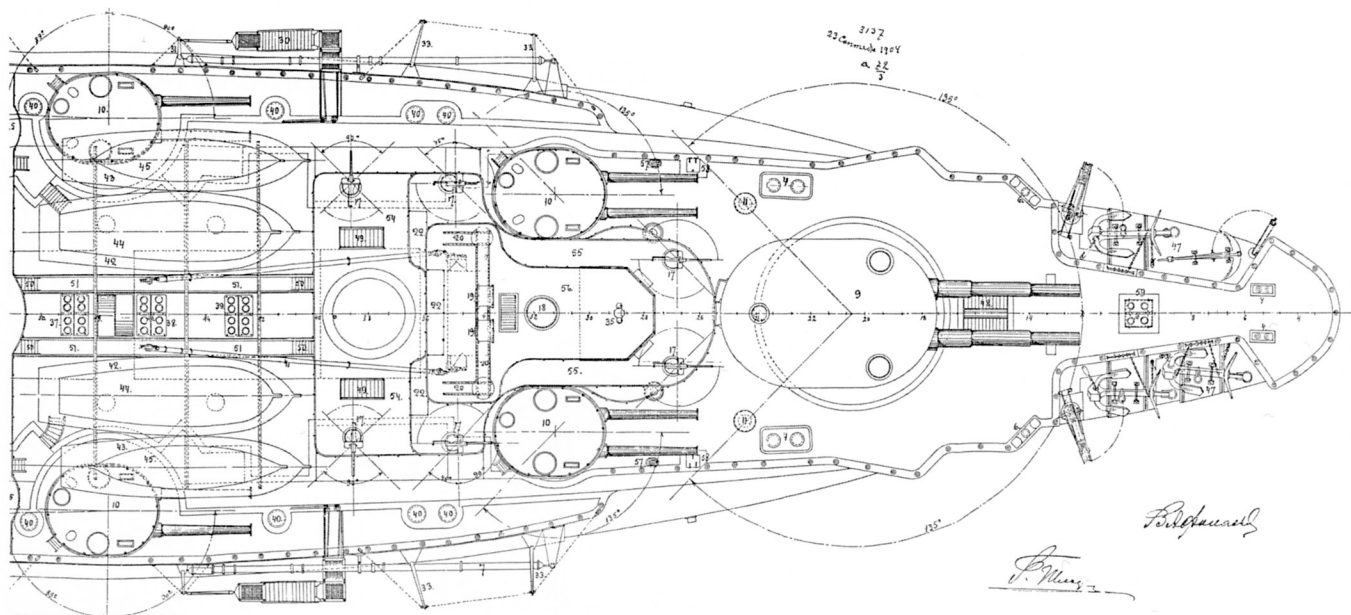


Эскадренный броненосец «Бородино». Продольный разрез. С чертежа из фондов РГАВМФ, датированного 23 сентября 1904 года.

1 — кают компания офицеров; 2 — помещение минного (торпедного) аппарата; 3 — паровой привод кормового шпиля; 4 — румпельное устройство; 5 — штурвальное отделение; 6 — отделение рулевой машины; 7 — 305-мм двухорудийная артиллерийская башенная установка; 8 — погреб 305-мм снарядов; 9 — офицерский буфет; 10 — помещение азрорефрижера; 11 — крыйт-камера 305-мм зарядов; 12 — погреб 47-мм патронов; 13 — погреб 152-мм зарядов; 14 — помещение динамомашин; 15 — азрорефрижератор; 16 и 17 — столовый зал и буфет адмирала; 18 — пожарная помпа; 19 — шахта схода на кубрик (платформу); 20 — сходной люк на нижнюю броневую палубу; 21 — мачта; 22 — кабинет адмирала; 23 — штурманская каюта; 24 — кормовой компас; 25 — 47-мм пушка; 26 — прожектор; 27 — топовый фонарь; 28 — боевой марс; 29 — пулемет; 30 — погреб 75-мм патронов; 31 — машинное отделение; 32 — котельное отделение; 33 — операционный пункт; 34 — сходная шахта в машинное отделение; 35 — сход в операционный пункт; 36 — офицерские каюты; 37 — шахта светлого люка в офицерские каюты; 38 — светлый люк в буфет адмирала; 39 — моторы турбин; 40 — приводы клинкетных дверей; 41 — шахта выхода горячего воздуха из машинного отделения; 42 — шахта светлого люка в операционный пункт; 43 — элестростанция; 44 — элеватор 47-мм патронов; 45 — элеватор 75-мм патронов; 46 — элеватор подачи патронов на боевой марс; 47 — шахта схода в котельное отделение; 48 — минный катер; 49 — грузовая стрела подъема парового и минного катеров; 50 — дымовая труба; 51 — 20-весельный баркас; 52 — 14-весельный катер; 53 — стрела для подъема гребных судов; 54, 56 и 57 — рубки камбузов адмирала, экипажа и офицеров; 55 — рубка хлебопекарни; 58 — световой люк в камбуз; 59 — сходной люк на верхнюю палубу; 60 — командные рундуки; 61 — шкафы для малых чемоданов; 62 — самовары; 63 — проход котельных отделений; 64 — судовая литейная; 65 — сушилка; 66 — кран от самовара; 67 — угольная яма; 68 — погреб шаровых мин заграждения; 69 — цепной ящик; 70 — водоотливная турбина; 71 — боевой пост; 72 — помещение холодильных машин; 73 — холодильник; 74 — отделение подводных минных аппаратов; 75 — шахта погрузки мин на платформу; 76 — люк погрузки мин на нижнюю броневую палубу; 77 — шпиль и шпилевая машина; 78 — погреб 63,5-мм патронов к десантной пушке Барановского; 79 — мокрая провизия; 80 — сходная шахта в погреб 63,5-мм патронов и крыйт-камеру 305-мм зарядов; 81 — кают-компания кондукторов; 82 — малярная; 83 — карцер; 84 — умывальники экипажа; 85 — светлый люк в малярную; 86 и 87 — боевая и ходовая рубки; 88 — походная рубка командира; 89 — труба защиты валикового рулевого привода; 90 — компас; сходной люк на батарейную палубу; 92 — стойка для походного крепления грузовой стрелы

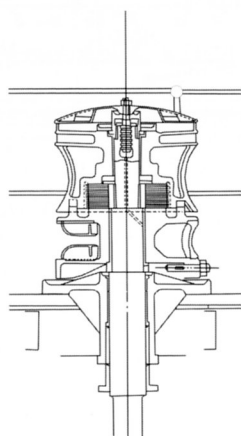
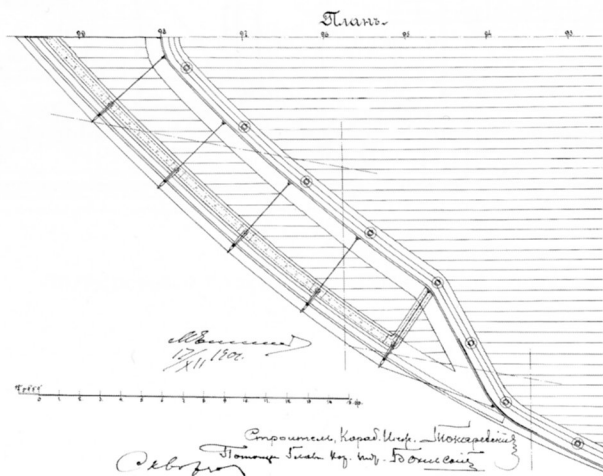


**Кормовой балкон
эскадренного броненосца «Бородино»
с показом расположения
на нем
тентовых стоек.
С чертежа из фон-
дов РГАВМФ,
датированного
17 декабря
1901 года**



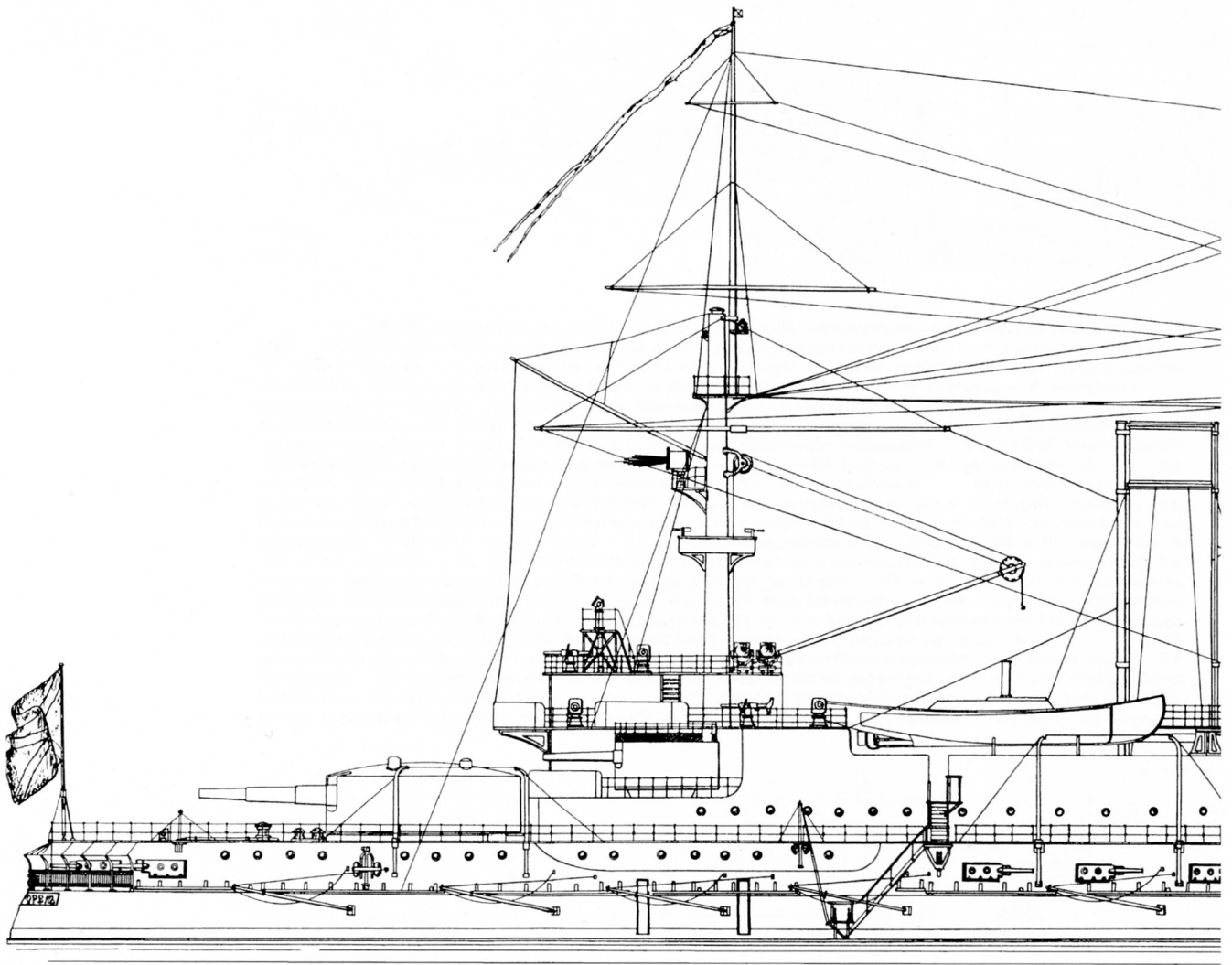
Эскадренный броненосец «Бородино». Вид сверху. С чертежа из фондов РГАВМФ.

1 — световой люк в кают-компанию офицеров; 2 — люк шахты в румпельное отделение; 3 — люк шахты в штурвальное отделение; 4 — кнехты; 5 — стопоры Буливанта; 6 — киповые планки; 7 — выстрел; 8 — шпиль; 9 — 305-мм двухорудийная артиллерийская башенная установка; 10 — 152-мм двухорудийная артиллерийская башенная установка; 11 — труба из помещения динамомашин; 12 — трап на спардек; 13 — сход на батарейную палубу; 14 — светлый люк в офицерский буфет; 15 — площадка кормового компаса; 16 — шлюпбалки 6-весельного вельбота; 17 — 47-мм пушка; 18 — мачта; 19 — прожектор; 20 — рельсы для перемещения прожектора; 21-22 — места для коек экипажа; 23 — трап со спардека на нижний мостик; 24 — стрелы для подъема паровых и минных катеров; 25 и 26 — минный и паровой катера; 27 — светлый люк в офицерские каюты; 28 — вентиляционная шахта выхода горячего воздуха из машинного отделения; 29 и 30 — парадный и командный трапы; 31 — трап-балка; 32 и 33 — шлюпбалки 14-весельного катера и 6-весельного вельбота; 34 — средний мостик; 35 — компас; 36 — переходной мостик; 37, 38 и 39 — светлые люки в рубки хлебопекарни, офицерской плиты и командного камбуза; 40 — горловины для погрузки угля; 41 — стрелы для подъема гребных судов; 42 — 20-весельный барказ; 43 и 44 — 16- и 14-весельные катера; 45 — 6-весельный вельбот; 46 — трап на средний мостик; 47 — места укладки якорей; 48 — трап на верхнюю палубу; 49 — трап с нижнего носового мостика на спардек; 50 — трап с нижнего носового мостика на переходной мостик; 51 — переходная площадка; 52 — кормовой нижний мостик; 53 — кормовой верхний мостик; 54 — носовой нижний мостик; 55 — носовой средний мостик; 56 — носовой верхний мостик; 57 — шпигат; 58 — мусорный рукав; 59 — светлый люк в бильярдную каюту



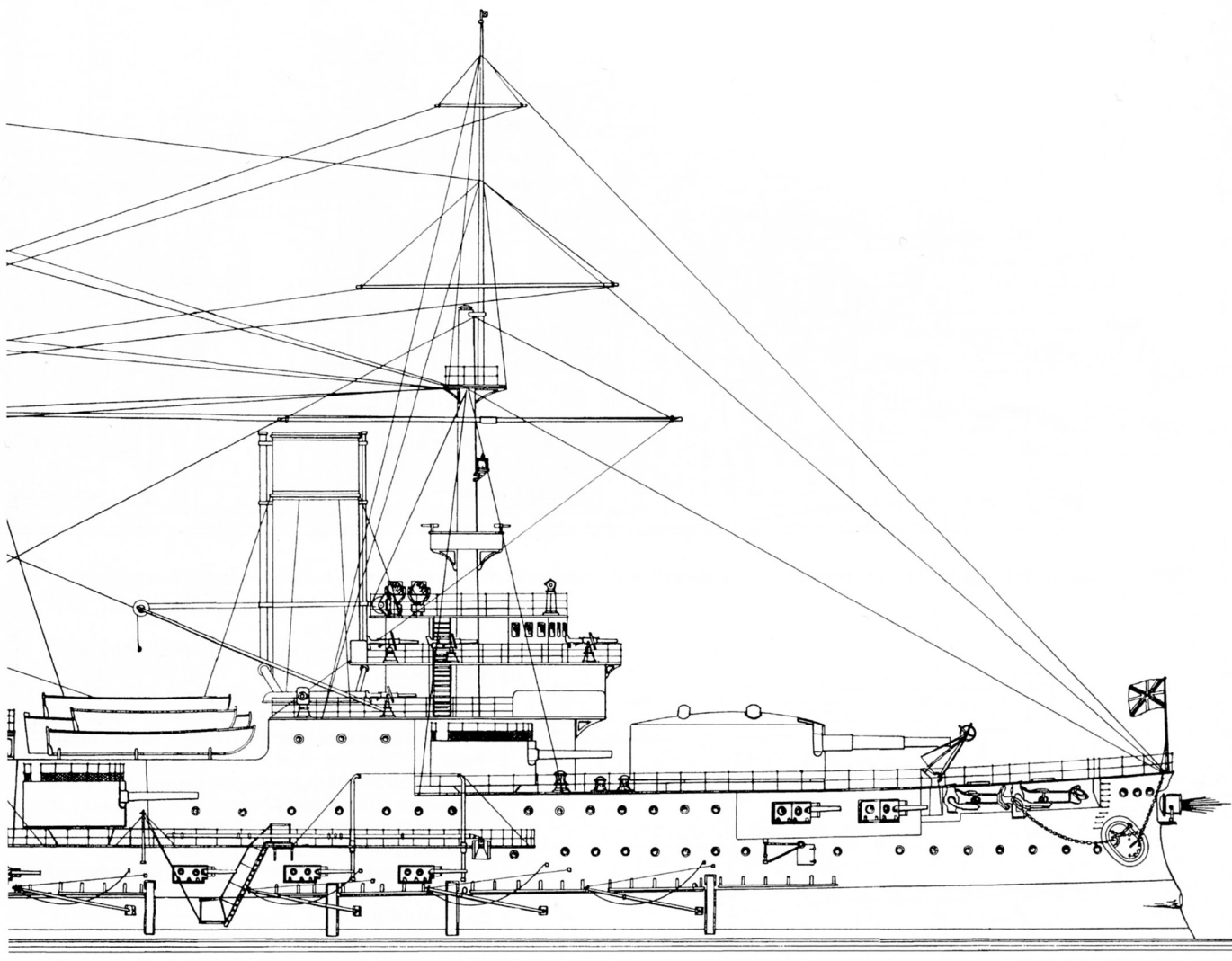
Кормовой шпиль эскадренного броненосца «Бородино». С чертежа из фондов РГАВМФ

Декоративный
Корпус
№

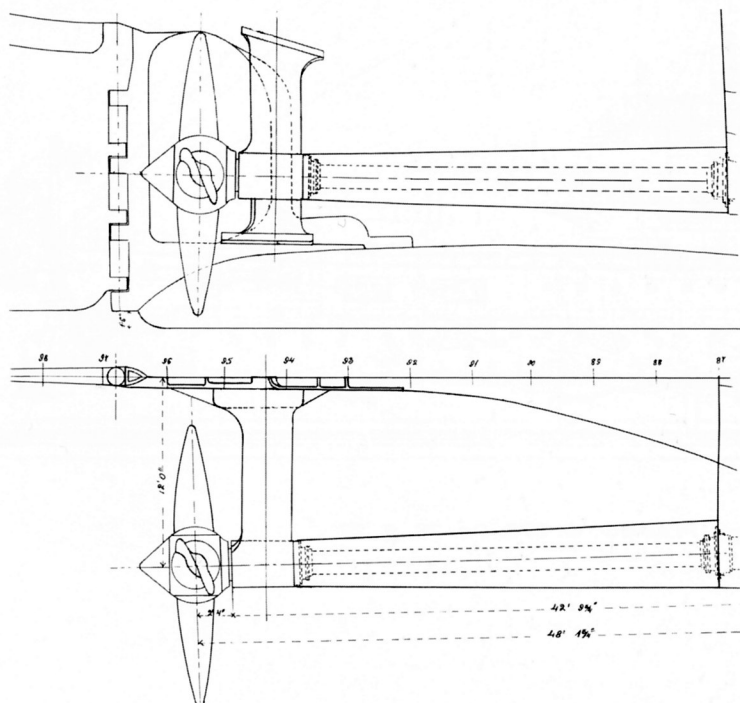
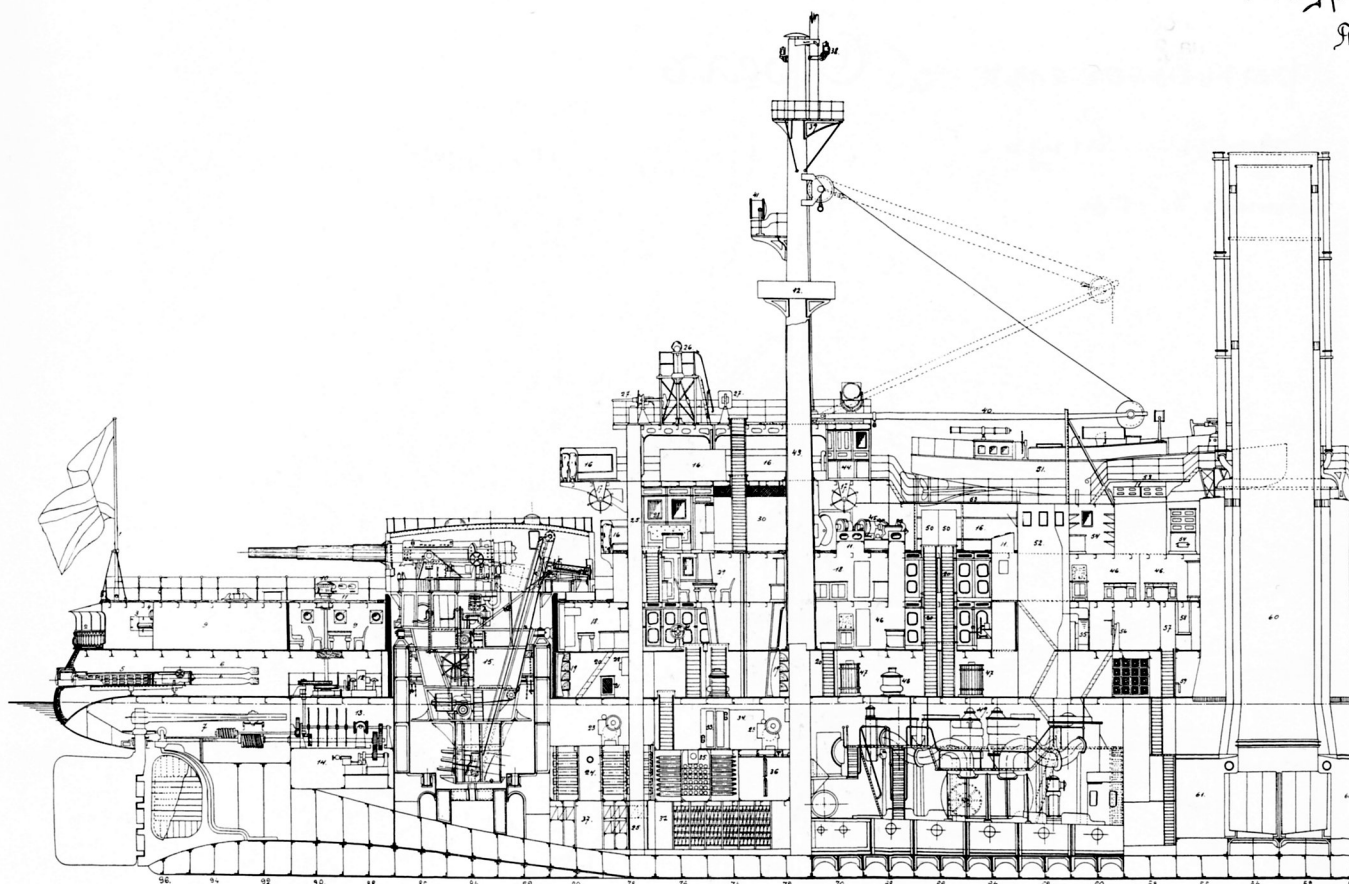


Броненосецъ „Орелъ“
жнѣй видъ.

мѣтабъ 1/6 = 1" д.



Эскадренный броненосецъ «Орелъ». Вид сбоку. РГАВМФ. Ф. 876. Оп. 28. Д. 23



**«Орел». Гребной винт и кронштейн
гребного вала правого борта. С чертежа из фондов РГАВМФ**

Технические условия включали поставку:

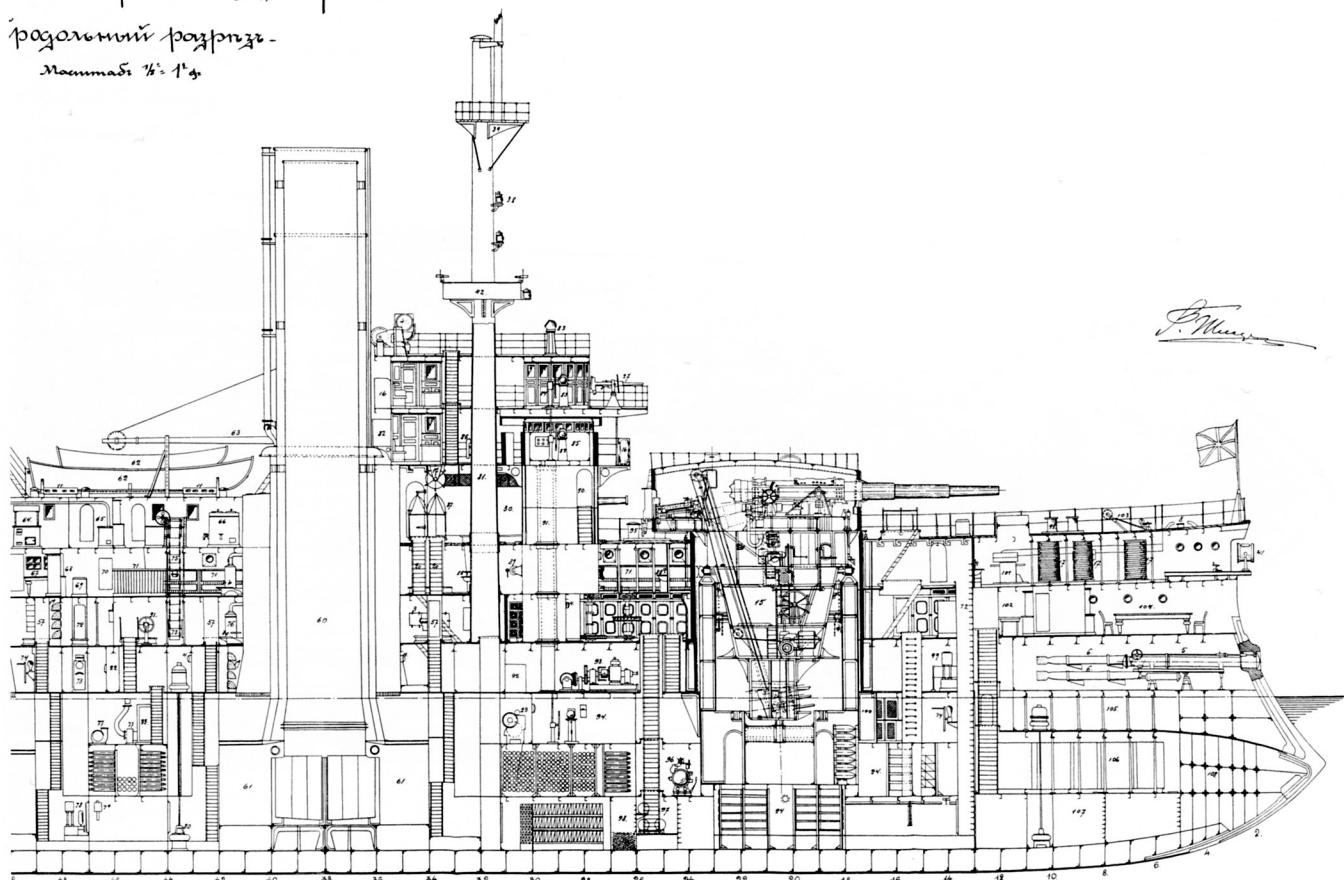
- боевого указателя (направление стрельбы);
- сигнального указателя (готовность к стрельбе);
- снарядного указателя (род снарядов);
- дальномерной станции с контрольным циферблатом;
- дальномерного ключа (для трансляции);
- станции дальномерных циферблатов (из боевой рубки к орудиям, деление от 5 до 40 кб);
- станции измерительных приборов (контроль);
- батарейного боевого циферблата (направление стрельбы, сигналы);
- башенного боевого циферблата (направление стрельбы, сигналы, оба разбиты от 5 до 40 кб);
- снарядных циферблатов (в башнях и батареях с указанием рода снарядов);
- соединительных ящиков, кабелей и т. п.

Все это поставлялось в разных количествах. Например, дальномерных станций следовало поставить по четыре на колон-

минный броненосец „Орел“.

продольный разрез.

Масштаб: $\frac{1}{2} : 1^{\text{ш.}}$

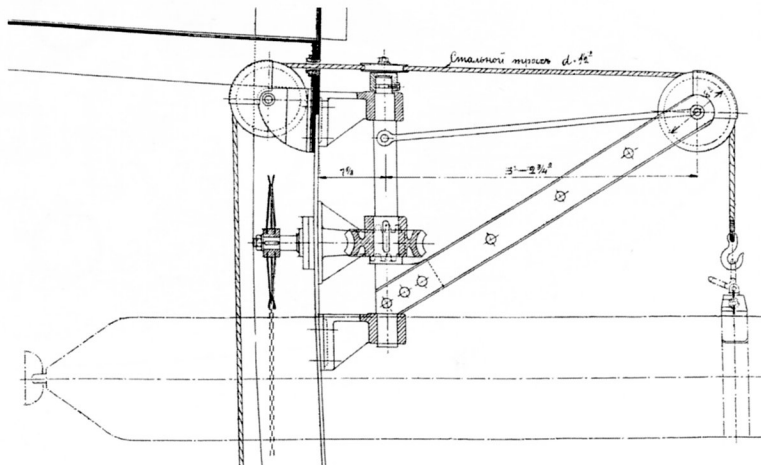


Эскадренный броненосец «Орел». Продольный разрез. С чертежа, датированного 23 сентября 1904 года. РГАВМФ. Ф. 876. Оп. 28. Д. 18

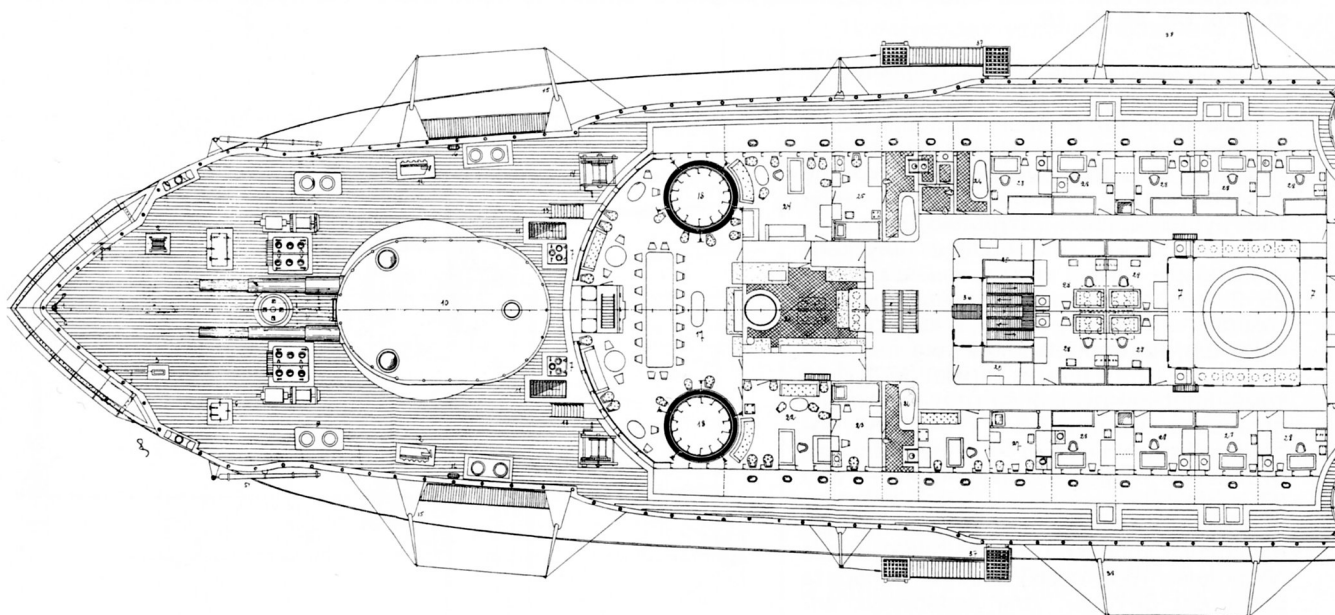
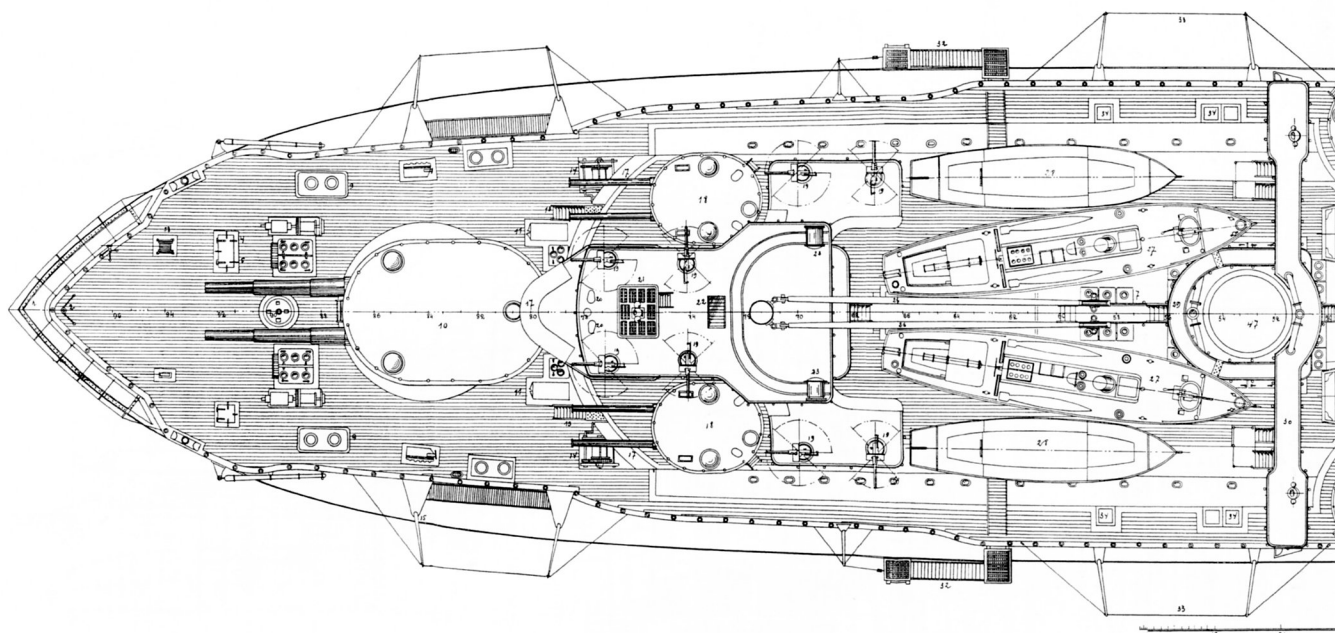
ках и по четыре для марсов, башенных и батарейных — по 30.

В состав штурманского вооружения входили шесть магнитных компасов. Главный компас помещался на крыше ходовой рубки, путевой компас — внутри рубки вблизи штурвала, боевой — в боевой рубке на 3 фута от внутренней кромки брони (все три — в районе 28–29-го шп.), вспомогательный главный компас — между трубами с центром на 45-м шп. на особой площадке высотой около 2,7 м, главный кормовой — над командирской рубкой за грот-мачтой на площадке высотой 1,5 м (76-й шп.), боевой нижний компас — в румпельном отделении (рулевое отделение — 87–88-й шп.).

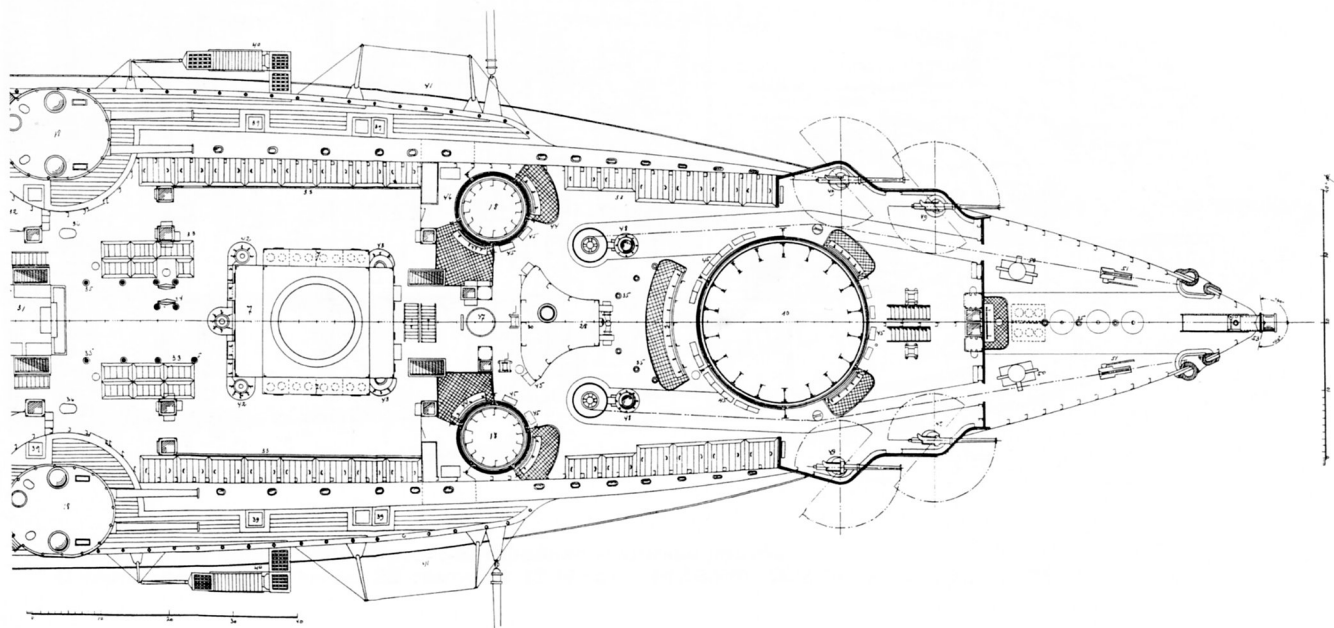
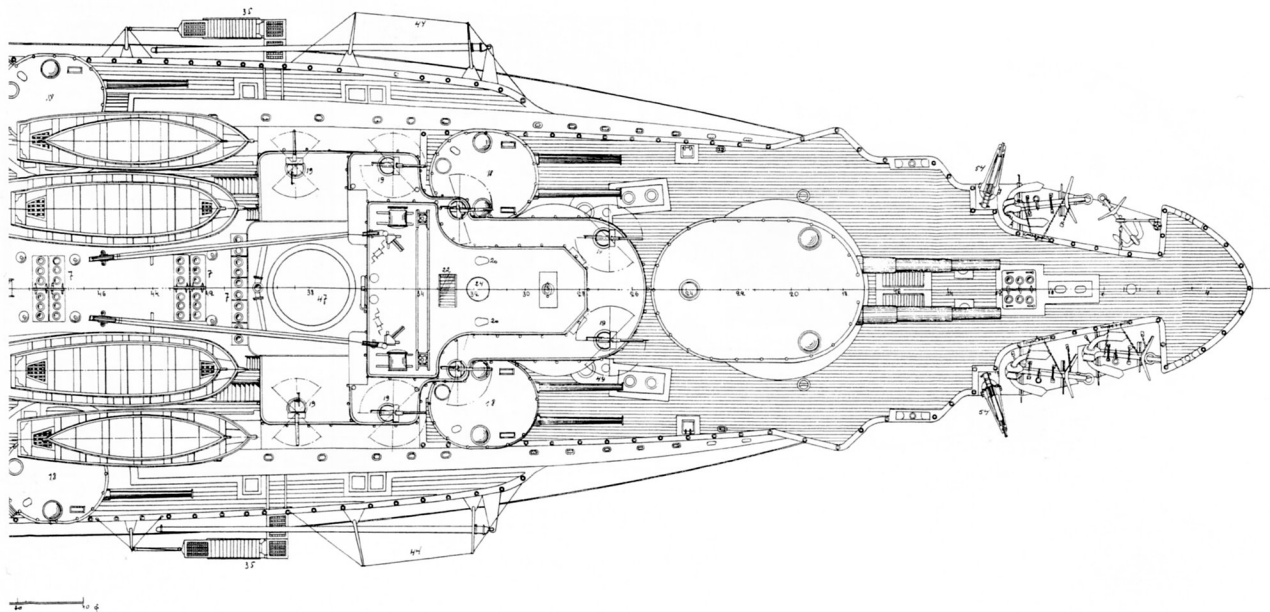
Минное вооружение включало два надводных (носовой и кормовой) и два подводных (бортовых) минных аппарата калибром 381 мм. Для надводных аппаратов имелось по 4 мины Уайтхеда (торпеды) образца 1900 года («Император Александр III» и «Князь Суворов») или 1898 года (остальные), а для под-



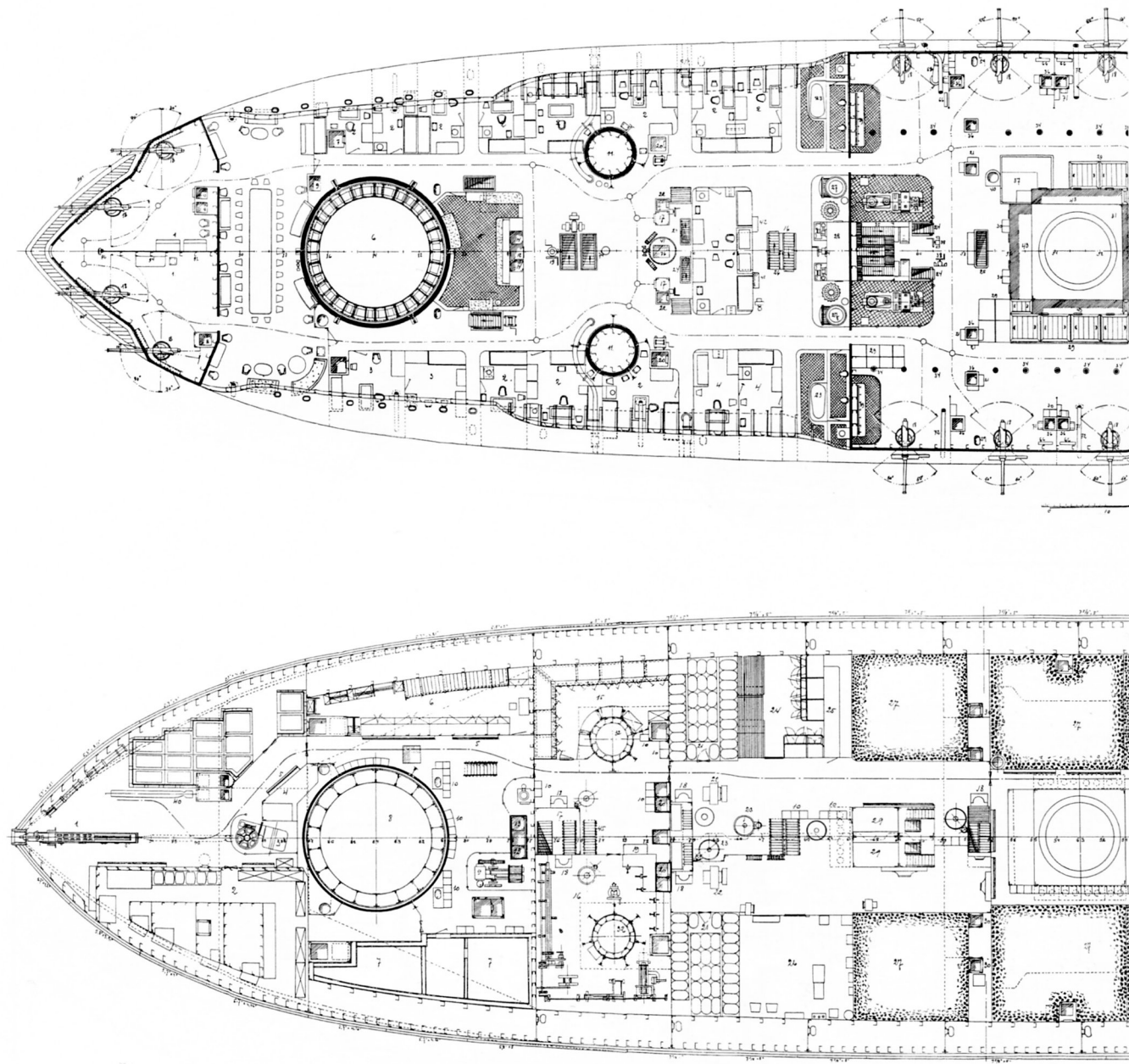
Мин-балка для погрузки торпед эскадренного броненосца «Орел». С чертежа из фондов РГАВМФ



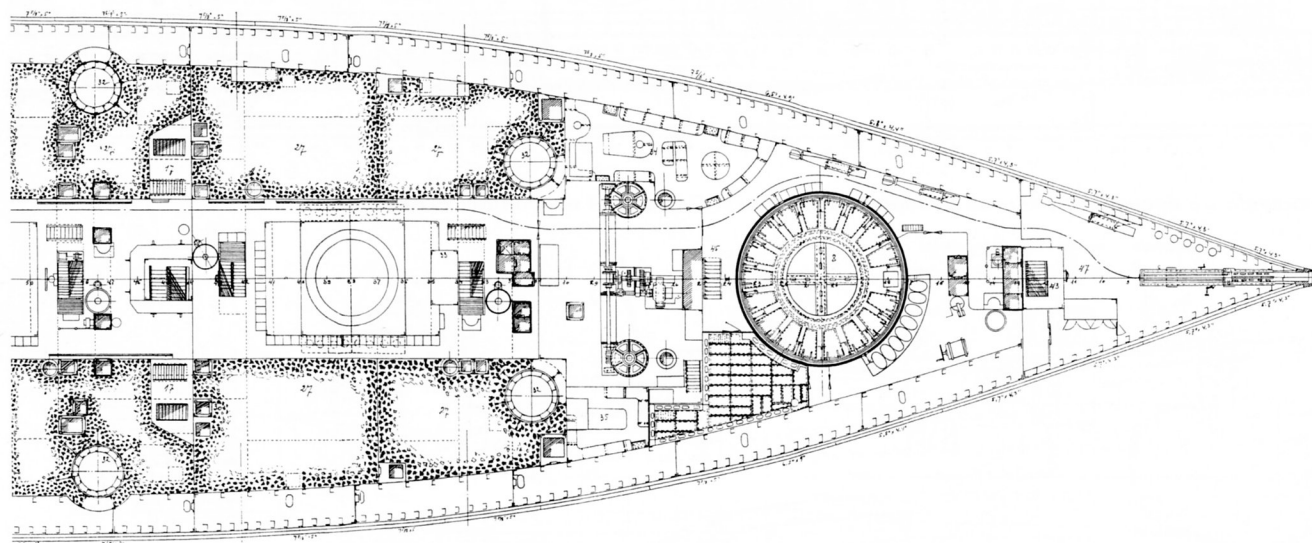
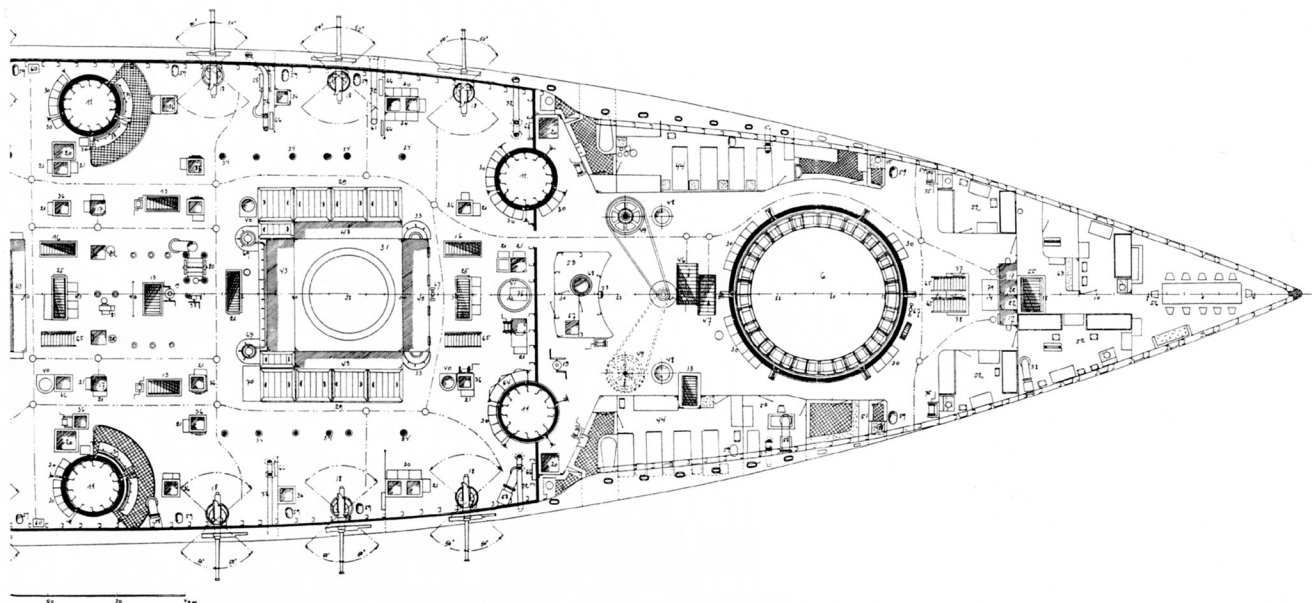
Броненосец „Орел”
 рхний вид.
 Масштаб: 1/100



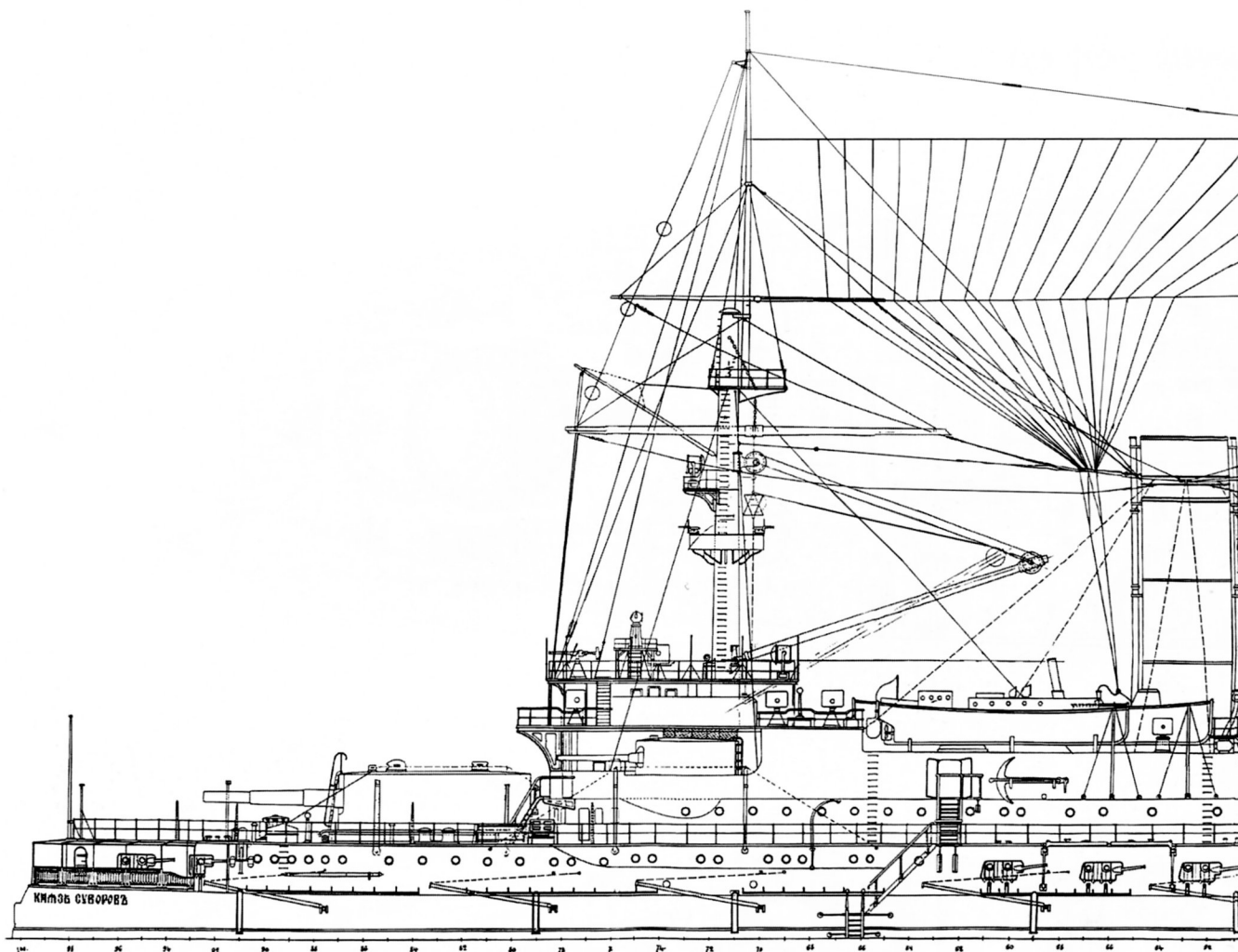
Эскадренный броненосец «Орел». Вид сверху и верхняя палуба.
 С чертежей, датированных 23 сентября 1904 года. РГАВМФ. Ф. 876. Оп. 28. Д. 17, 26



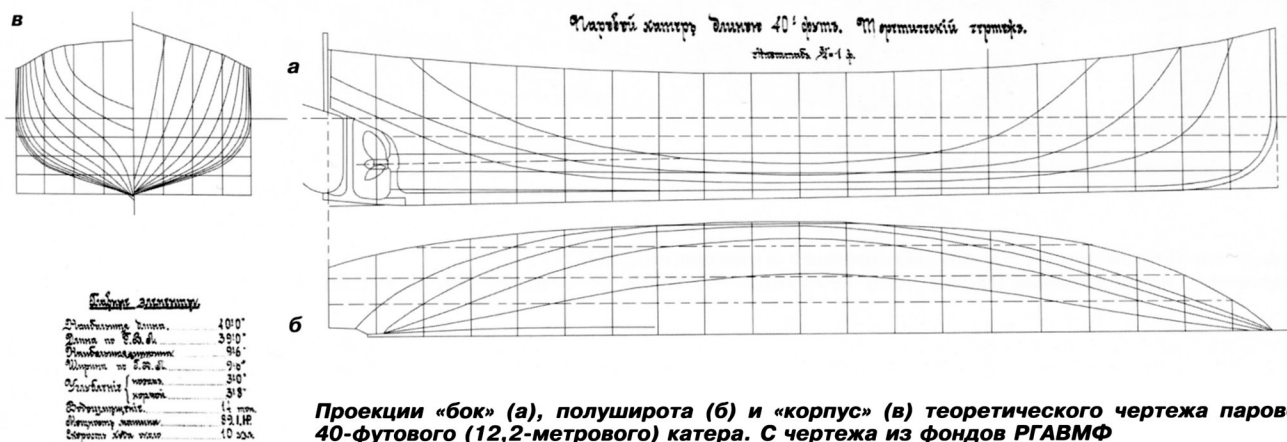
морец „Орел”



Эскадренный броненосец «Орел». Батарейная и нижняя палубы.
 С чертежей, датированных 23 сентября 1904 года. РГАВМФ. Ф. 876. Оп. 28. Д. 27, 28



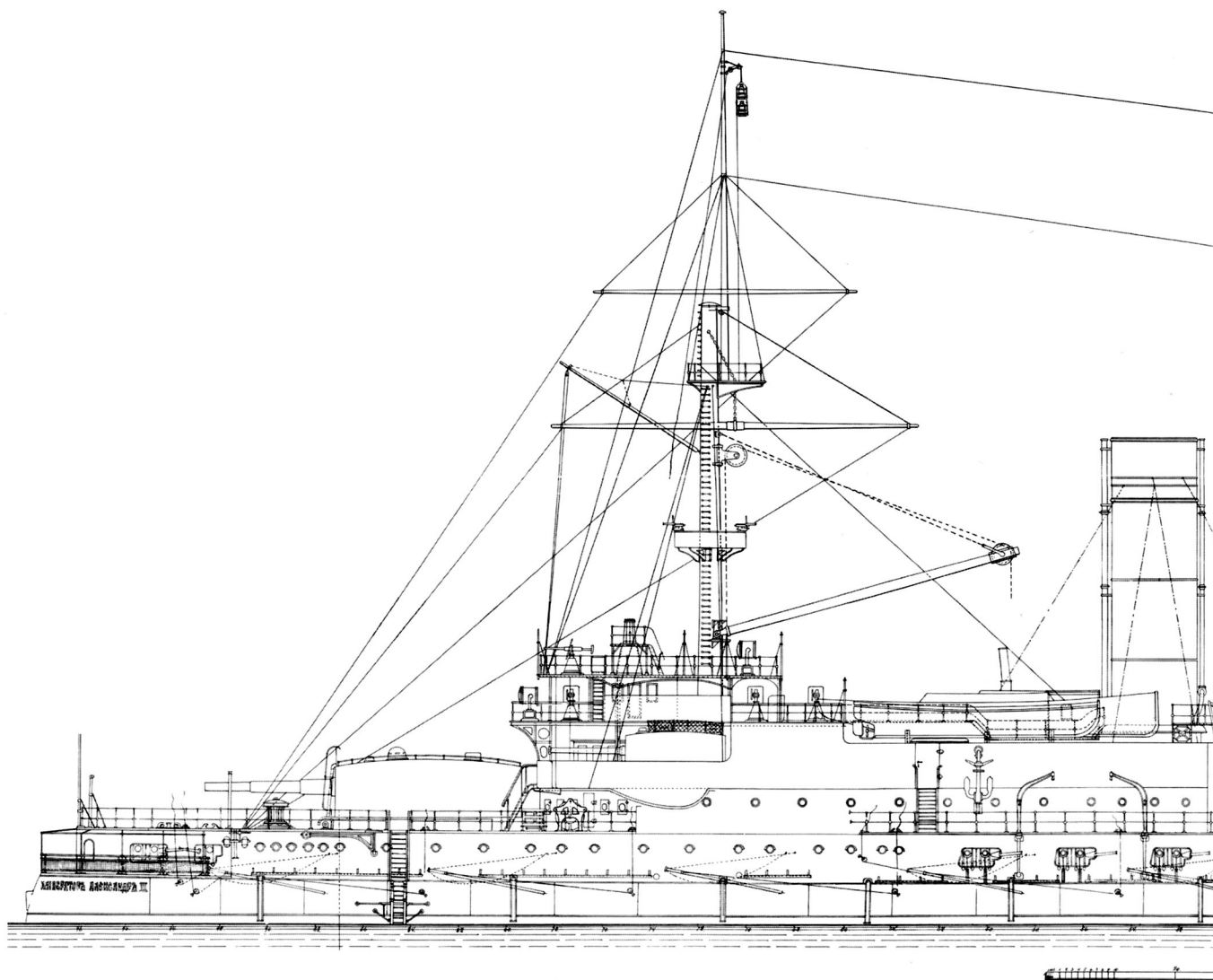
Эскадренный броненосец «Князь Суворов». Вид сбоку. С чертежа из фондов РГАВМФ



Проекция «бок» (а), полуширота (б) и «корпус» (в) теоретического чертежа парового 40-футового (12,2-метрового) катера. С чертежа из фондов РГАВМФ

Декадренный броненосец «Маруши»

Масштаб 1/100

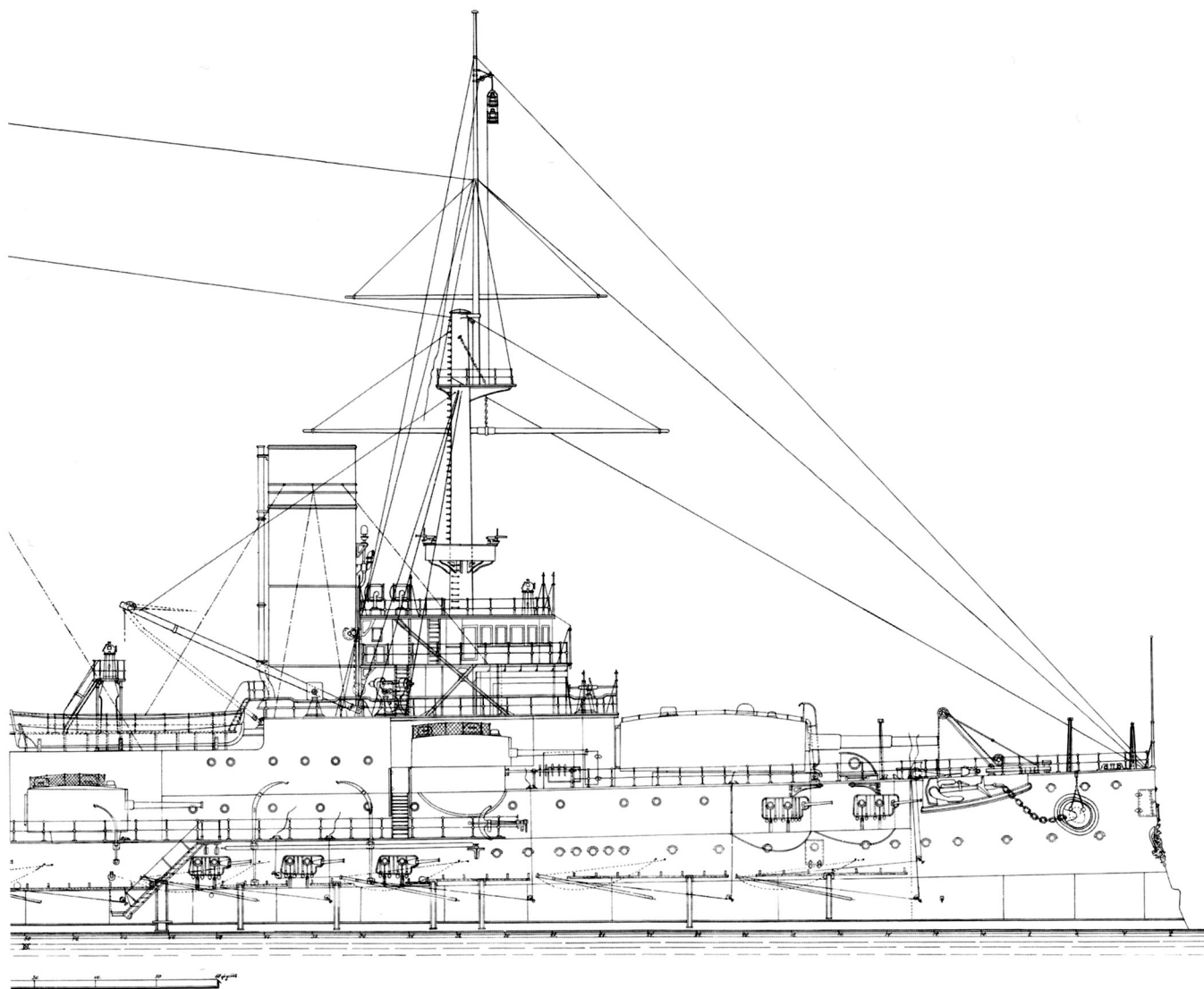


водных — по 6 мин образца 1898 года. В носу предусматривался минный погреб на 50 сфероконических мин заграждения. На каждом корабле находилось по два быстроходных минных 56-футовых катера водоизмещением 20,5 т и по два 40-футовых паровых катера, вооруженных 47-мм и 37-мм пушками.

Согласно спецификации (фирма «Крейтон и К°», для «Князя Суворова»), 56-футовый минный катер при водоизмещении около 20,5 т (длина 17, ширина

3,15, наибольшая осадка 1,57 м) имел скорость 12,5 уз. В полном грузу при 12 человеках команды со снабжением угля и воды должно было хватать на 6 ч полного хода. При этом высота надводного борта предусматривалась не менее 0,6 м. Вооружение катера состояло из 47-мм орудия, пулемета и двух минных аппаратов. Предусматривались боевая рубка с иллюминаторами, прожектор и якорь массой в 3,5 пуда с 15-саженной (около 32 м) якорной цепью.

«Император Александр III»
 ий видъ
 1/8. 1' 50.



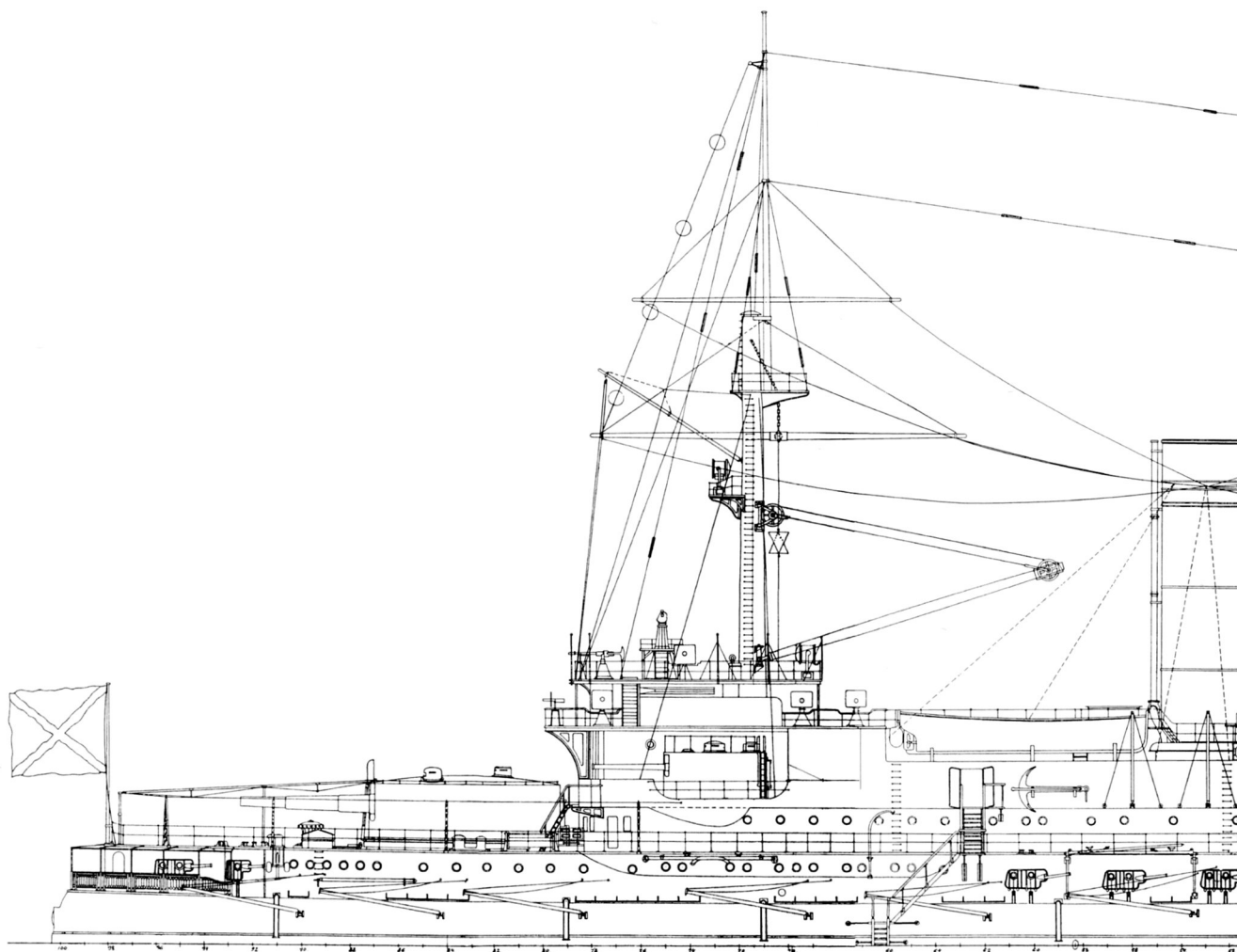
Эскадренный броненосец «Император Александр III». Вид сбоку. С чертежа из фондов РГАВМФ

Жилые помещения броненосцев рассчитывались на экипаж по штату 1904 года: 745 унтер-офицеров и матросов, 9 кондукторов и 28 офицеров.

Офицеры размещались в отдельных каютах, расположенных в кормовой части на батарейной палубе. Каютные переборки были изготовлены из тонкого гофрированного железа, палуба в каютах покрывалась линолеумом. Койки и умывальники в каютах изготавливались из металла, остальная мебель (столы, пол-

ки, шкафы) — из полированного дерева. Правда, согласно отношению ГУКиС от 8 декабря 1900 года, для «Императора Александра III» полагалось по возможности иметь в каютах все металлическое, но, видимо, в декабре 1902 года это решение было пересмотрено.

На батарейной палубе располагались также офицерская кают-компания и довольно обширное командирское помещение с ванной и ватер-клозетом. На верхней палубе в кормовой части спардека

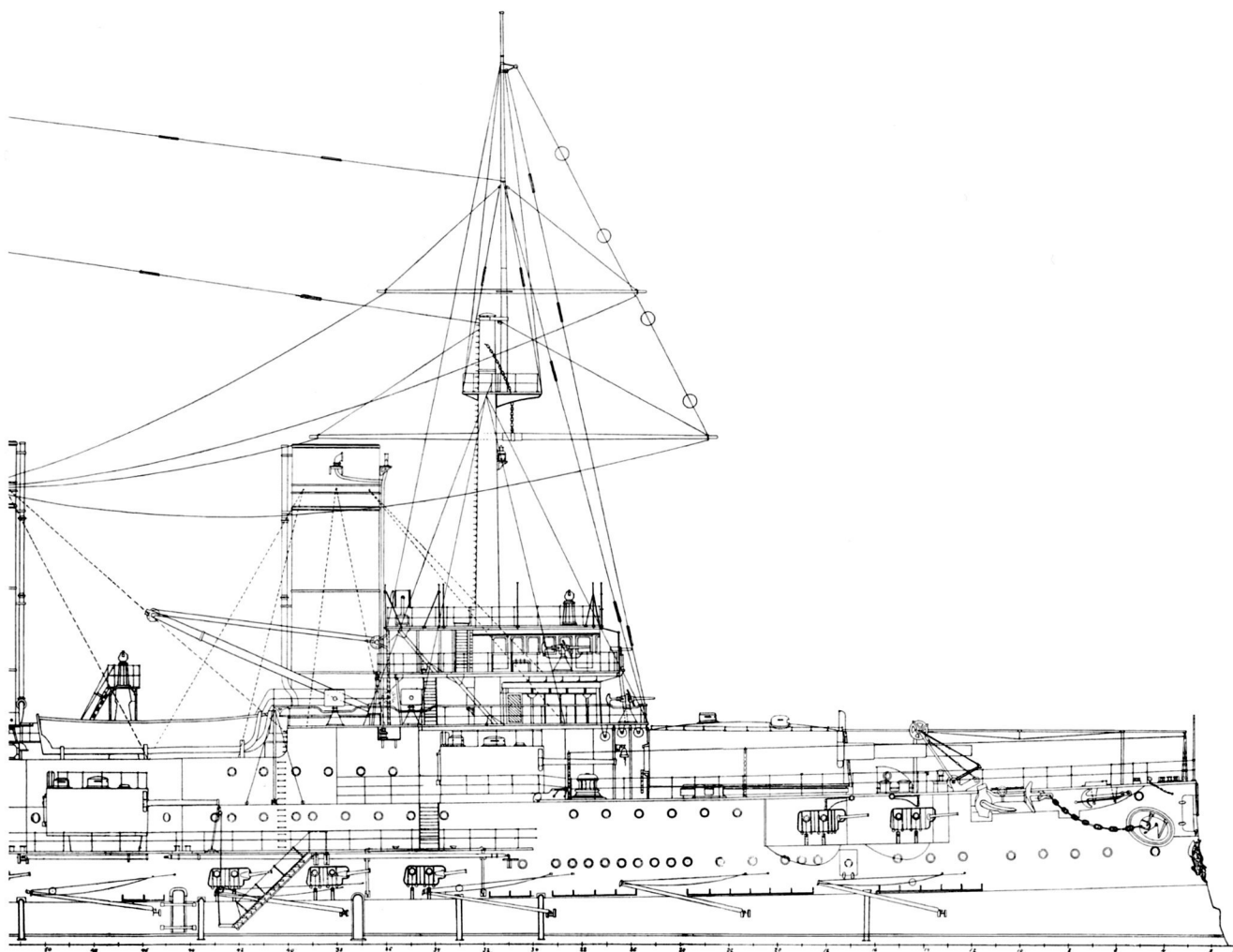


оборудовалось отдельное помещение для адмирала.

Боцманы и кондукторы имели небольшие каюты и свою кают-компанию в носовой части корабля. Согласно решению 1901 года, подвесные койки нижних чинов размещались следующим образом: на верхней палубе (под полубаком) — 229, на нижней — 217 и на батарейной — 282 (всего 724). Кроме этого, 19 человек помещались на рундуках и скамейках на батарейной палубе и 6 человек — на нижней. Командные чемоданные ящики, коечные сетки и шкафы (для полотенец, фуражек, посуды) в основном были металлическими. Полы на камбузе, в командных галюнах, бане, ванных и ватер-клозетах покрывались изразцовыми плитками на портлендском цементе.

Казалось, что количество спальных мест и удобств вполне достаточно. Однако фактически в 1904 году на каждом броненосце оказалось от 826 («Князь Суворов») до 846 («Орел») человек, не считая 77 человек штаба эскадры. Это потребовало оборудования дополнительных спальных мест и ухудшило размещение рядового состава.

Еще в ноябре 1901 года руководство Морского министерства (управляющий адмирал П.П. Тыртов и начальник ГМШ вице-адмирал Ф.К. Авелан) обратило внимание на плохие условия жизни для нижних чинов на новых судах не только в сравнении с иностранными, но и со старыми отечественными деревянными корветами и клиперами. Созванное в Кронштадте совещание адмиралов и командиров отметило, что



Эскадренный броненосец «Слава». Вид сбоку. С чертежа, датированного 6 февраля 1908 года. РГАВМФ. Ф. 876. Оп. 10. Д. 17а

«удобств почти нет», чемоданные шкафы «хуже старых рундуков (на тех можно лежать)». Совещание рекомендовало оборудовать на кораблях помимо скамеек «сидячие места и лежачие» не менее чем на 50 % команды, улучшить подвесные столы, пирамиды (ружейные) поднять, чтобы ставить скамьи, вставить стеклянные рамы в орудийные порты и ввести парусиновые подстилки, чтобы лежать на палубе (как в иностранных флотах) и вообще изучить иностранный опыт.

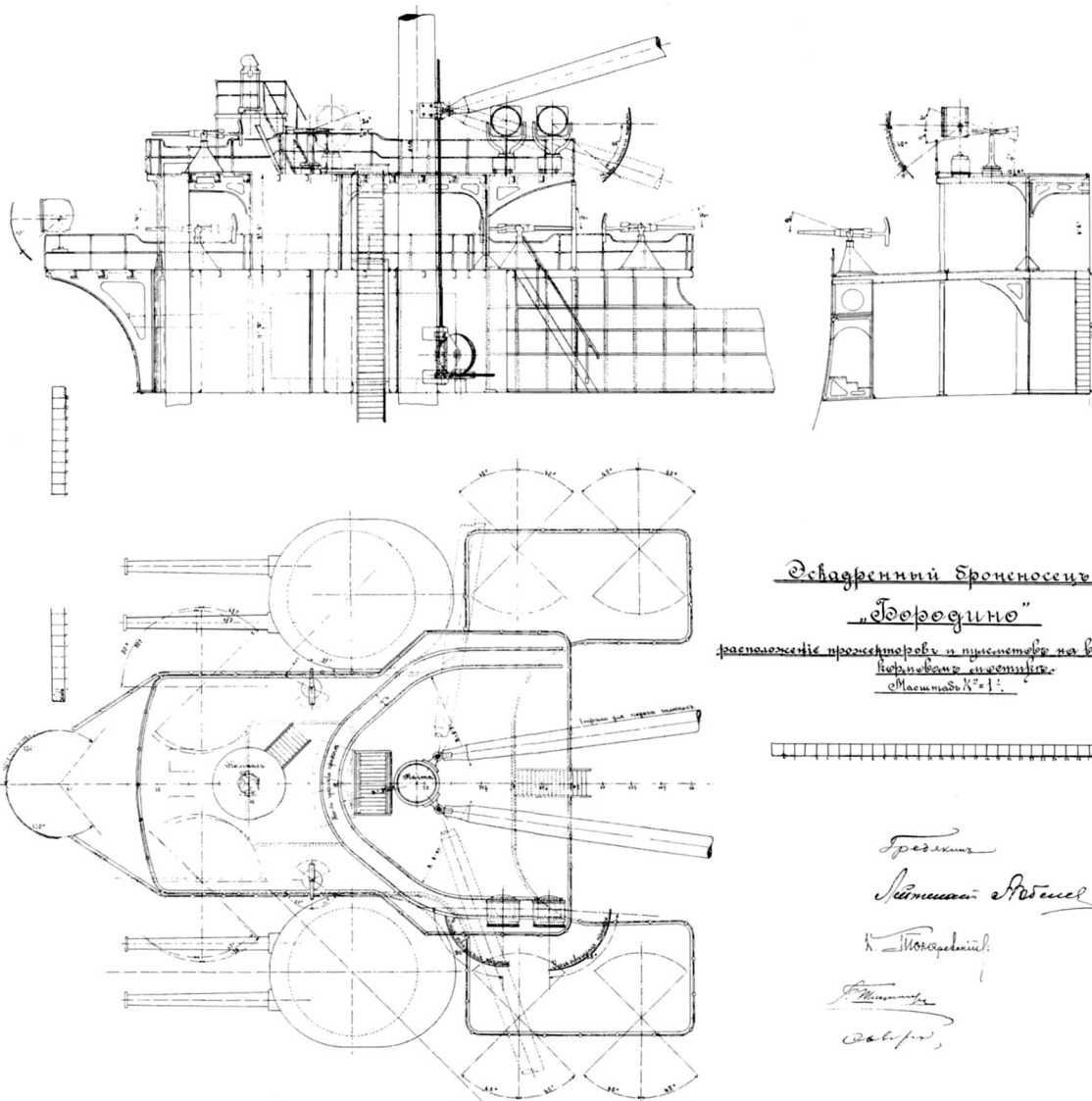
Адмирал Тыртов одобрил эти предложения, считая, что некоторые надо ввести уже на строящихся судах. Исполнение было возложено на командира Санкт-Петербургского порта. В какой мере улучшения были внедрены на броненосцах типа «Бородино», автору неизвестно, но

на «Орле», по свидетельству А.С. Новикова-Прибоя, рундуки были.

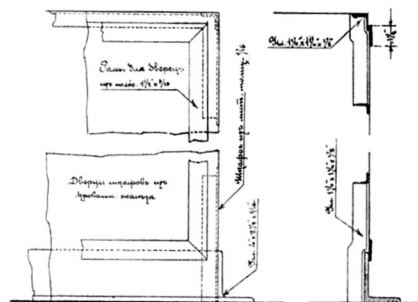
Паровое отопление эффективно действовало при температуре наружного воздуха до -19°C , обеспечивая в жилых и рабочих помещениях температуру не ниже $15-17^{\circ}\text{C}$. Для пополнения запасов питьевой воды предназначались два опреснителя Круга, производительностью 25 т в сутки. ^{vihot}

Для обеспечения потребностей экипажа на корабль устанавливались камбузы с отдельными адмиральской, офицерской и кондукторской плитами, две хлебопекарных печи и 10 самоваров по 10 ведер каждый (ведро — 12,3 л).

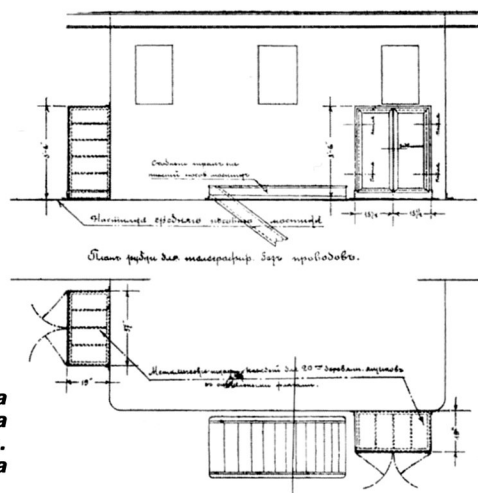
Были оборудованы также паровая прачечная, сушильня и баня. Судовой лазарет расположен в батарейной палубе, в отсеке между 13-м и 31-м шп.

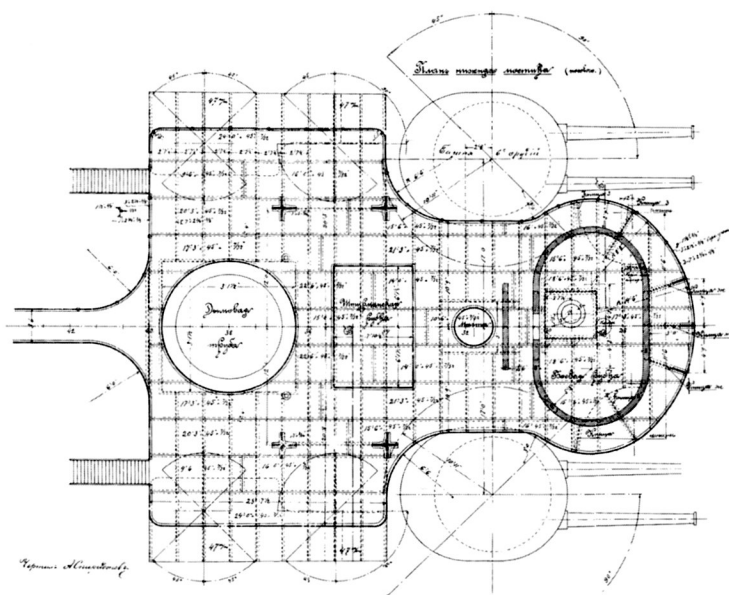
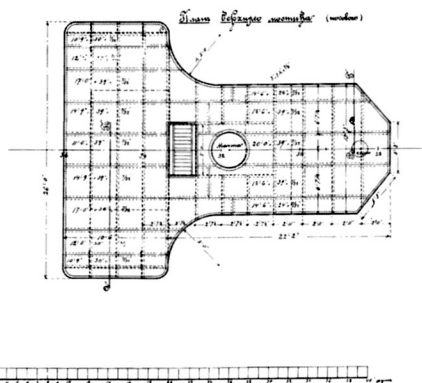
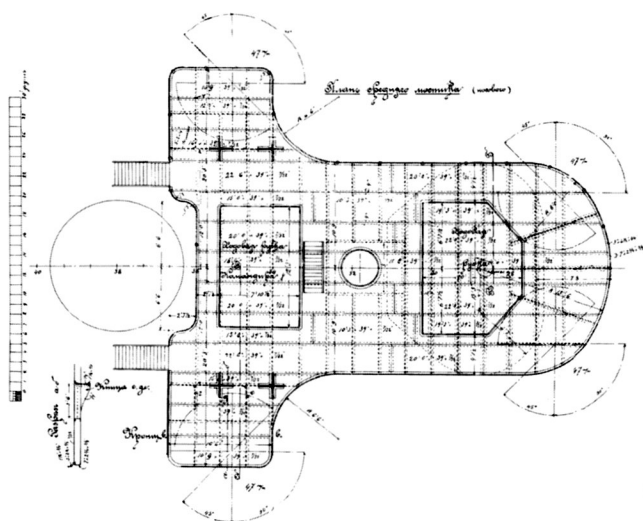
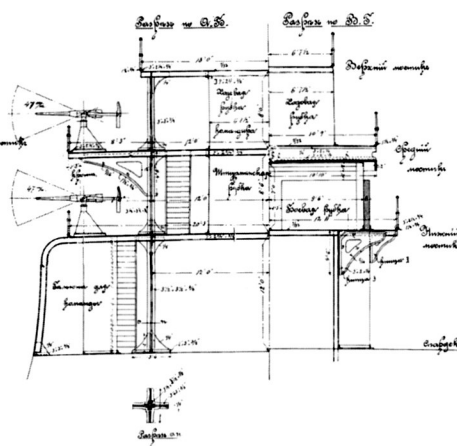
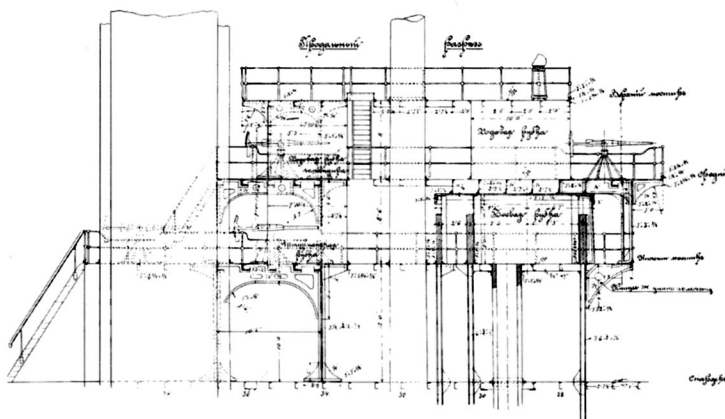


Общее расположе-
ние кормовых
мостиков.
РГАВМФ. Ф. 876.
Оп. 14. Д. 185



Расположение металлических шкафов для сигнальных флагов на
среднем мостике эскадренного броненосца
«Император Александр III».
С чертежа из фондов РГАВМФ, датированного 20 июня 1903 года



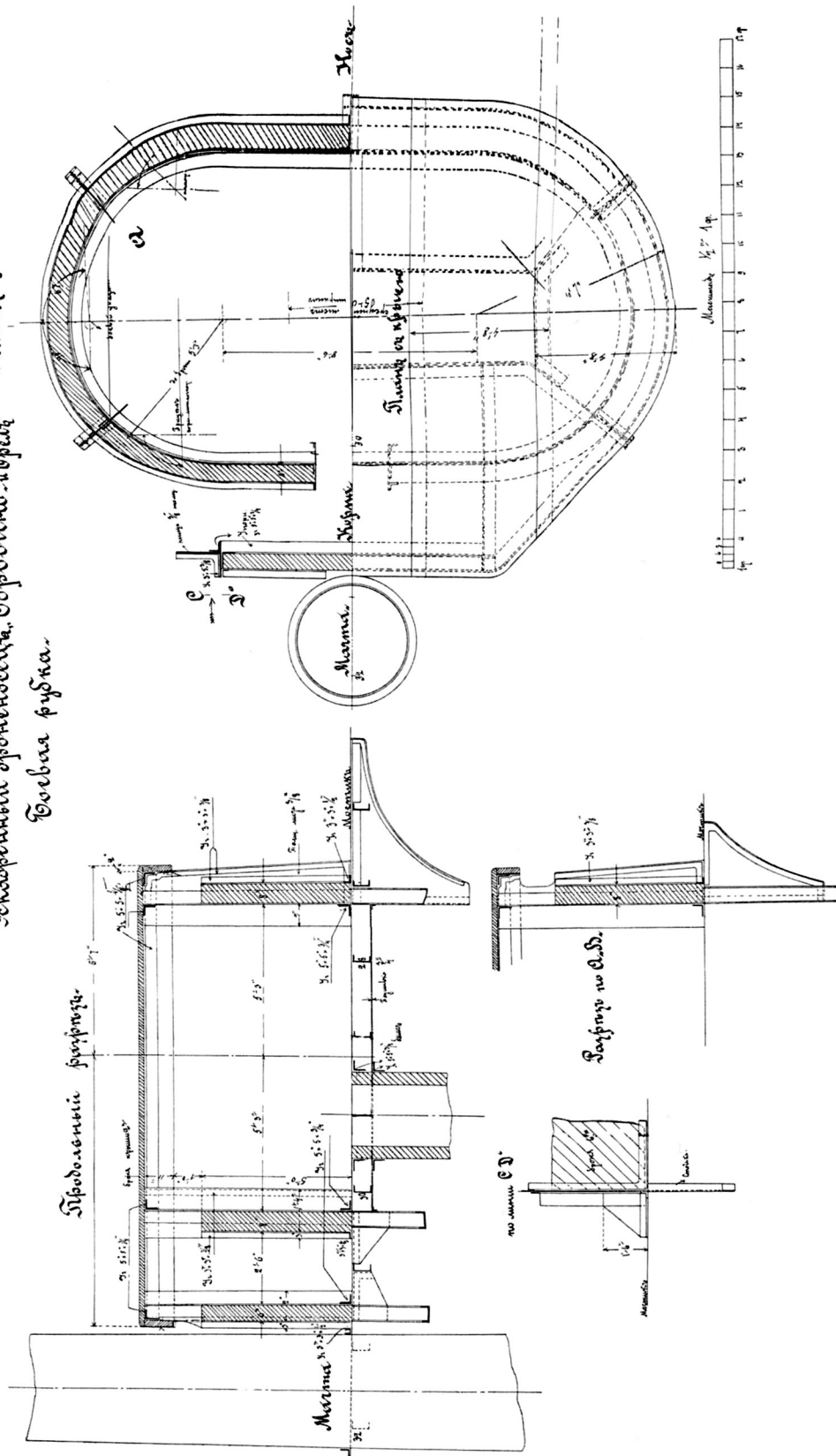


Зеленоградские «Звездочки» «Звездочки» и «Звезда» Устройство носовых мостиков.

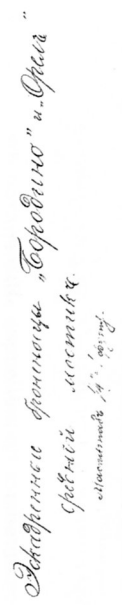
Настоящий документ является частью проекта
 «Звездочки» и «Звезда»
 Проектная организация: «Звездочки»
 Проектная организация: «Звезда»
 Проектная организация: «Звездочки»
 Проектная организация: «Звезда»
 Проектная организация: «Звездочки»
 Проектная организация: «Звезда»

Общее расположение носовых мостиков.
 В процессе достройки на нижнем мостике были сделаны вырезы в районе 152-мм башенных установок.
 С чертежа из фондов РГАСМФ

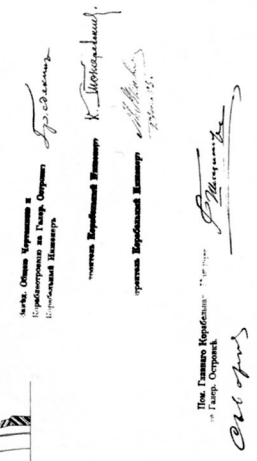
Эскадренный броненосец "Бородино" и "Орел" План (сиз)
Боевая рубка.



Боевая рубка эскадренных броненосцев "Бородино" и "Орел". С чертежа из фондов РГАВМФ, датированного 4 июля 1901 года.
Неровности линий на плане боевой рубки связаны с дефектом чертежа



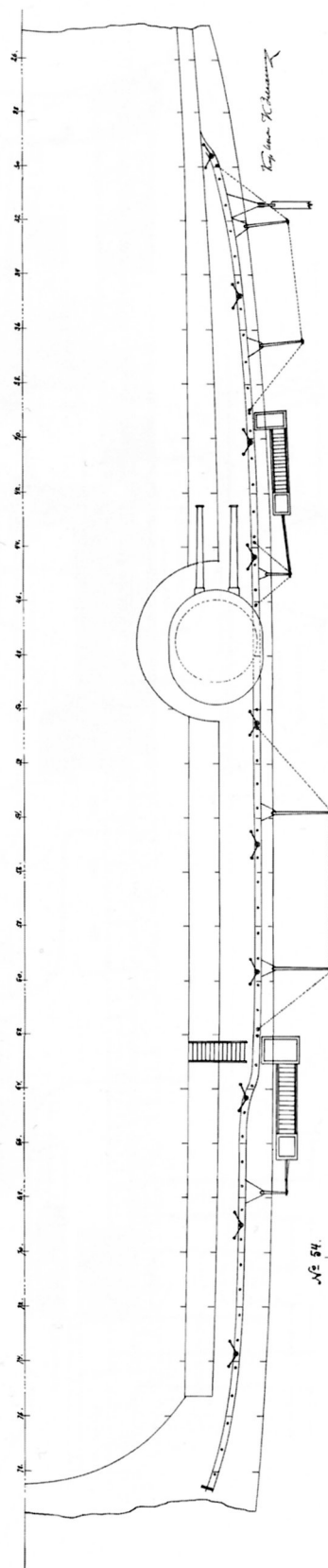
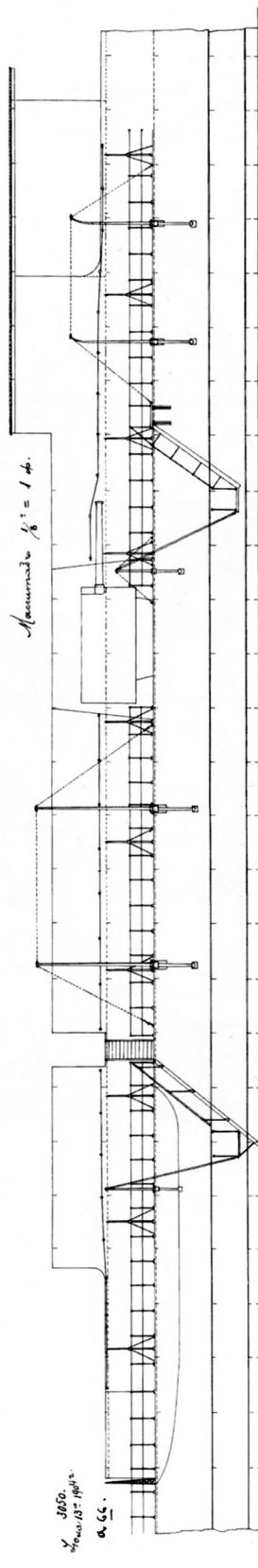
6 ms. 11, 52...



Средний мостик эскадренных броненосцев «Бородино» и «Орел». С чертежа из фондов РГАВМФ, датированного 25 ноября 1903 года

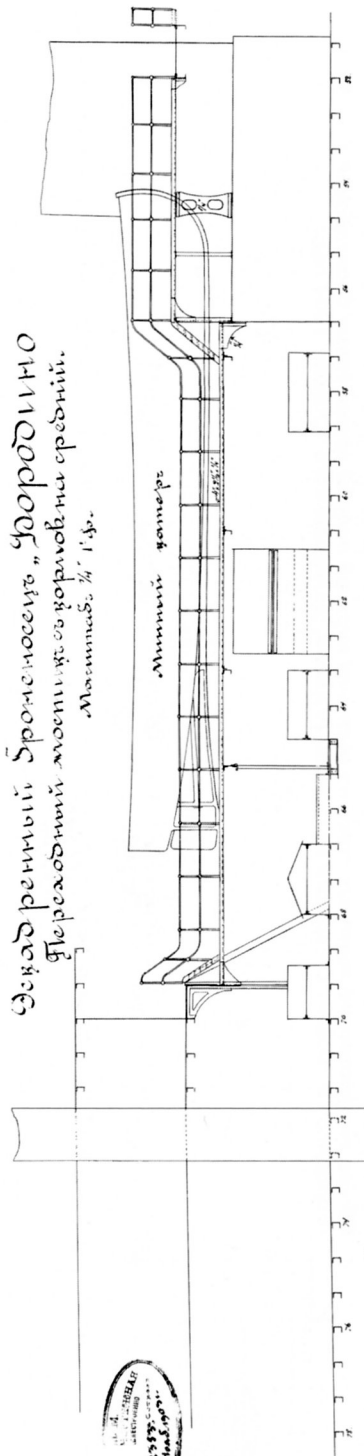
Эскадренные броненосцы «Бородино» и «Орел».

Общее расположение тентовых стоек на выступах верхней палубы.

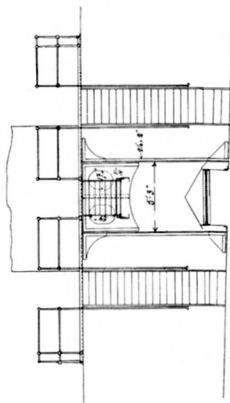


Общее расположение тентовых стоек на выступах верхней палубы эскадренных броненосцев «Бородино» и «Орел». С чертежа из фондов РГАВМФ, датированного 13 июля 1904 года

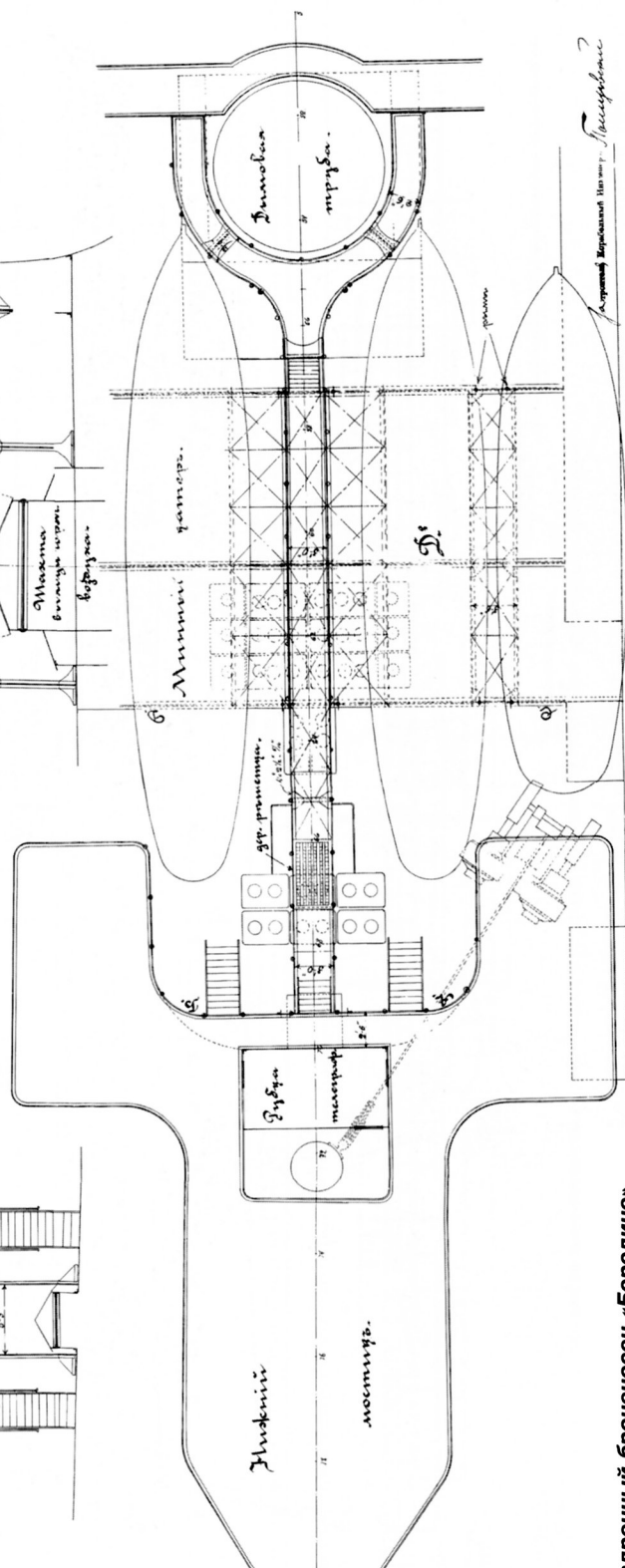
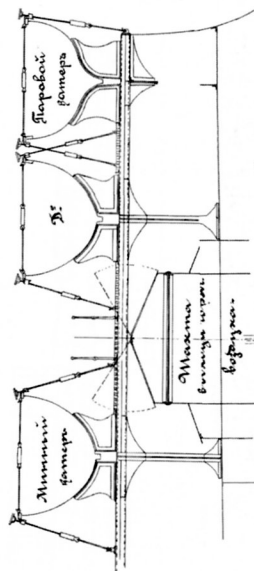
Экзодермный броненосец "Чорродино"
Переходный тип: не сформован на средний.
Масса: 1/4 кг.



Crucio no A.F.

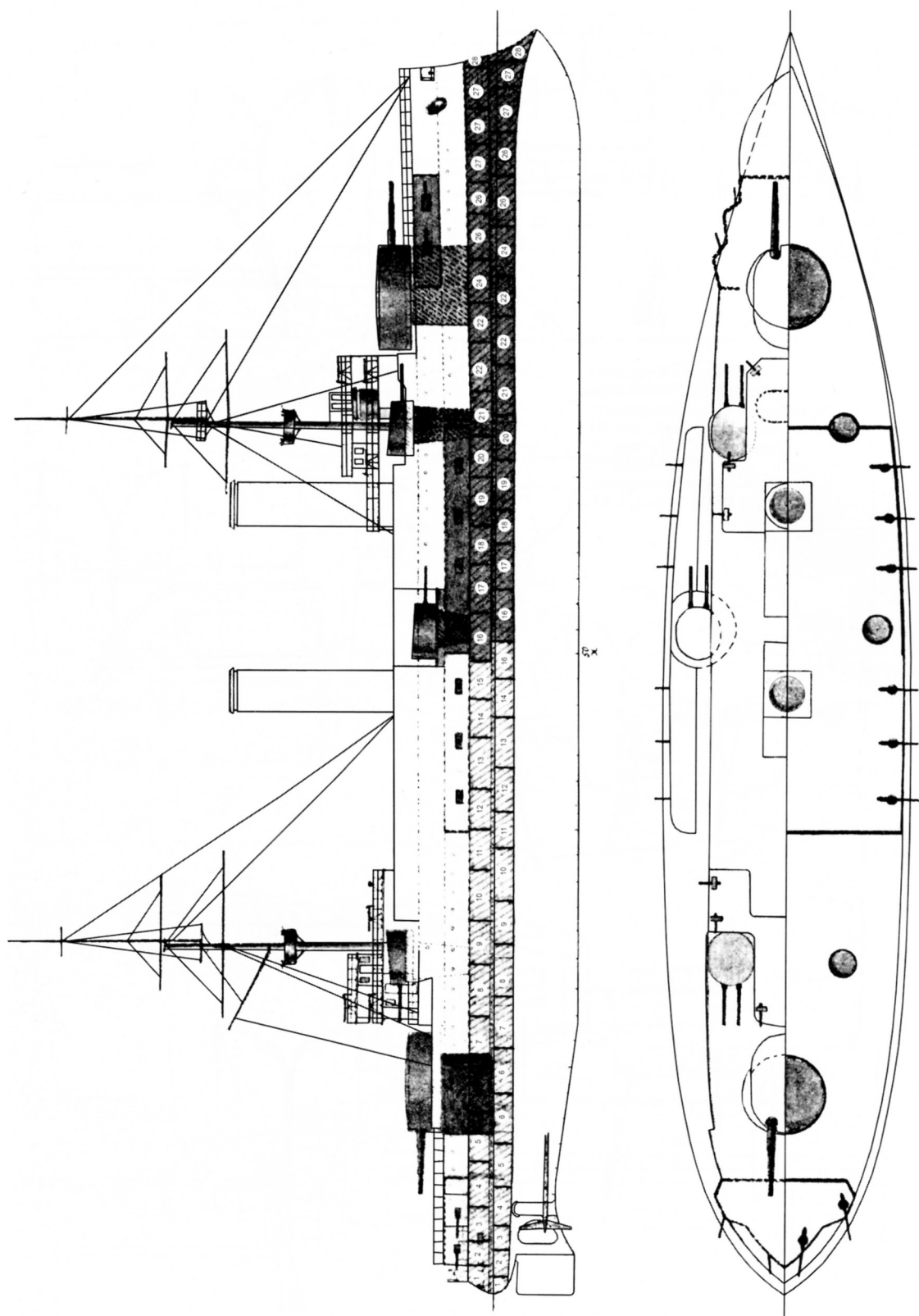


Curie is no C. D.



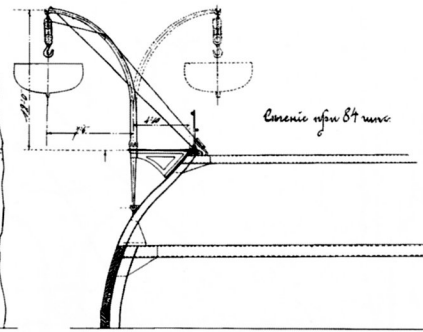
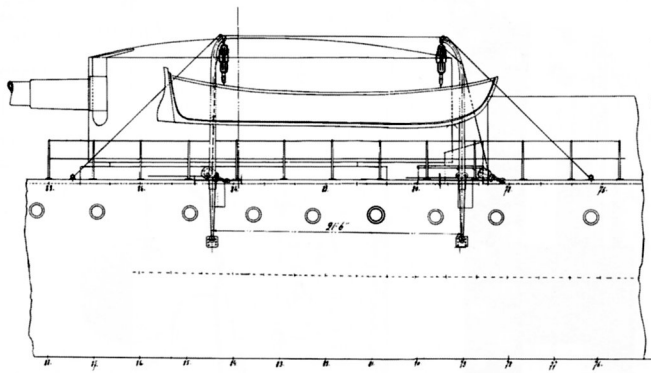
Зскадренный броненосец «Бородино».
Переходной мостик с кормового мостика на средний. С чертежа из фондов РГАВМФ, датированного 25 ноября 1903 года

С. М. Мухоморов

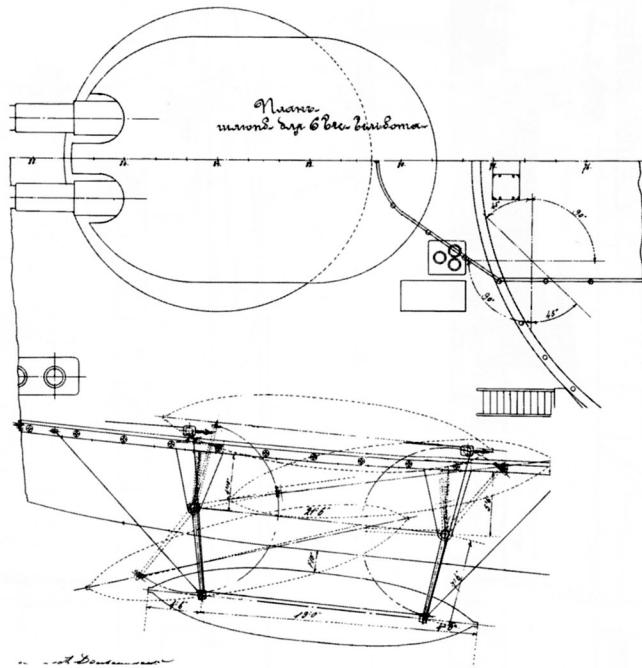


Проект бронирования эскадренного броненосца типа «Бородино» с показом броневых плит главного и верхнего поясов и их номеров.
С чертежа из фондов РГВМФ

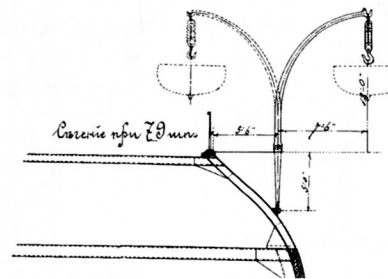
Нептом. Ende
установ. д.г. 6 Dec. бурдома



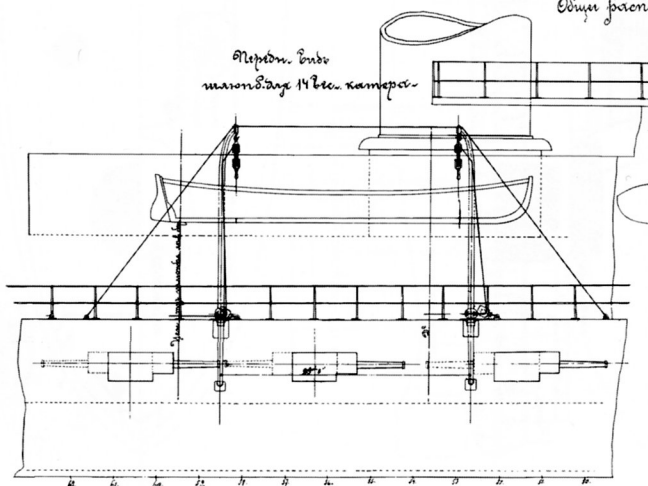
Сечение по 84 мм



Начало
установ. д.г. 6 Dec. бурдома



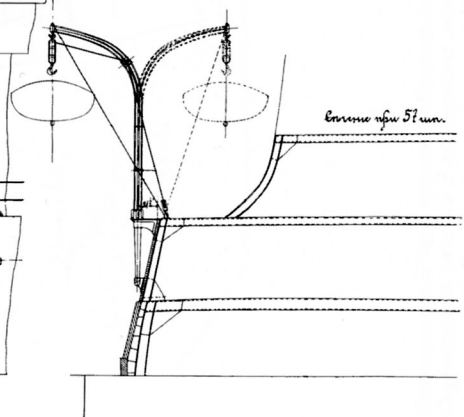
Сечение по 89 мм



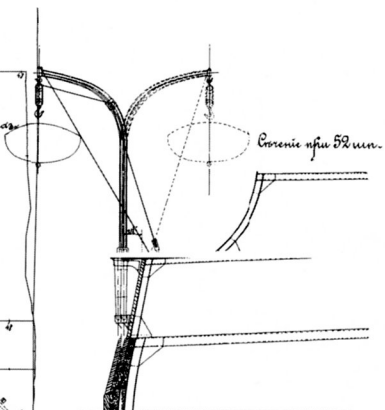
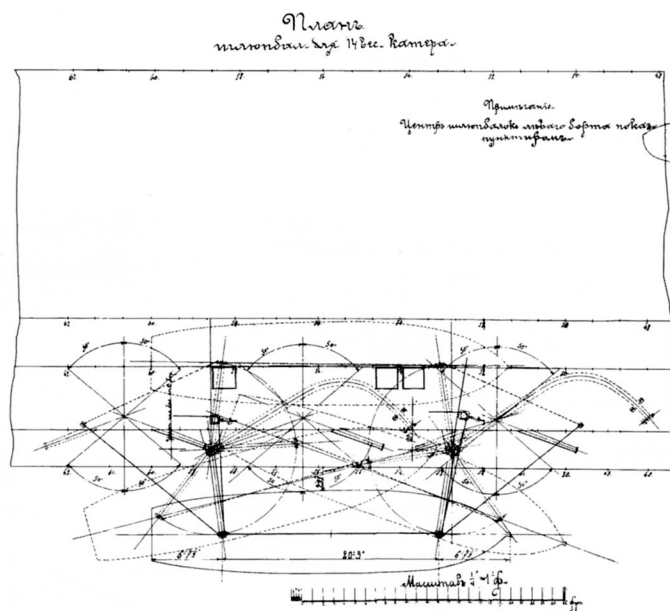
Нептом. Ende
установ. д.г. 14 Dec. камере

Объем пространств между бурдомом и установкой

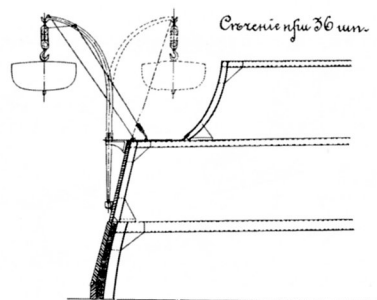
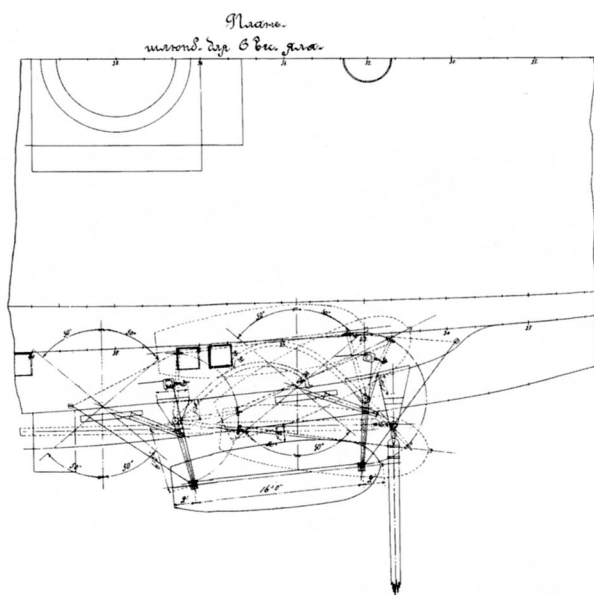
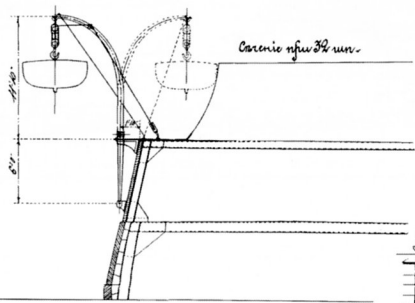
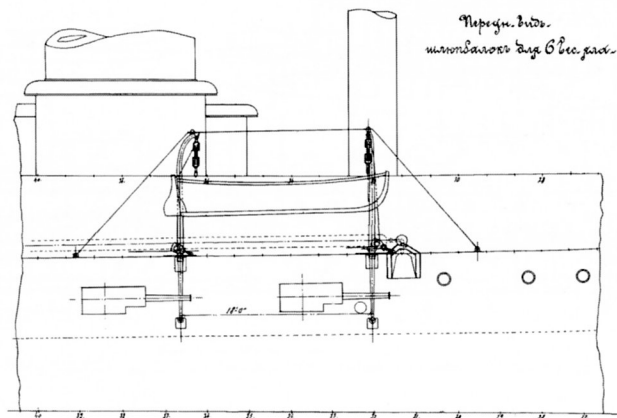
Масштаб 1:10



Сечение по 57 мм



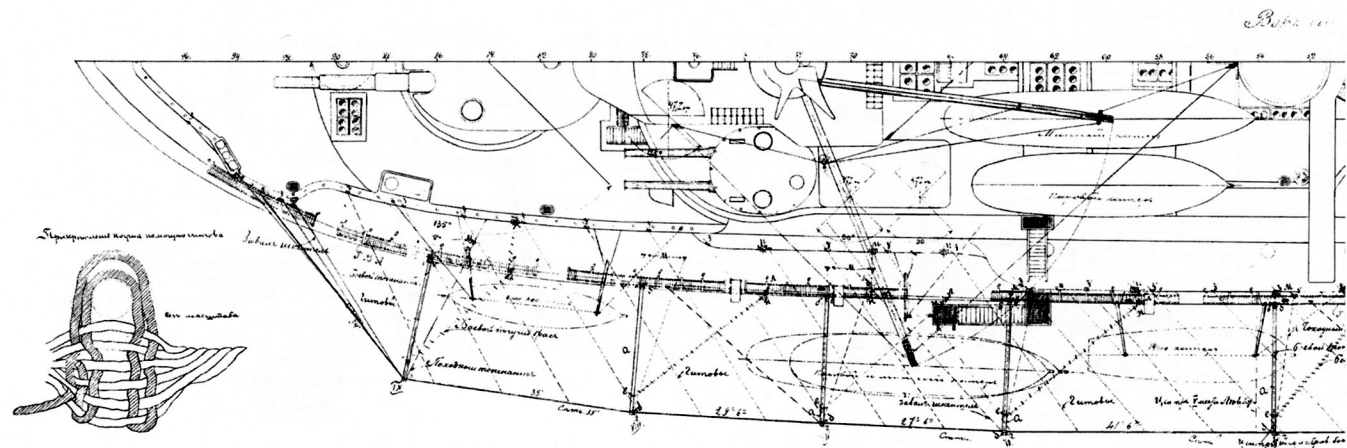
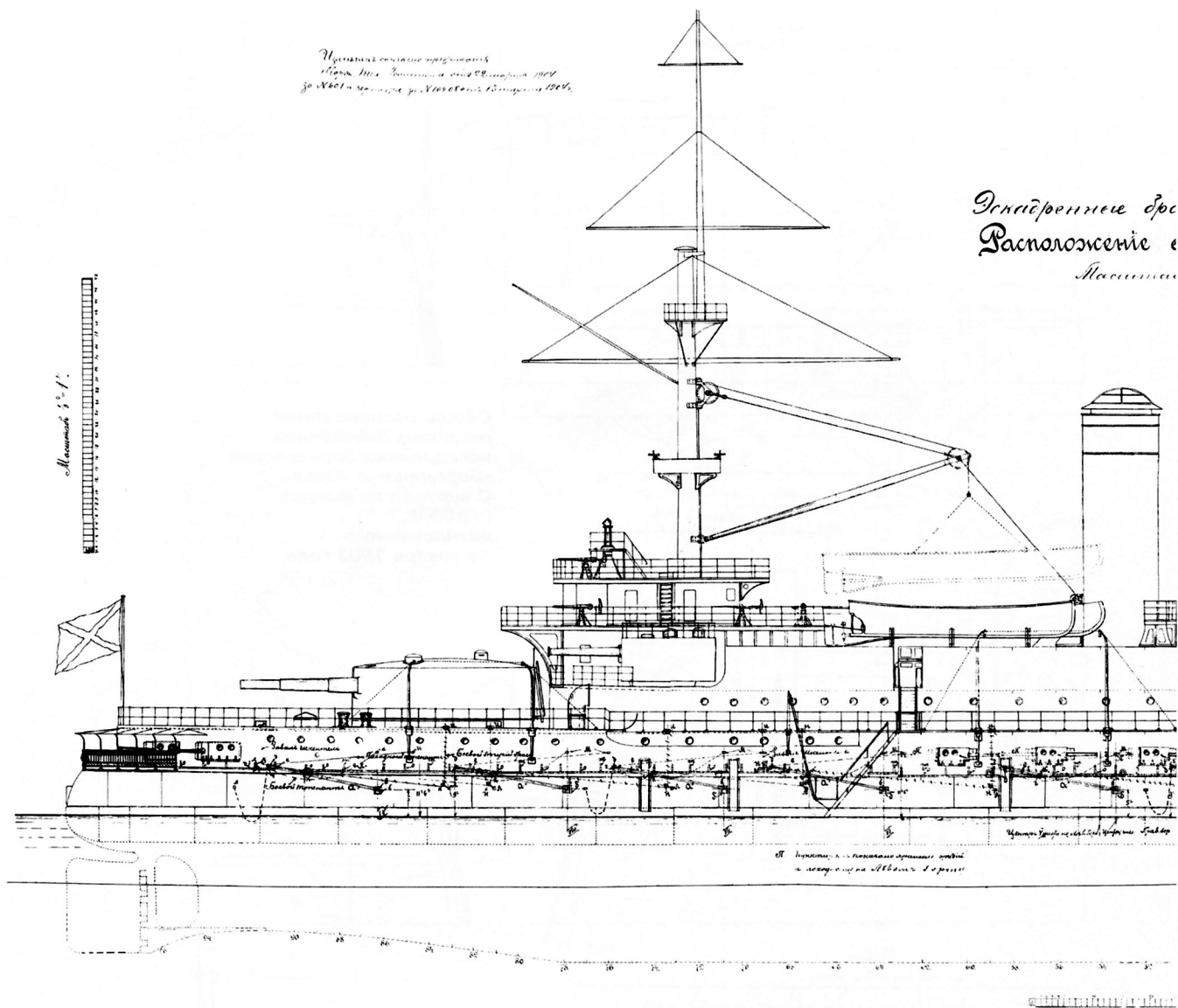
Общее расположение
рейдовых шлюпбалок
эскадренных броненосцев
«Бородино» и «Орел».
С чертежа из фондов
РГАВМФ,
датированного
16 января 1903 года



Проектировщик
К. И. Мухоморов
1903

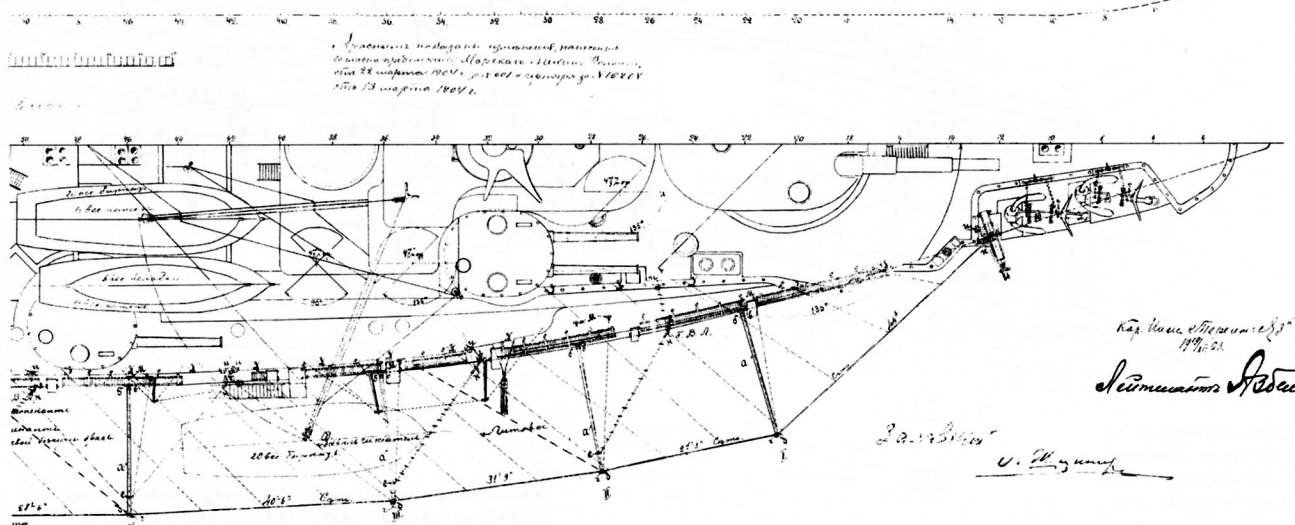
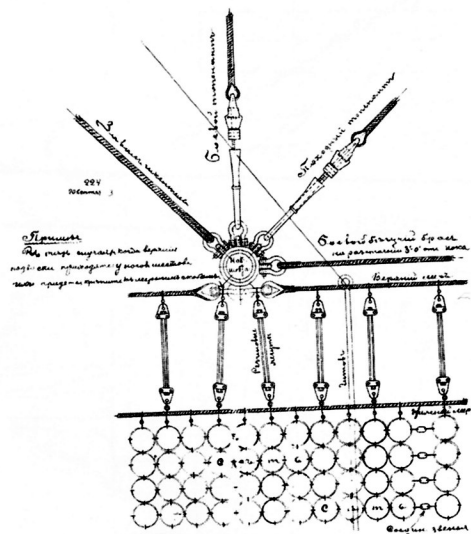
Проектный чертеж броненосца
 «Орел» (взятый из архива 1904
 года) и чертеж из «Вестника воздухоплавания» 1904.

Эскадренные бр
 Расположение
 Носит



Расположение сетевого заграждения эскадренных броненосцев «Бородино» и «Орел».

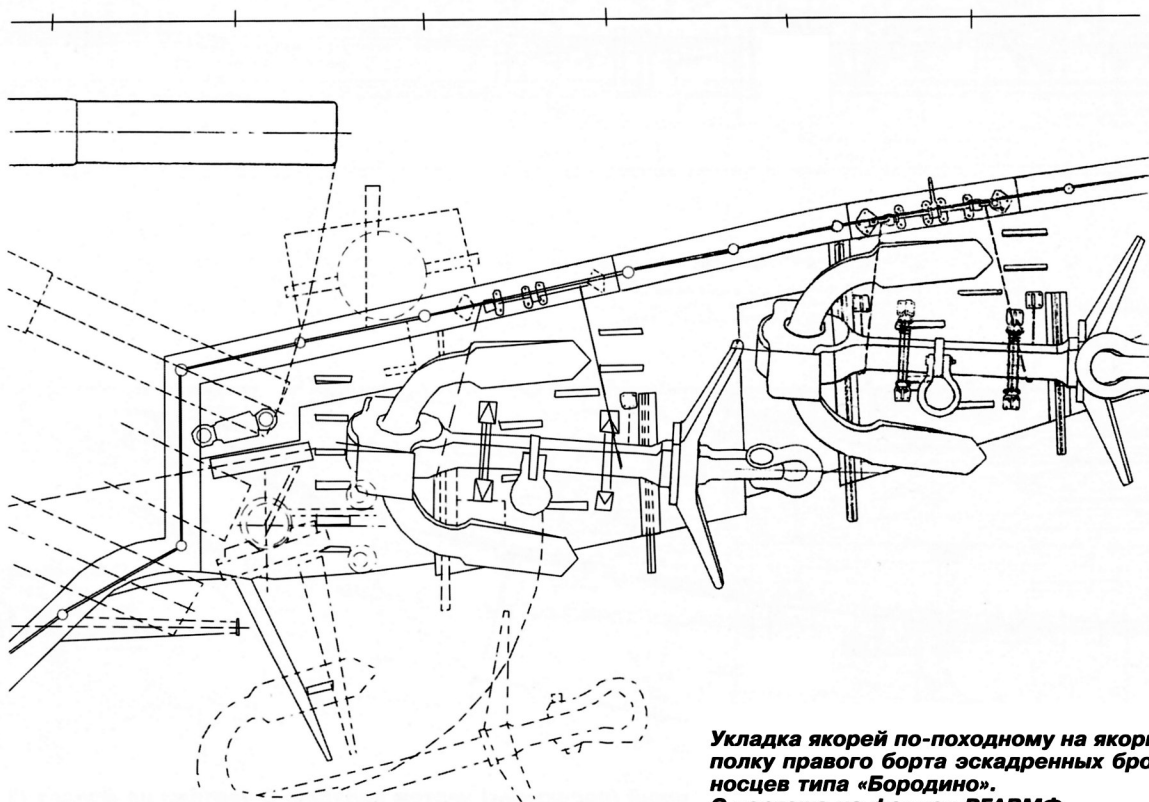
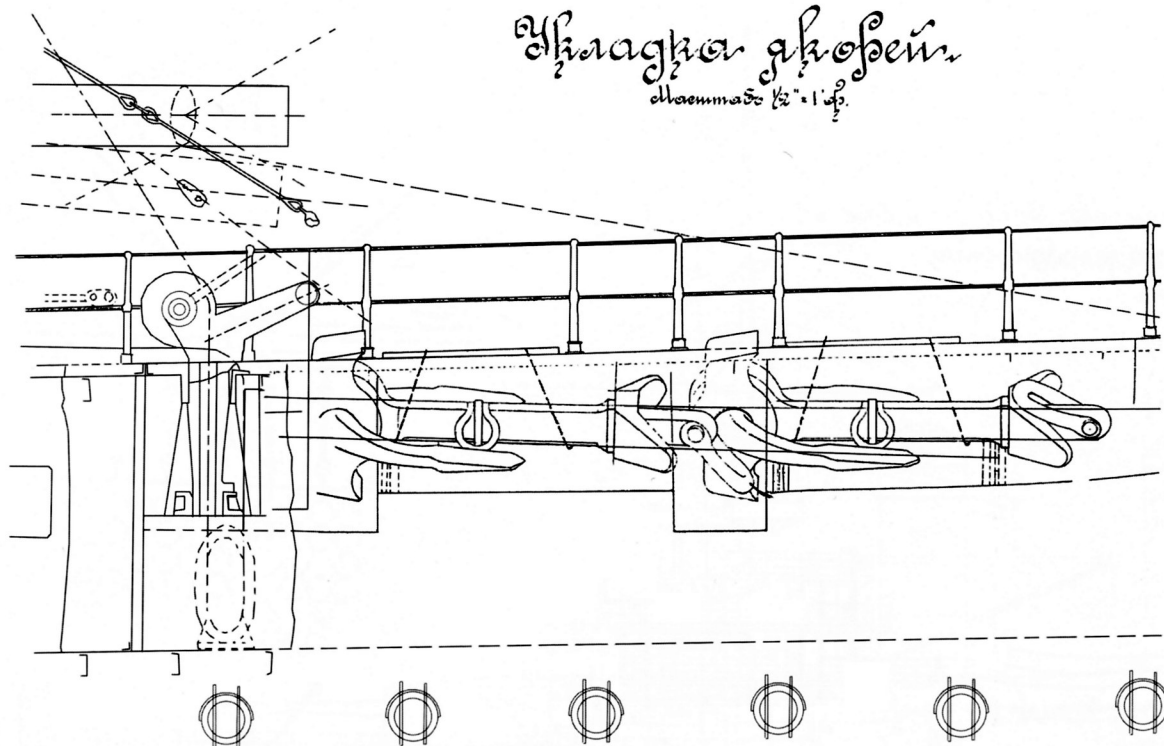
тепоси "Бердний" и "Орел".
платевого заграждения.
2. 1/2 = 1/2

A detailed technical drawing of a ship's deck layout. The drawing shows a side view of the deck with various structures, railings, and equipment. A large crane is visible on the left side, and a tall mast or chimney is in the center. The deck is divided into sections by railings and other structures. The drawing is labeled with various numbers and letters, indicating specific parts and measurements. The text at the top left identifies the ship as "Бердний" and "Орел" and mentions a "платевого заграждения". The text at the bottom left indicates a scale of "2. 1/2 = 1/2".

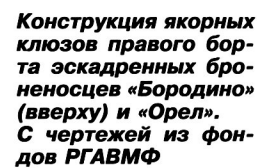
87

Укладка якорей

мачта № 1



Укладка якорей по-походному на якорную полку правого борта эскадренных броненосцев типа «Бородино».
С чертежа из фондов РГАВМФ

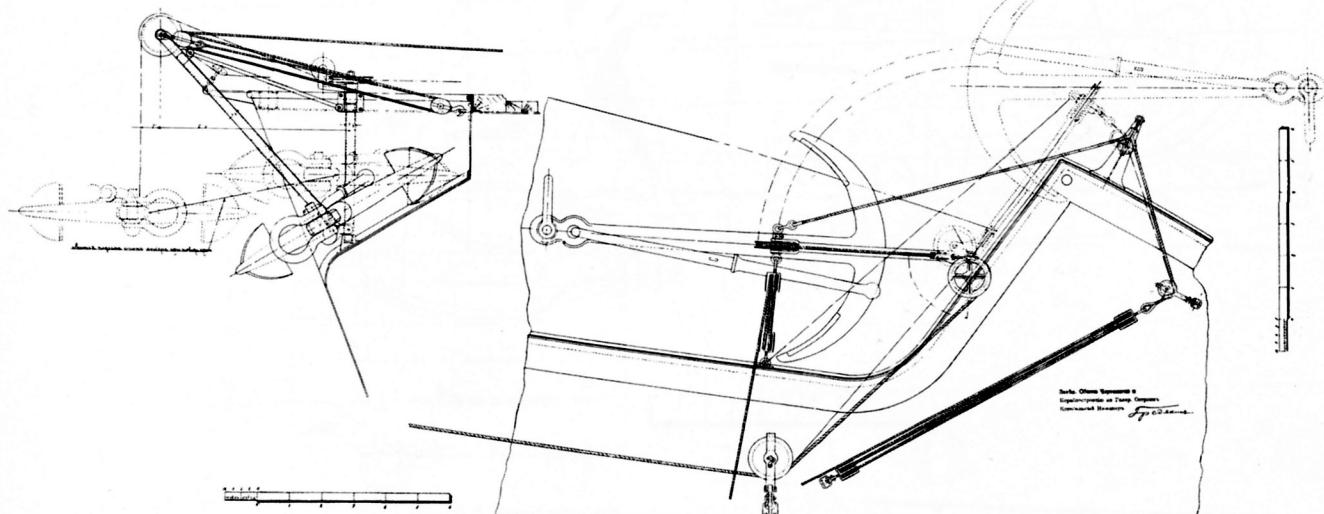
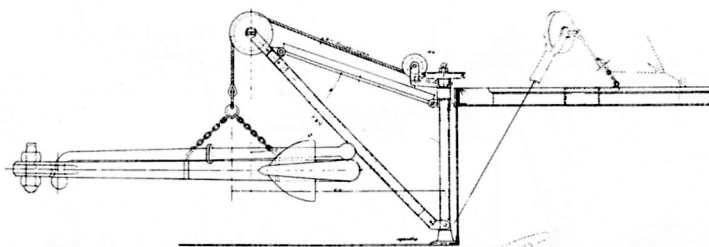




ЗНАКОВЫЙ ПОДЪЕМНИК

„ВУЛКАНИЗМ“

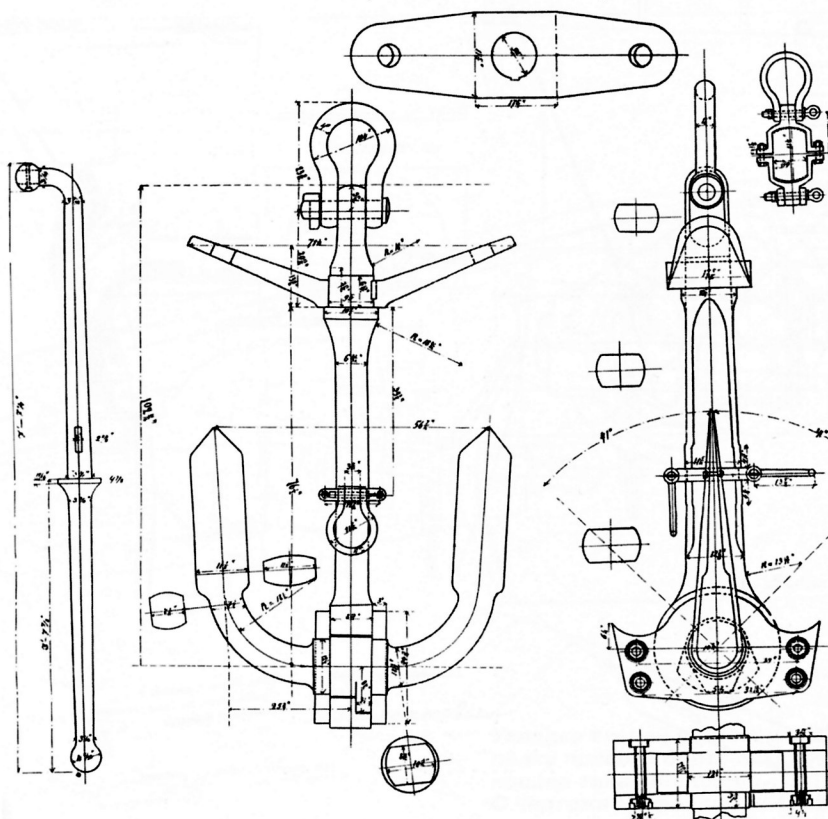
Этот подъемник состоит из двух
позволяет и спуска стоп-анкера
машинисту.



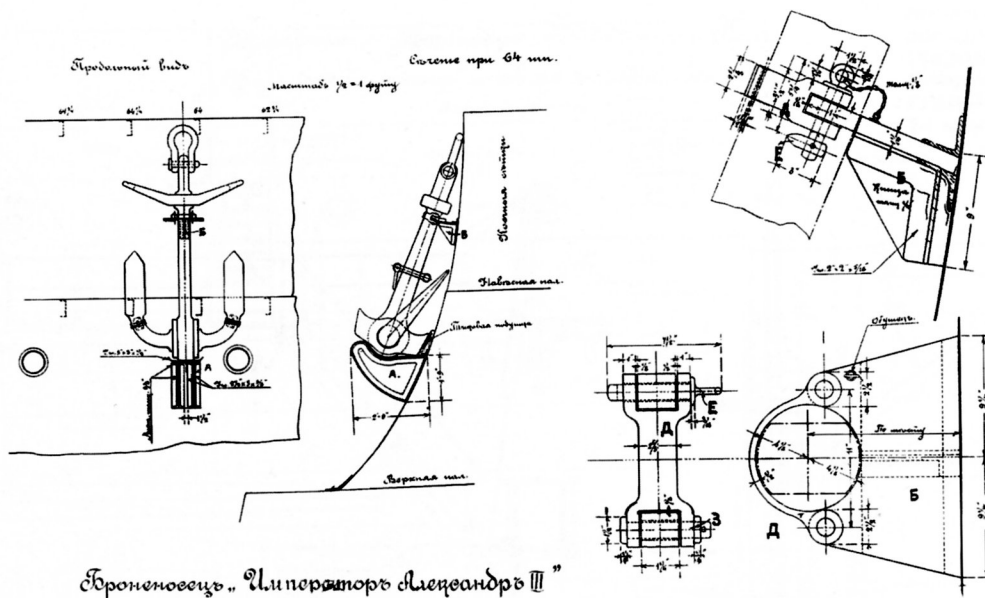
Знак. Офицер Выходной
Специальной из Глав. Инженер
Специальной Инженер

Якорь снет. Мартина

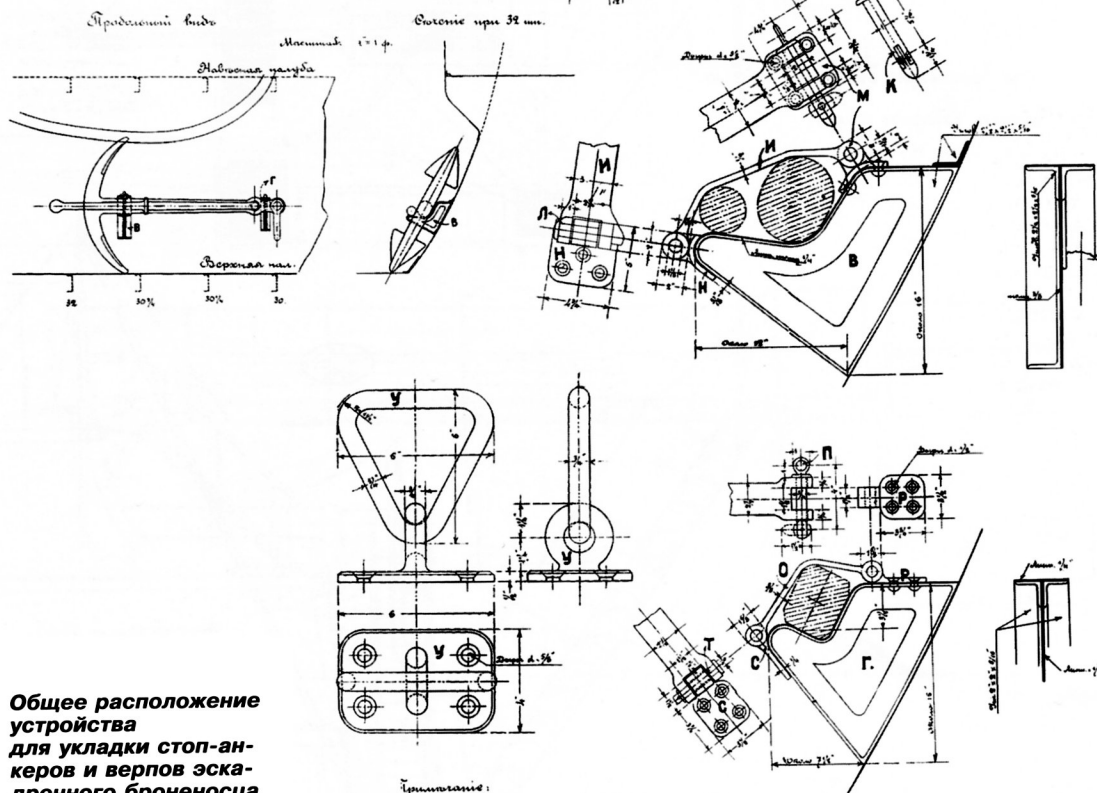
Общее располо-
жение съемного
кранбола для
подъема и спуска
стоп-анкера.
В действительности
стоп-анкером
был якорь типа
Мартина.
С чертежа из фон-
дов РГАВМФ,
датированного
24 января 1903
года



Якорь Мартина.
С чертежа из фон-
дов РГАВМФ



Броненосец „Императоръ Александръ III“
 Чертежъ общаго размѣщенія и приборовъ
 для укладки стопъ-анкеров и верповъ.
 Листы № 1/4 и 1/5 попер. величины.



Общее расположение
 устройства
 для укладки стопъ-ан-
 керов и верповъ эска-
 дренного броненосца
 „Императоръ Алек-
 сандръ III“.
 С чертежа из фондов
 РГАВМФ,
 датированного
 16 июня 1903 года

- Примечание:
1. На плане стопъ-анкеръ и верпы размѣщены на двухъ бортахъ.
 2. На плане фронтальной стороны, а также на плане боковой стороны, размѣщены стопъ-анкеръ и верпы, размѣщенные на обоихъ бортахъ.

Строитель *Н. В. Шабалов*
 14/VI 903.

**Носовой заборный трап
эскадренных броненосцев
«Бородино» и «Орел».
С чертежа из фондов
РГАВМФ, датированного
14 мая 1903 года**

Общее расположение носового заборного трапа

Maximum $\frac{1}{2} = 1 \text{ of } 1.24$

Исполнитель: *Иванов*

Исследования Лисового

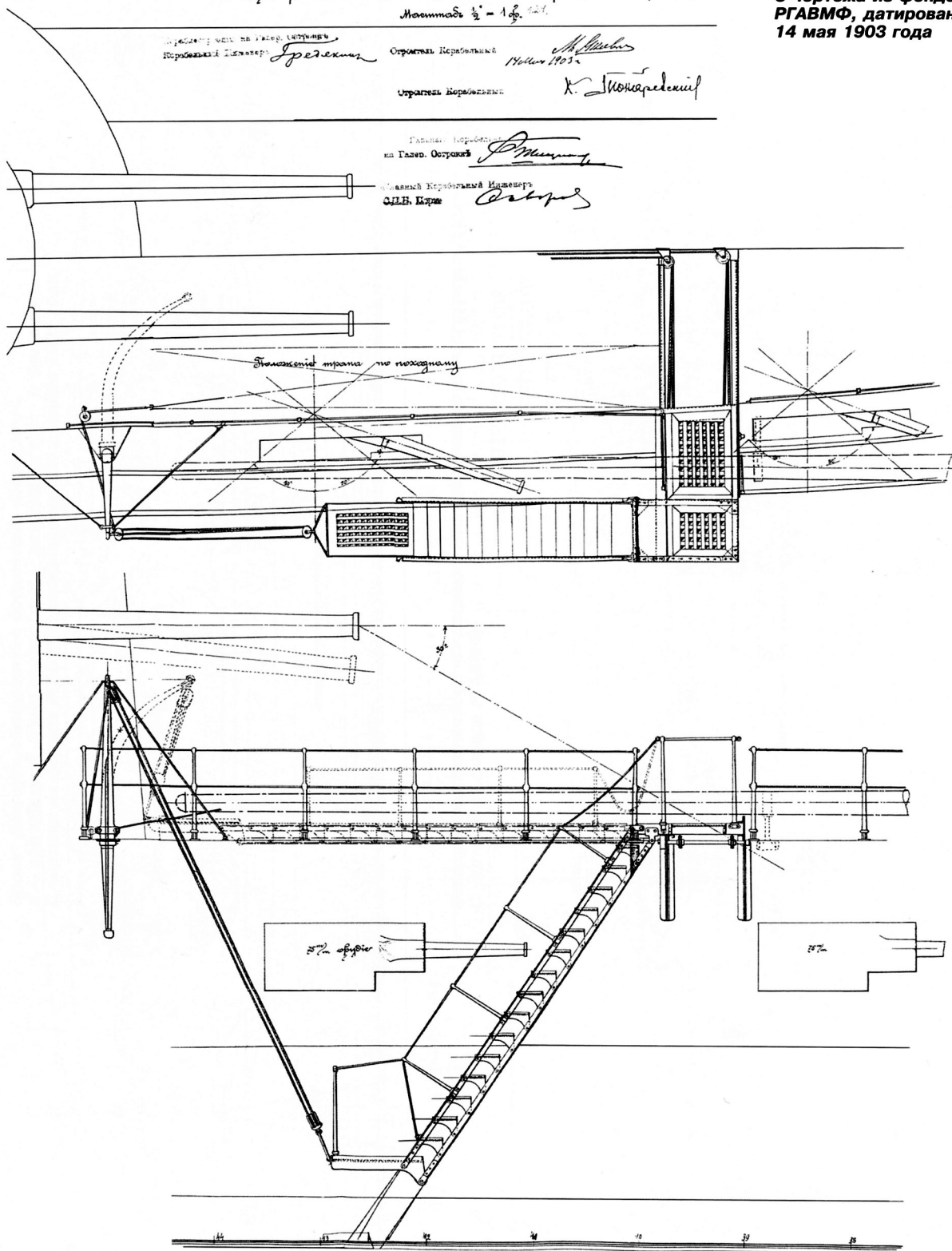
Организм Корабельный

Утрачена Королевина.

Галерея: Острожский

Главный Конструктор Инженер
С.П.Б. Билин

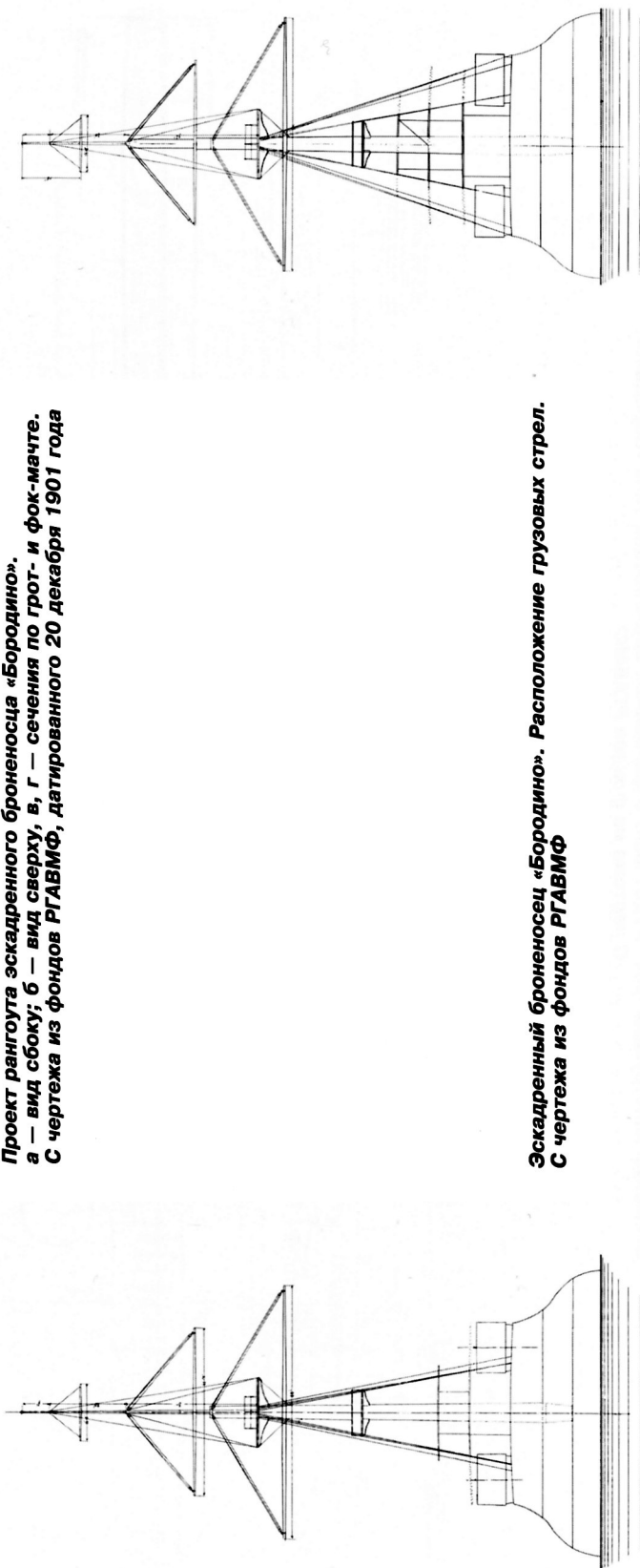
С.Л.Б. Кэрри



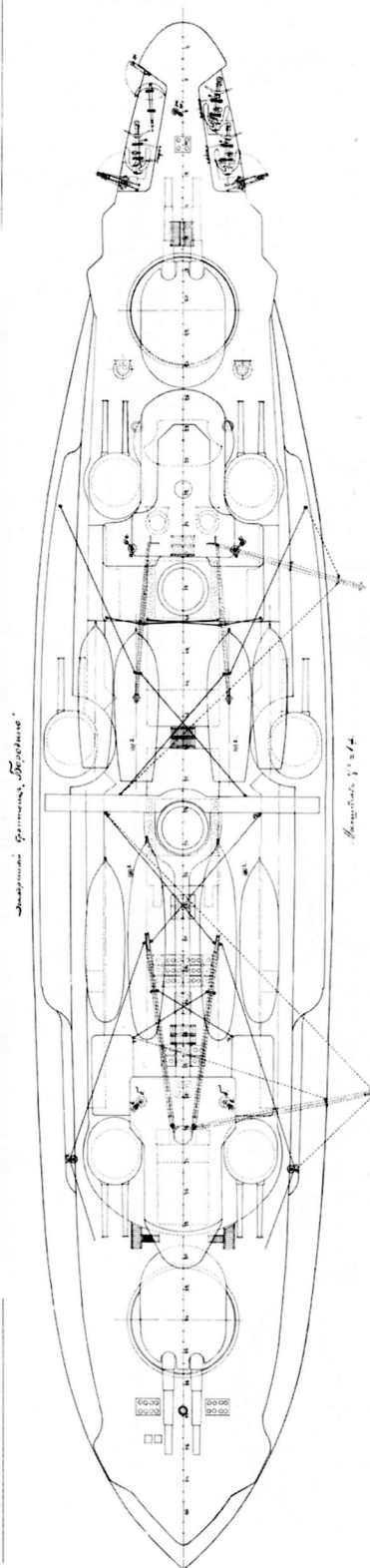
Wm. Byrdie

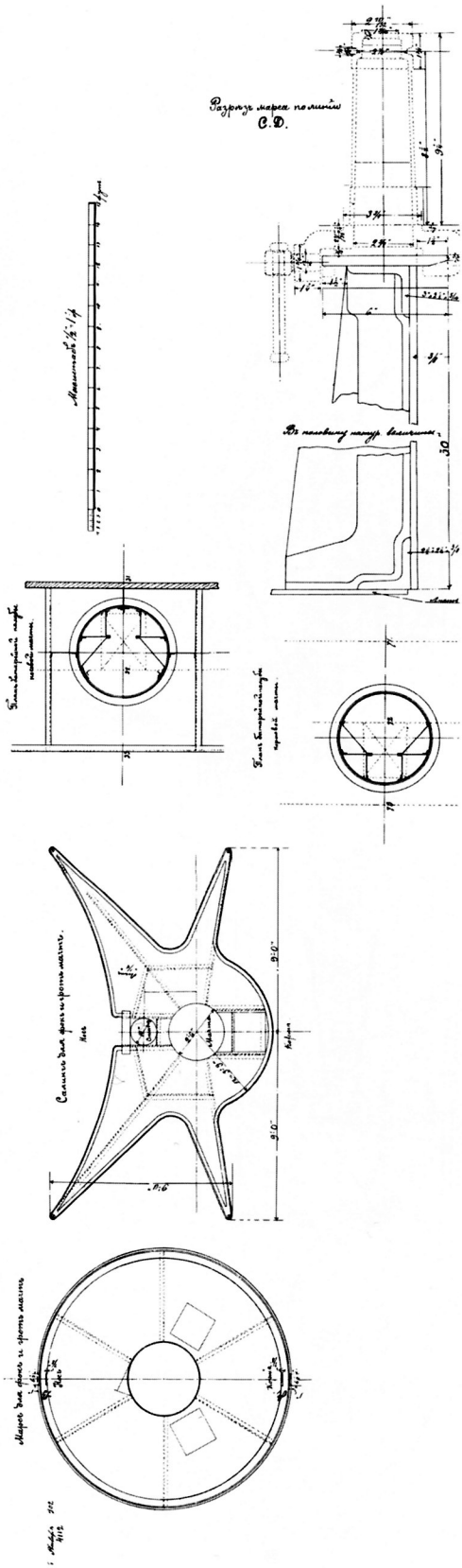
357

Проект рангоута эскадренного броненосца «Бородино».
 а — вид сверху; б — вид сверху, в, г — сечения по грот- и фок-мачте.
 С чертежа из фондов РГАВМФ, датированного 20 декабря 1901 года

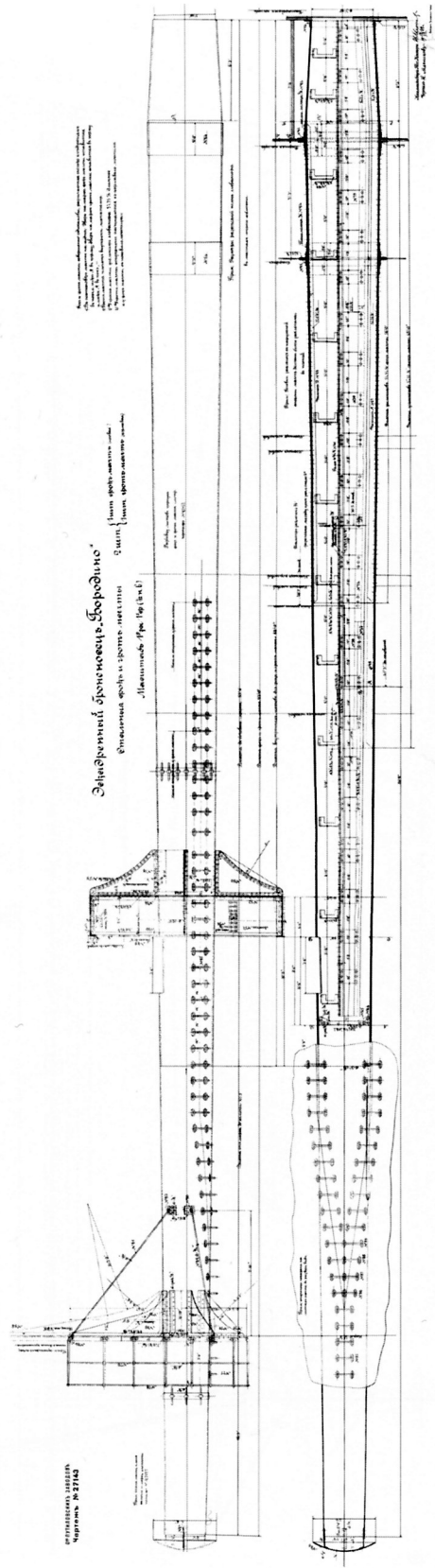


Эскадренный броненосец «Бородино». Расположение грузовых стрел.
 С чертежа из фондов РГАВМФ

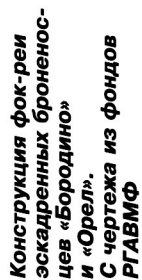




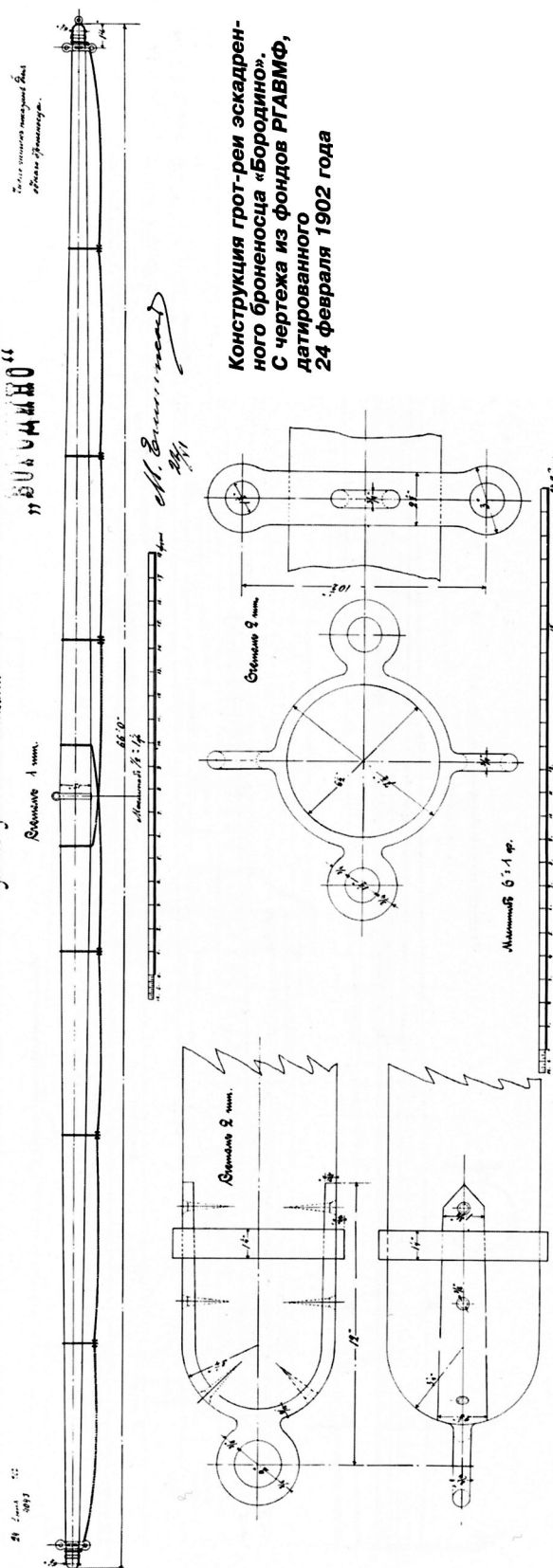
Элементы конструкции фок- и гюта мачт эскадренных броненосцев типа «Бородино».
С чертежа из фондов РГАВМФ



Эскадренный броненосец «Бородино»
План

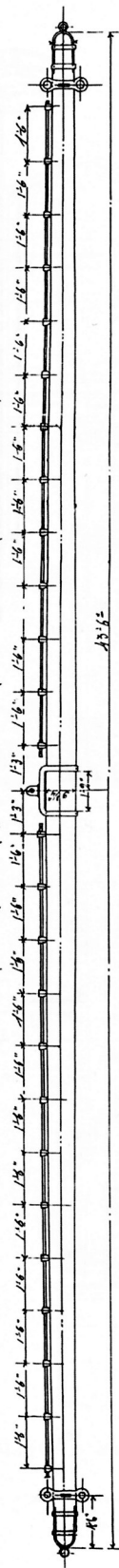


Здоровья, радости и успехов.
ЭСКАДРЕНТИЙ БРОНЕНОСЕЦЬ
"БУВАННО"

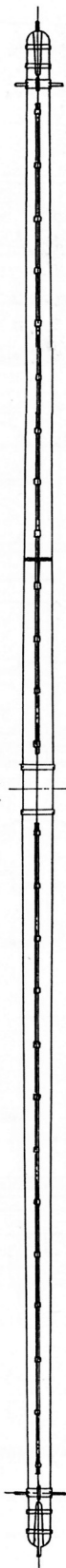


Конструкция гот-реи эскадренного броненосца «Бородино». С чертежа из фондов РГАВМФ, датированного 24 февраля 1902 года

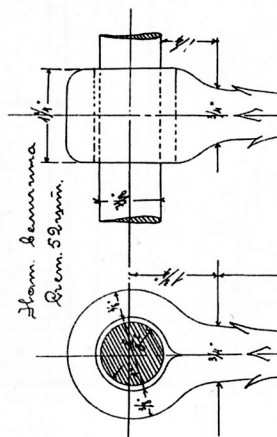
Закаленный броненосец "Бородино"
Чертеж поручневого леера на мачт зрелища и против мачты.



Диаметр 2 мм.

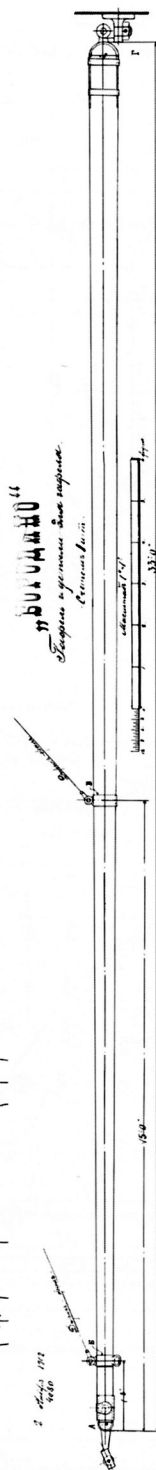


Масштаб $\frac{1}{2} = 1$ фут.

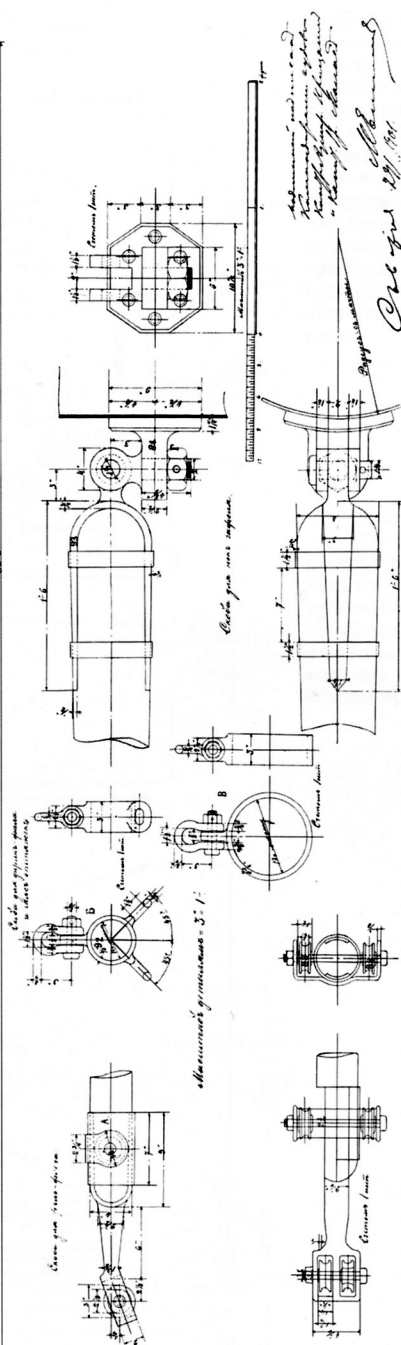


Устройство поручневого леера на мачса-рее
фок- и грот-мачт эскадренного броненосца
«Бородино».
С чертежа из фондов РГАВМФ,
датированного 30 апреля 1904 года

В.В.В.



Конструкция гафеля
эскадренного броненосца «Бородино».
С чертежа из фондов
РГАВМФ,
датированного
2 января 1902 года

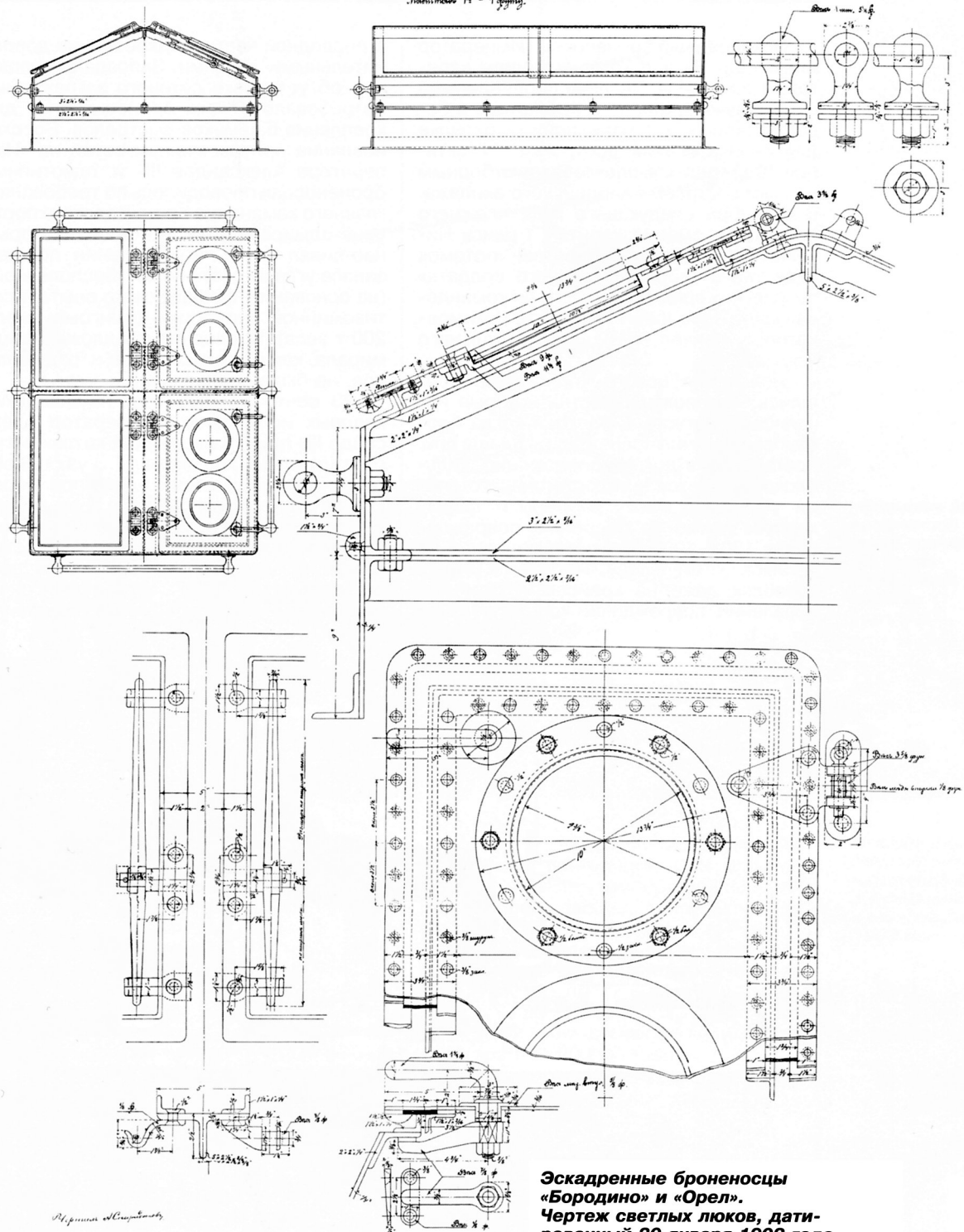


В.В.В.



Эскадренные броненосцы „Бородино“ и „Орел“
Чертеж светлых люков.

Масштаб 1/4" = 1 футу.



ИМПЕРАТОР «АЛЕКСАНДР III» ПРОХОДИТ ИСПЫТАНИЯ

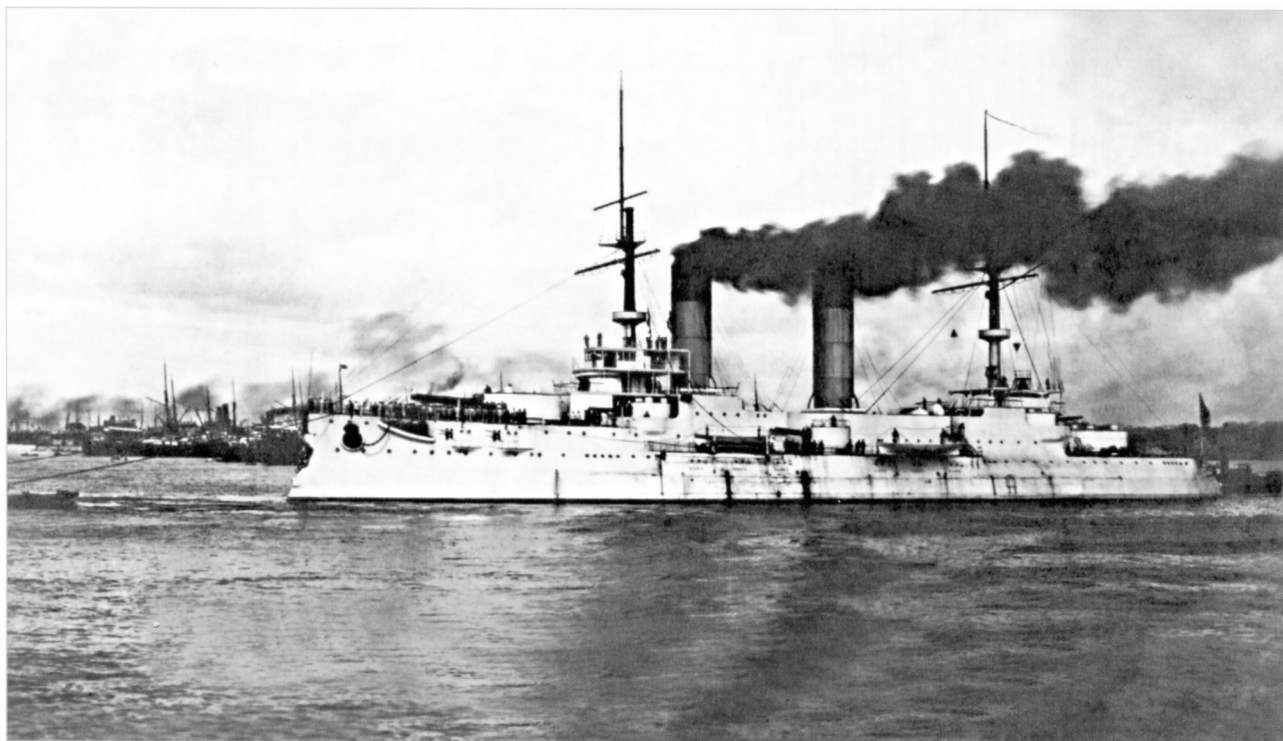
Эскадренный броненосец «Император Александр III» под командованием капитана 1 ранга И.И. Петрова, переведенный с помощью буксиров в Кронштадт в белоснежной — «заграничной» — окраске для окончательной достройки 17 октября 1902 года, комплектовался отборным личным составом Гвардейского экипажа. В сентябре следующего года прежнего командира сменил капитан 1 ранга Николай Михайлович Бухвостов, потомок известного «первого русского солдата» петровских времен. До этого он командовал крейсером 1 ранга «Адмирал Нахимов», который привел на Балтику с Дальнего Востока.

Испытания нового корабля не обошлись без неожиданностей, которые начались 22 августа 1903 года, когда броненосец получил повреждения днища при постановке в док: расположение кильблоков и клеток в недостаточной степени учитывало массу, размеры и форму корпуса корабля. Подобные повреждения в 1901–1902 годах наблюдались на «Ослябе», «Ретвизане», «Победо» и других кораблях, даже на крейсерах. При исправлении повреждений корпус получил

в подводной части подкрепление дополнительными связями. Запоздалое решение об установке сетевого ограждения потребовало отжига броневых плит для крепления башмаков выстрелов. Восстановление противоминных сетей на «Императоре Александре III» и однотипных броненосцах проводилось по требованию главного командира Кронштадского порта вице-адмирала С.О. Макарова, который настаивал также на увеличении полного запаса угля за счет снятия «бесполезной» (на основании французского опыта) противоминной переборки (выигрыш около 200 т веса). Последнее предложение адмирала, как весьма спорное и радикальное, не было реализовано.

23 сентября 1903 года на заводских ходовых испытаниях «Император Александр III» при 19 введенных котлах легко развил полный ход около 17,3 уз (106 об/мин), но на циркуляции влево при перекладке руля на угол 15° лег на правый борт и «взял воду портами нижней батареи». Причины чрезмерной «поворотливости» (диаметр циркуляции менее 1 км при времени 3 мин 20 с), неустойчивости на курсе и валкости броненосца установила

Перевод эскадренного броненосца «Император Александр III» в Кронштадт. 17 октября 1902 года





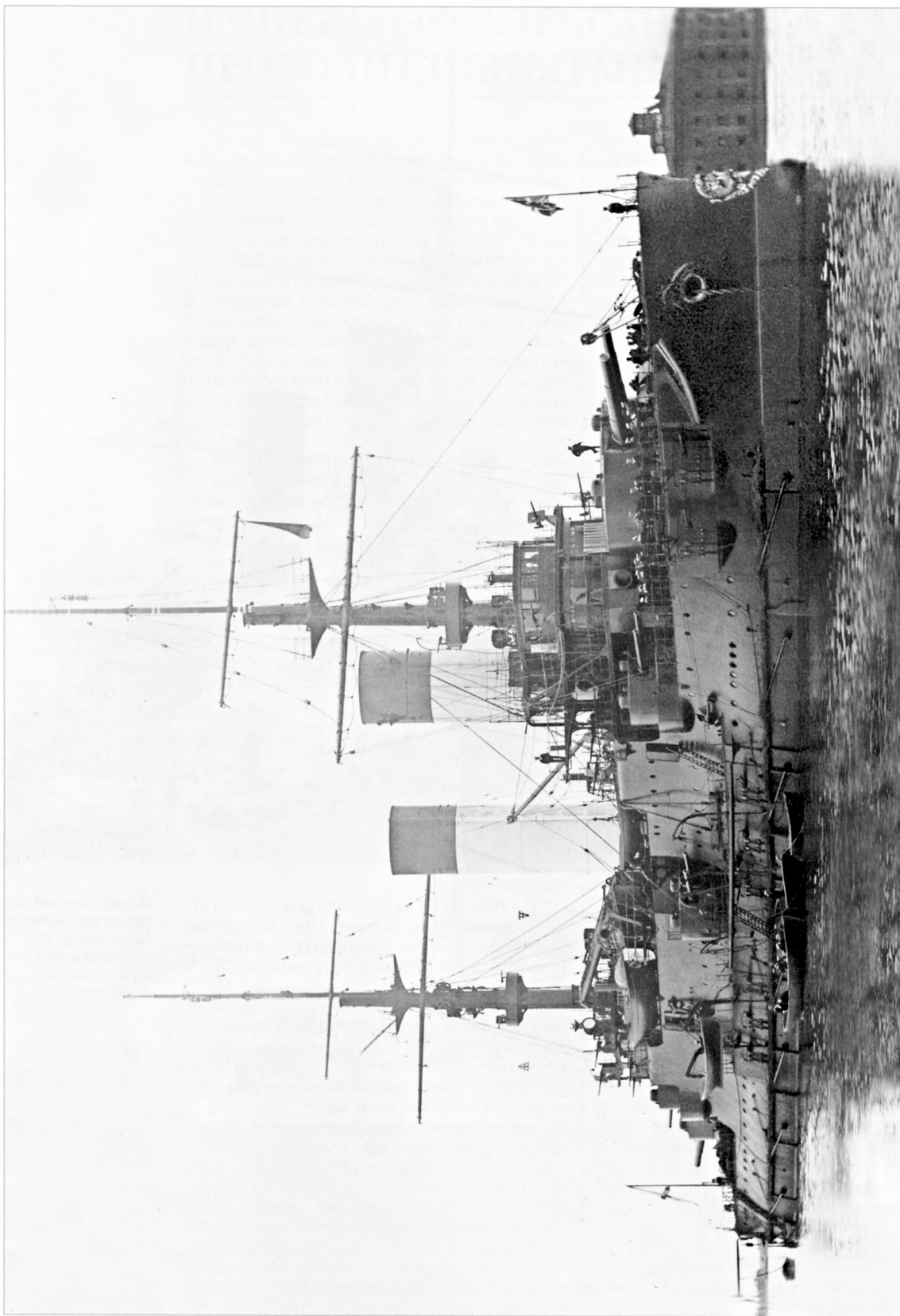
специальная комиссия, предложившая срезать до 18 м боковых килей в носовой части и заделать «прикильный вырез» в кормовой. Необходимость выполнения этих работ в сухом доке, наряду с незавершенностью некоторых устройств и отсутствием минных катеров, отодвинули срок полной готовности броненосца до весны 1904 года, хотя он выдержал официальные ходовые испытания и испытания вооружения.

На испытаниях выяснилось, что вес паровых машин с винтами оказался на 174 т меньше, чем по спецификации (804,5 т). Вес котлов с водой, который по спецификации не должен был превышать 732 ± 45 т, фактически составил около 700 т. Это подтверждало репутацию Балтийского завода в отношении качества проектирования и постройки главных механизмов.

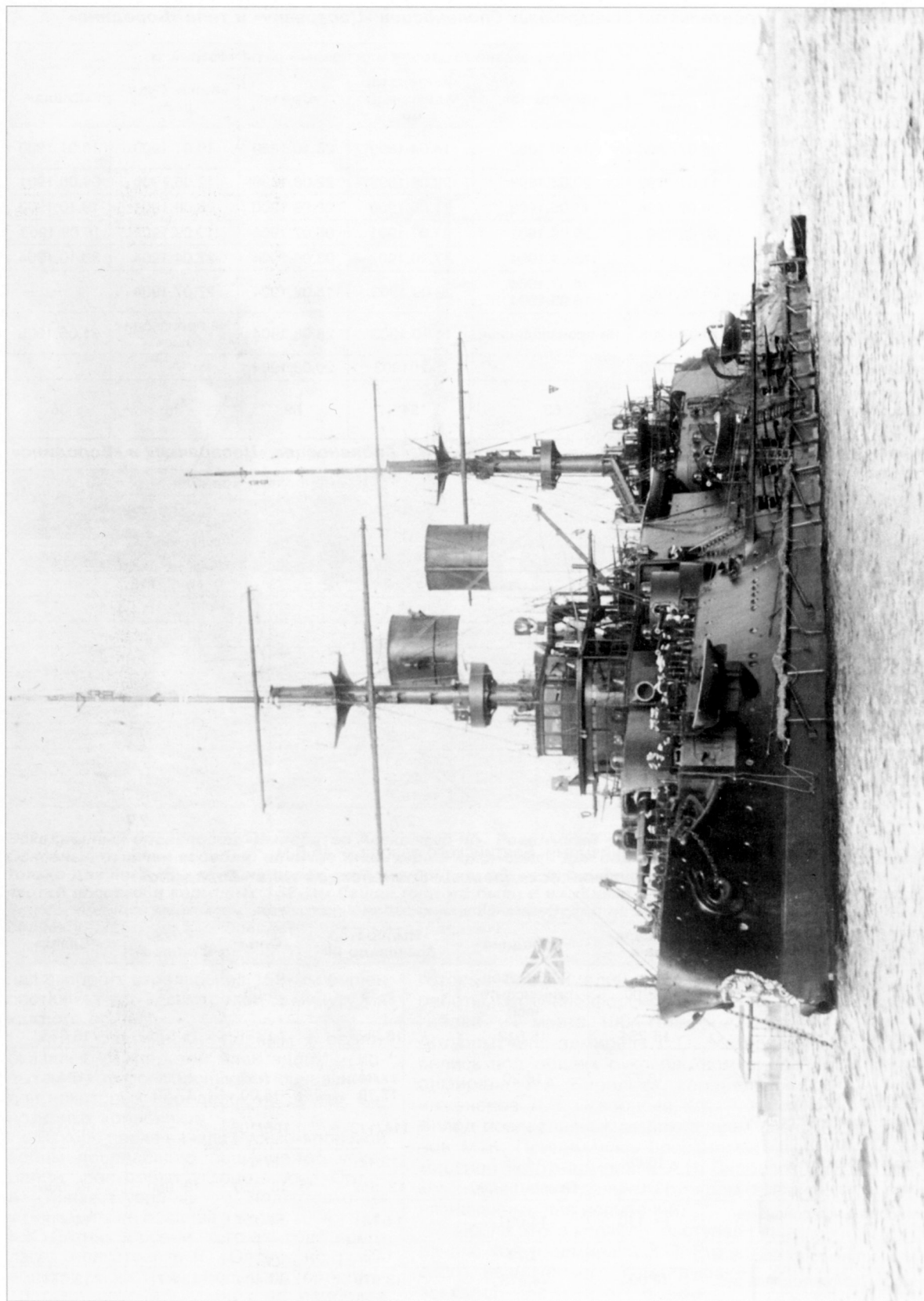
Но при этом выяснились и недостатки системы вентиляции. При работе на полную мощность температура на нижних индикаторных площадках превысила 35°R (44°C), а на верхних была выше 50°R ($62,5^{\circ}\text{C}$). В каждом машинном отделении работали по два вентилятора производительностью по $12\,000\text{ м}^3$ в час и по одному — 5000 м^3 в час. По результатам испытаний были добавлены еще два вентилятора по 5000 м^3 в час.

На артиллерийской стрельбе 15 октября 1903 года С.О. Макаров обратил внимание на низкую скорострельность 305-мм орудий (1 выстрел в 1,75 мин), вызванную замедленными движениями замка и прибойника. В установках «Князя Суворова» Путиловскому заводу удалось добиться времени полного заряжения в пределах от 58 сек до 1 мин 3 сек, но без учета наведения. Действитель-

Эскадренный броненосец «Император Александр III» в сухом доке Кронштадта. 1903 год



Эскадренный броненосец «Император Александр III» на Кронштадтском рейде. 1904 год



Эскадренный броненосец «Император Александр III». Вид с носовых курсовых углов на левый борт. Август 1904 года

Основные этапы строительства эскадренных броненосцев «Цесаревич» и типа «Бородино»

Основные этапы постройки и испытаний	Наименование корабля и основные даты постройки					
	«Цесаревич»	«Бородино»	«Император Александр III»	«Орел»	«Князь Суворов»	«Слава»
Подписание контракта, получение наряда	08.07.1898	14.05.1899	14.04.1899	26.10.1899	18.01.1900	18.01.1900
Зачисление в списки флота	11.01.1899	20.03.1899	22.08.1899	22.08.1899	12.06.1900	04.05.1901
Закладка	26.07.1898	11.05.1900	11.05.1900	20.05.1900	26.08.1901	19.10.1902
Спуск на воду	10.02.1901	26.08.1901	21.07.1901	06.07.1902	12.09.1902	16.08.1903
Переход в Кронштадт на достройку	—	13.04.1904	17.10.1902	03.05.1904	27.04.1904	30.10.1904
Заводские испытания машин	26.06.1903	24.07.1904 10.08.1904	23.09.1903	15.08.1904	27.07.1904	—
Официальные испытания машин	10.07.1903	Не производились	11.10.1903	28.08.1904	Не производились	31.05.1905
Испытания артиллерии	14.08.1903	—	15.10.1903	29.08.1904	—	—
Общая продолжительность постройки (месяцы от фактического начала)	50	63	54	59	38	36

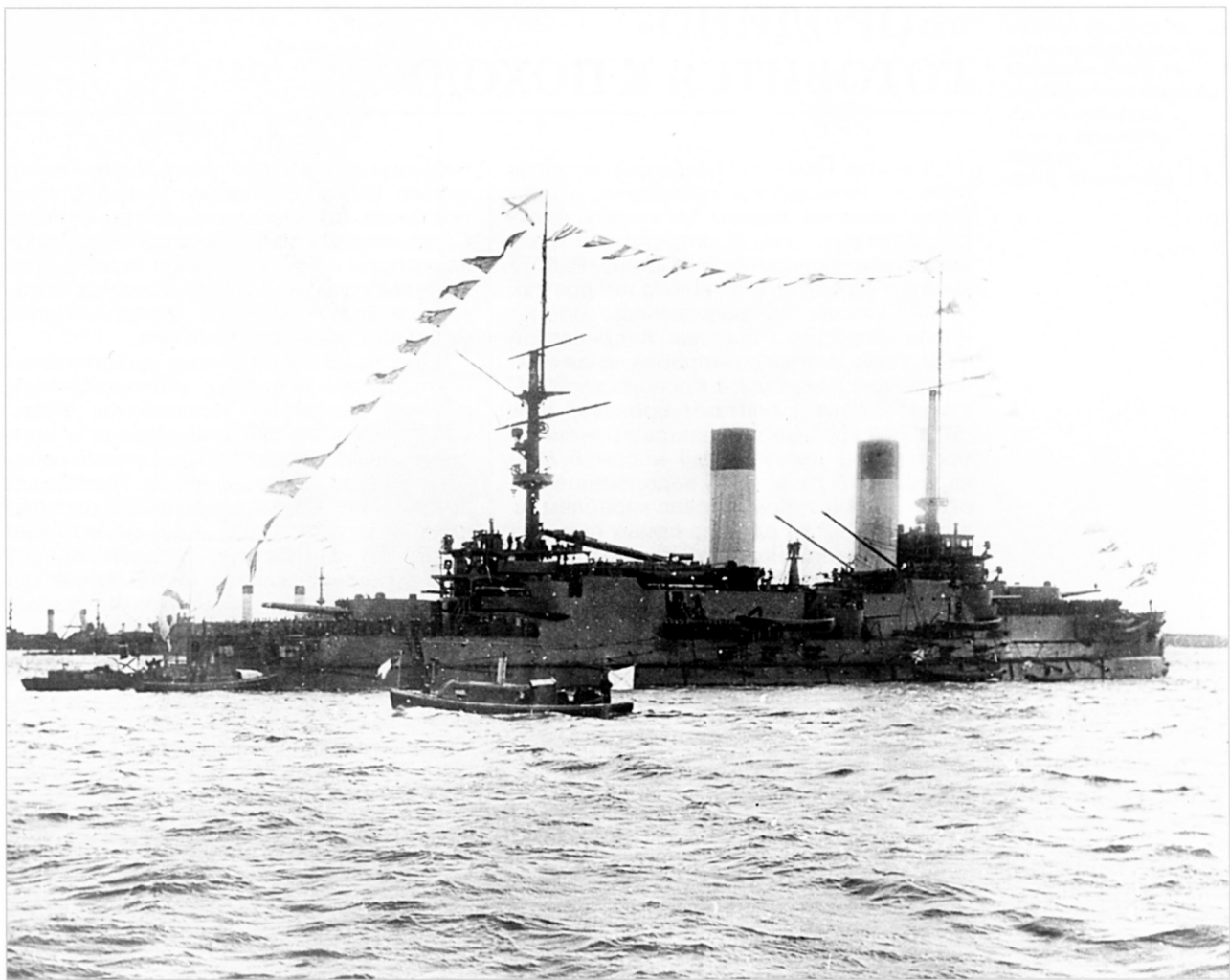
Сравнительные кораблестроительные элементы эскадренных броненосцев «Цесаревич» и «Бородино»

Элементы	Наименование корабля	
	«Цесаревич»	«Бородино»
Водоизмещение нормальное, т	12 903	13 516
Длина наибольшая, м	118,5	121,0
Длина по ГВЛ, м	117,2	118,7
Длина между перпендикулярами, м	113,1	114,4
Ширина наибольшая, м	23,2	23,2
Осадка средняя, м	7,9	7,9
Водоизмещение на 1 дюйм осадки, т	51,6	53,4
Начальная метацентрическая высота, м	1,37	1,26
Длина котельных и машинных отделений, м	47,8	47,8*
Удаление башен 305-мм орудий от фор- и ахтерштевней, м:		
— носовой	20,0	21,3
— кормовой	15,7	16,9
Удаление котлов от наружной обшивки, м	2,7	2,7

* На других однотипных броненосцах с механизмами Балтийского завода — 46,6 м.

Результаты ходовых испытаний эскадренных броненосцев типа «Бородино»

Условия испытаний и параметры	Наименование корабля и результаты испытаний					
	«Цесаревич»	«Бородино»	«Император Александр III»	«Орел»	«Князь Суворов»	«Слава»
Продолжительность официальных испытаний на полном ходу, ч-мин	12-00	2-00 (заводские испытания)	5-36	6-00	3-22	6-00
Мощность машин, л. с.	15 254	15 012	16 255	14 176	15 574	16 365
Скорость хода, уз:						
— средняя	18,77	16,20	17,34	17,50	17,20	17,64
— максимальная	—	—	17,70	18,00	17,50	—
Оборотов винтов в минуту (левый/правый)	101/99	91/91	114/113	106/108	—	113/113
Давление пара в котлах, атм	16,86	14,05	19,12	17,64	—	—
Водоизмещение на испытаниях, т	13 047	Около 14 000	13 552	13 320	13 950	13 600
Фактическое нормальное водоизмещение, т	13 110	14 091	14 181	14 151	—	14 415
Начальная метацентрическая высота, м	—	1,14	1,22	—	—	—
Полная стоимость (по смете), млн руб.	14,004	14,573	13,979	13,404	13,841	13,841



Эскадренный броненосец «Император Александр III». Ревельский рейд. Сентябрь 1904 года.
Основные отличия корабля: наличие лишь одной кран-балки для подъема якорей с обоих бортов, характерная только для него конструкция полок для укладки якорей, наличие фальшбортов по бокам и со стороны лобовых частей носовых и кормовых 152-мм башен (они же были и на «Князе Суворове») и отсутствие бортового среза для свободного прохода от центрального каземата 75-мм орудий на ют (борт плавно переходил в бортовую обшивку надстройки на спардеке, как у «Цесаревича»)

ная скорость стрельбы из 152-мм башен составила до 3 выстрелов в минуту из каждого орудия.

Итак, фактически первым в серии оказался «Император Александр III», испытания которого послужили основанием для некоторых переделок на других однопалубных кораблях.

Вскоре после начала Русско-японской войны последовало решение об ускорении достройки «Бородино», «Орла» и «Князя Суворова» и подготовке их к плаванию не позднее 1 июля 1904 года. К.К. Ратник к осени того же года предлагал подготовить и «Славу», но руководство морского ведомства предпочло сосредоточить усилия на наиболее

готовых боевых единицах. Экстренные работы, особенно форсированные после гибели 31 марта 1904 года под Порт-Артуром вице-адмирала С.О. Макарова, велись под общим руководством вице-адмирала А.А. Бирилева, корабельных инженеров Д.В. Скворцова, К.К. Ратника и под повседневным наблюдением членов МТК. Принимались броненосцы комиссией контр-адмирала А.Н. Паренаго, командующего отдельным отрядом судов, назначенных для испытаний.

После этого корабли поступали под начало контр-адмирала З.П. Рожественского, назначенного командующим 2-й эскадрой флота Тихого океана.

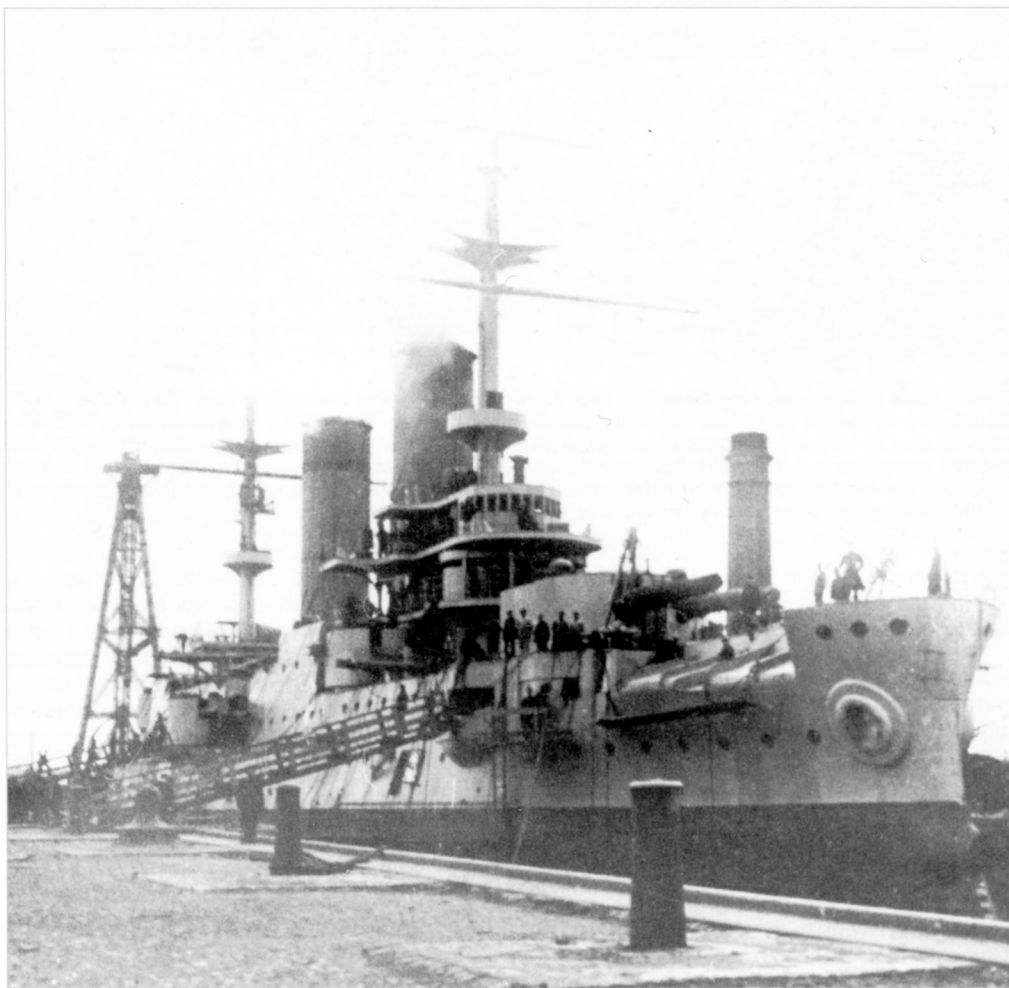
«БОРОДИНО» ГОТОВИТСЯ К ПОХОДУ

3 марта 1904 года Галерный островок посетил Николай II с наследником престола великим князем Михаилом Александровичем. Они осмотрели достраивающиеся «Бородино» и «Орел». «Работа кипит!» — отметил в дневнике император.

13 апреля на эскадренном броненосце «Бородино» подняли Андреевский флаг, гюйс и вымпел: корабль начал кампанию для перехода в Кронштадт. С частично снятыми плитами броневой стали и без крупных орудий, разгруженный броненосец имел осадку носом 6,71 м, кормой — 6,76 м при водоизмещении около 11 000 т. Командовал кораблем (с декабря 1902 г.) один из самых старших во флоте капитанов 1 ранга Петр Иосифович Серебренников, бывший командир крейсера I ранга «Россия», имевший

большой опыт плаваний в водах Тихого океана. Он же командовал 18-м флотским экипажем, комплектовавшим броненосец. Старшим судовым механиком «Бородино», на котором лежала основная тяжесть приемов многочисленных корабельных механизмов, был старший инженер-механик Василий Семенович Рябинин.

Задача В.С. Рябинина действительно оказалась нелегкой: его броненосец, помимо различных недоработок Франко-Русского завода, унаследовал и конструктивный дефект главных машин своего прототипа — «Цесаревича». Последний во время испытаний в Средиземном море в июне-августе 1903 года значительно превысил контрактную скорость, однако на нем обнаружилась систематическая поломка чугунных эксцентриков золот-



Эскадренный броненосец «Бородино» в Кронштадтском сухом доке. Апрель 1904 года



Эскадренный броненосец «Бородино» во внутренней гавани Кронштадта в завершающий период строительства. Вид с правого борта. Лето 1904 года

никовых приводов цилиндров высокого давления (ЦВД) паровых машин.

В Кронштадте «Бородино» провел докование в Александровском доке, где на нем заделали «прикильный вырез» и окрасили подводную часть. В мае-июне 1904 года на корабле ежедневно работали более тысячи мастеровых, устанавливая броню, орудия, сетевое ограждение, систему вентиляции, электротурбины и другие механизмы. В июле-августе «Бородино» трижды выходил на заводские испытания машин, но так и не достиг максимальной скорости. Котлы не обеспечивали полного давления пара, машины обнаружили низкое качество сборки, а 24 июля на скорости 16,5 уз впервые треснул и злополучный эксцентрик ЦВД левой машины. Франко-Русский завод заменил его новым и настаивал на производстве официальных испытаний. Но эти требо-

вания, опасаясь новых поломок, отклонил З.П. Рожественский. Корабль условно приняли по результатам неудачной «заводской пробы», а В.С. Рябинин, захватив новые запасные эксцентрики, в предстоящем дальнем походе мог полагаться только на милость Всевышнего и мастерство своих машинистов и ближайших помощников — младших инженер-механиков. Расчетная дальность плавания «Бородино» 10-узловым ходом при полном запасе угля достигала 2370 миль («Императора Александра III» и остальных кораблей — 2590 миль).

При подготовке к походу на «Бородино» были установлены оптические прицелы системы Перепелкина для орудий калибром от 75 до 305 мм, два дальнометра системы Барра и Струда, станция беспроволочного телеграфирования системы «Сяби-Арко» германской фирмы «Теле-

Эскадренный броненосец «Бородино» во внутренней гавани Кронштадта в завершающий период строительства. Вид с левого борта. Лето 1904 года



функен», стрелы Темперлея и устройства Спенсера — Миллера для погрузки угля. Для 75-мм и 152-мм орудий, кроме основного боекомплекта, погрузили 20 % дополнительного. Фактически на корабль приняли 240 305-мм снарядов (72 бронебойных, 144 фугасных и 24 сегментных), 2592 152-мм (677 бронебойных, 1447 фугасных, 468 сегментных), 7200 75-мм патронов (из них 4200 — с бронебойными, а остальные — с чугунными снарядами), 16 200 47-мм и 1200 37-мм патронов, 915 выстрелов для десантных пушек. Кроме того, на «Бородино» были погружены патроны для 37-мм учебных стволов, винтовок Бердана, 2 пирамидальных и 2 буксируемых артцилта, а также практические боеприпасы для всех орудий: 40 305-мм, 180 152-мм, 300 75-мм выстрелов с чугунными снарядами и по 75 практических патронов на каждое 47- и 37-мм орудие.

Вместо 50 мин заграждения на корабль приняли всего 6, и то неснаряженных, но взяли дополнительно 10 контр-мин с 14-пудовыми зарядами и 20 подрывных однофунтовых патронов. На мачтах смонтировали фонари дальней сигнализации системы Табулевича, числовой — системы Сименса и Гальске, системы Степанова, клотиковой — системы Морзе. По настоянию П.И. Серебренникова корабль получил рентгеновский аппарат.

Единственным новшеством, введенным в связи с военным опытом, стали так называемые броневые козырьки для боевых рубок — по примеру «Цесаревича», который, прибыв в декабре 1903 года в Порт-Артур, с первого же дня войны участвовал в боевых действиях.

В ночь на 27 января 1904 года броненосец был подорван японской миной, но остался на плаву. В течение четырех месяцев он был отремонтирован с помо-



Эскадренный броненосец «Бородино».
Вид на левый борт
с кормовых курсовых углов

щью кессона и стал флагманским кораблем эскадры.

10 июня 1904 года «Цесаревич», к немалому удивлению японцев, возглавил выход эскадры в море, а 28 июля участвовал в сражении в Желтом море. В этот день эскадра предприняла попытку прорыва во Владивосток.

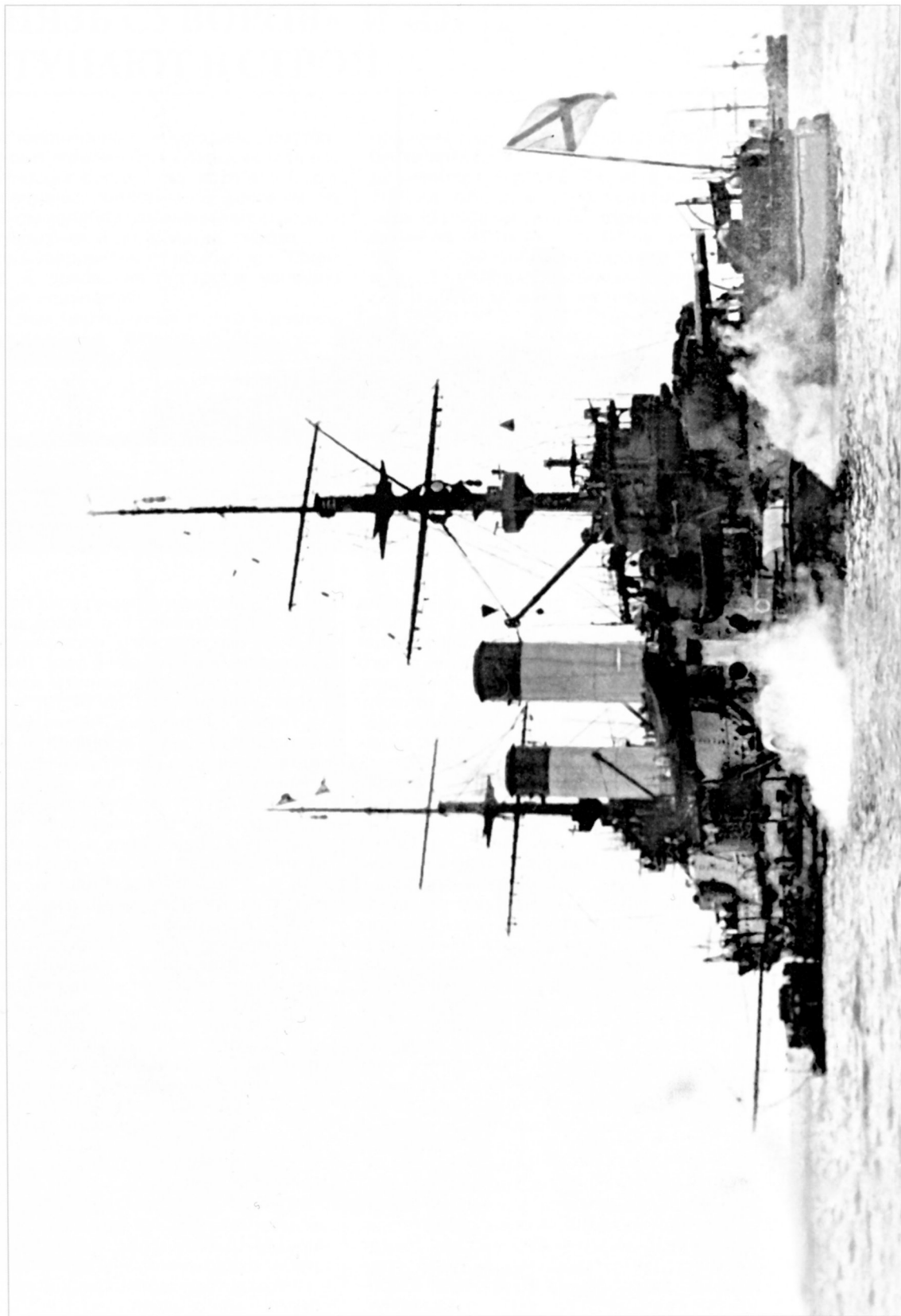
Будучи флагманским кораблем эскадры и возглавляя колонну броненосцев, «Цесаревич» стал главной целью для противника и получил до 20 попаданий японских снарядов крупных и средних калибров (из них 6 или 7 — 12-дюймовые, остальные — калибром 6–8 дюймов). Кроме указанных выше повреждений, на броненосце были разбиты все боевые фонари (четыре, так как еще два остались в Артуре), пробиты осколками шлюпки и обшивка легкого борта, разрушены штурманская рубка — рубка беспроволочного телеграфа, пять элеваторов по-

дачи мелких орудий. Броневая защита позволила избежать опасных повреждений, и вся башенная артиллерия осталась в строю, только кормовая 12-дюймовая и левая носовая 6-дюймовая башни временно лишились электрического управления, сохранив ручное. В сражении «Цесаревич» выпустил 104 12-дюймовых снаряда (79 фугасных и 25 бронебойных), больше, чем любой из трех остальных русских кораблей, вооруженных такими же орудиями. 6-дюймовые пушки броненосца выпустили 481 фугасный и 28 бронебойных снарядов, 75-мм — 81, и мелкие (37- и 47-мм) пушки — 127 снарядов. Потери экипажа корабля составили 12 убитых и 47 раненых, из которых двое матросов умерли.

Разрывом 305-мм японского снаряда на нижнем носовом мостике был убит командовавший эскадрой контр-адмирал В.К. Витгефт, а осколки другого попали



Эскадренный броненосец «Бородино». Основные отличия корабля: конусообразные срезы дымовых труб, более широкий развал шлангоутов в носовой оконечности и наличие металлического ограждения на нижнем кормовом мостике над 305-мм башенной установкой



Эскадренный броненосец «Бородино» на Кроштадском рейде. Август 1904 года



Эскадренный броненосец «Бородино» на Кронштадтском рейде. 1904 год

в прорезь боевой рубки, где вывели из строя командование кораблем и рулевое управление. Командир корабля капитан 1 ранга Н.М. Иванов был ранен, и его заменил старший офицер капитан 2 ранга Д.П. Шумов, которому удалось отчасти восстановить управление. В темноте «Цесаревич» разминулся с главными силами эскадры. По решению начальника штаба эскадры он направился в германскую военно-морскую базу Циндао и был интернирован до конца войны.

Недостатком боевых рубок кораблей нашего флота была большая (305-мм) прорезь между вертикальной броней и грибовидной крышей, которая улавливала осколки, направляя их внутрь. Об этом в ГМШ узнали из рапорта начальника штаба эскадры, присланного из Циндао. Во избежание повторения подобного случая на 2-й эскадре в МТК решили установить на вертикальную броню рубок (ниже прорези) 2-дюймовые (51-мм) броневые козырьки, которые должны были отражать осколки. Козырьки были изготовлены, но устанавливались уже в походе силами личного состава. В бою выяснилось, что при прямом попадании в рубку козырьки сминались и создавали дополнительную опасность.

Дополнительные расходные материалы, запасные части, усиленные запасы угля и котельной воды значительно увеличили нагрузку броненосца. Между тем, по расчетам на январь 1903 года, только строительная перегрузка «Бородино» определилась в 575 т. Основную

ее часть составила перегрузка по корпусу с устройствами. Его масса достигла 41,3 % фактического нормального водоизмещения, которое к лету 1904 года с учетом новых дополнений и изменений проекта увеличилось до 14 197 т.

Перед выходом из Ревеля, куда броненосец перешел с эскадрой из Кронштадта, суммарная перегрузка «Бородино» превысила 1700 т. При водоизмещении 15 275 т и средней осадке около 8,9 м главный броневой пояс корабля полностью ушел в воду, а начальная метацентрическая высота снизилась до 0,76 м. Учитывая поспешность и незавершенность испытаний, руководители МТК Ф.В. Дубасов и Н.Е. Кутейников добились циркулярного предупреждения З.П. Рождественскому о соблюдении особой осторожности в океанском плавании и недопустимости приема новых грузов в помещения выше ватерлинии.

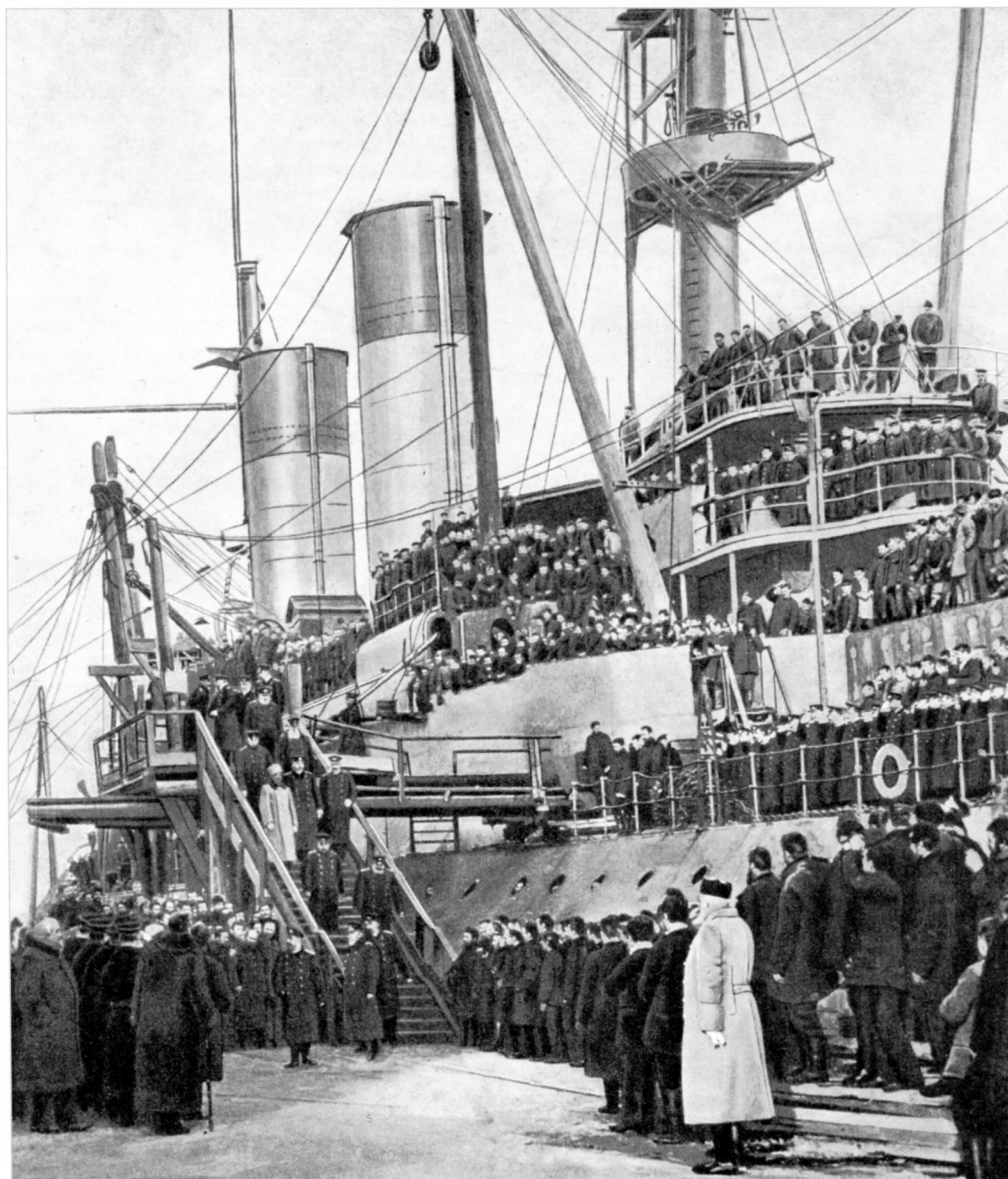
В октябре 1904 года на борту корабля состояли 830 человек 18-го флотского экипажа: 20 офицеров, 7 инженер-механиков, 2 врача, священник, 12 кондукторов, 4 унтер-офицера-содержателя, строевой команды — 82 унтер-офицера, 7 музыкантов, 434 рядовых, 239 машинистов и кочегаров, нестроевых — 4 унтер-офицера и 18 рядовых. Кроме того, на броненосце уходили в плавание корабельный инженер Д.М. Шангин, флагманский интендант штаба эскадры капитан 2 ранга А.Г. Витте, а впоследствии добавились и запасные команды миноносцев.

«КНЯЗЬ СУВОРОВ» И «ОРЕЛ» ВСТУПАЮТ В СТРОЙ

Одновременно с «Бородино» доставлялись и готовились к походу остальные броненосцы серии, на которых были произведены аналогичные таковым на головном корабле изменения вооружения, оборудования и предметов снабжения. «Князь Суворов» после прибытия в Кронштадт и докования быстро и успешно окончил испытания.

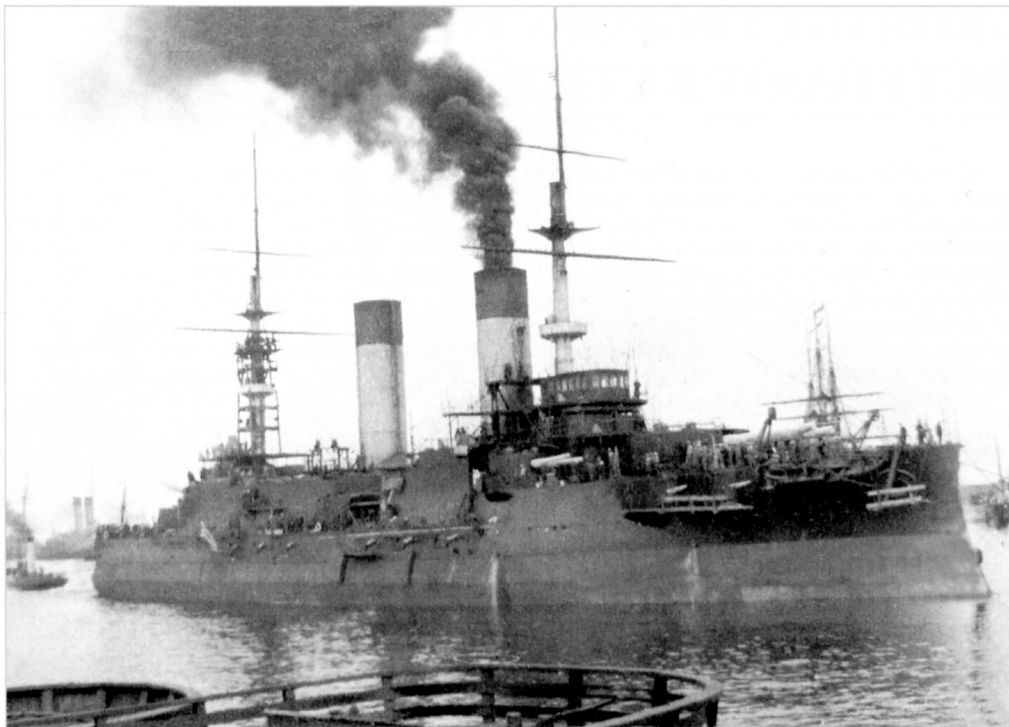
На нем, несмотря на то, что в машинных отделениях изначально были уста-

новлены по одному нагнетательному вентилятору по 16 000 м³ в час и по два вытяжных по 12 000 м³ в час, была все же обнаружена слишком высокая температура на индикаторных площадках — 34–35° R (42–44° C) на нижней и 55–56° R (69–70° C) на верхней. Установкой еще двух дополнительных вентиляторов по 5000 м³ в час ее удалось снизить до 25–26° R (31–32,5° C) и до 43–44° R (54–55° C) соответственно. Машины на



Николай II во время осмотра строящегося на Балтийском заводе эскадренного броненосца «Князь Суворов». 5 марта 1904 года

**Эскадренный
броненосец
«Князь Суворов»
во время достройки
в Кронштадте (ввер-
ху) и на Кронштад-
ском рейде.**

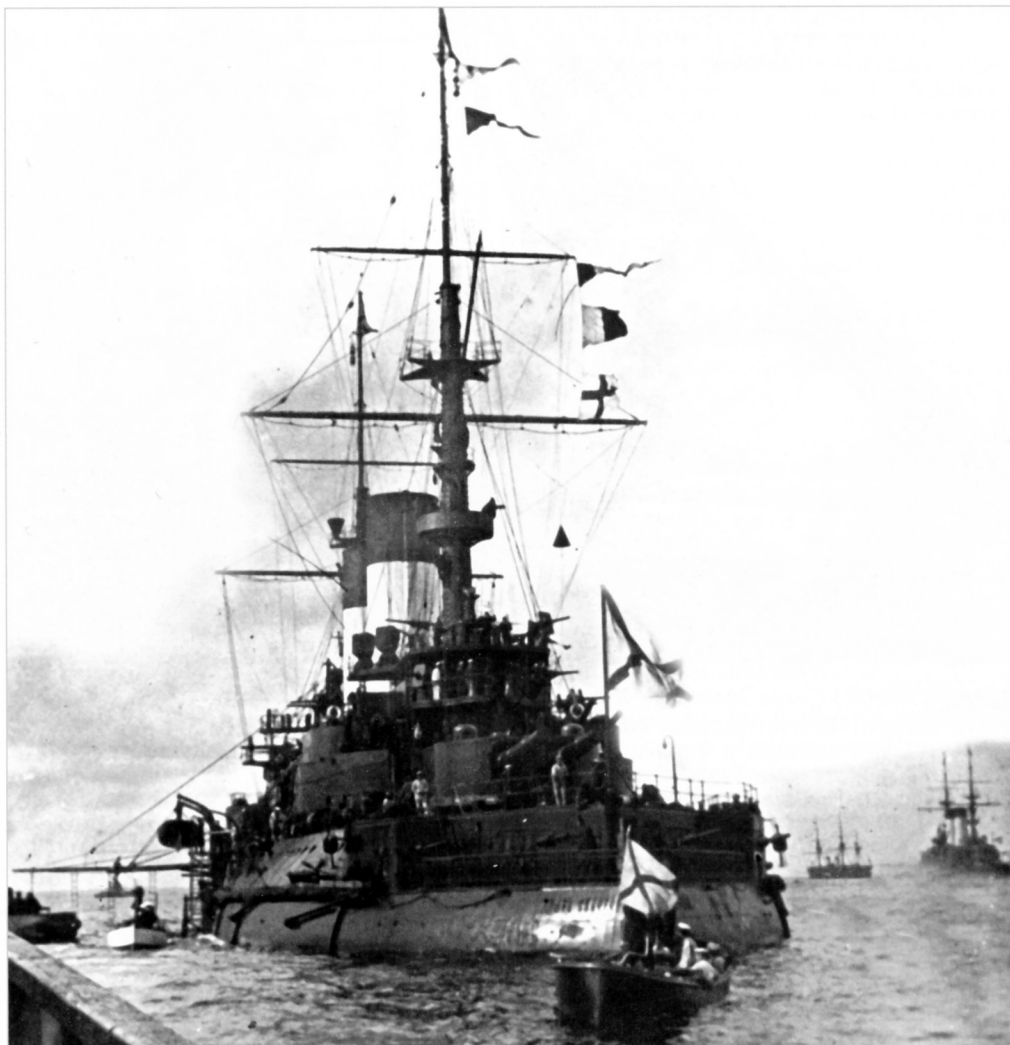


испытаниях работали надежно.

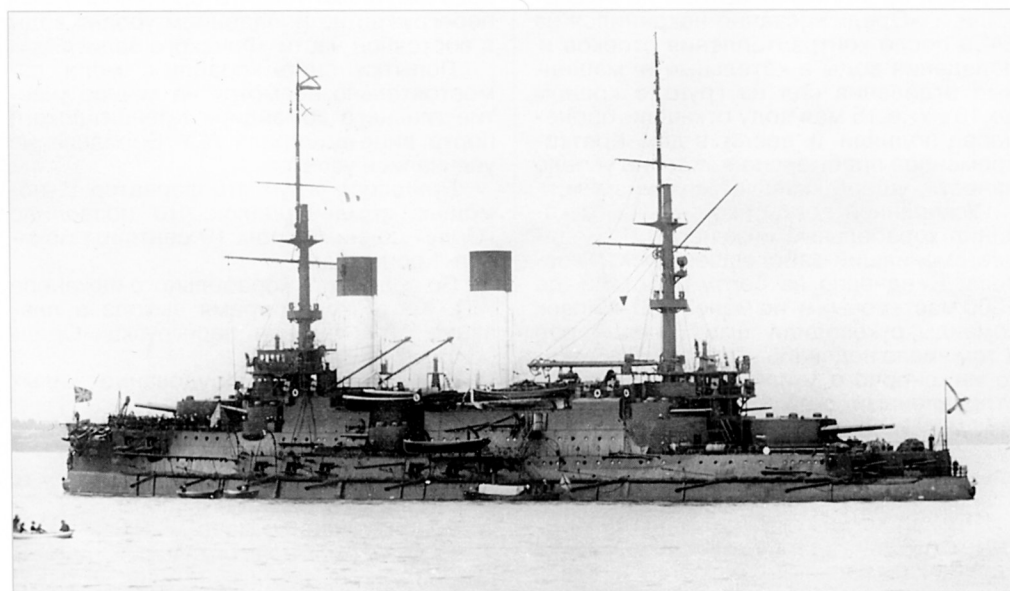
Удачные заводские испытания машин броненосца комиссия засчитала в качестве официальных, и 1 августа 1904 года на корабле был поднят флаг командующего 2-й Тихоокеанской эскадрой контр-адми-

рала З.П. Рожественского. Командовал флагманским кораблем, укомплектованным офицерами и матросами 8-го флотского экипажа, капитан 1 ранга Василий Васильевич Игначиус, известный прекрасными рисунками кораблей Российского

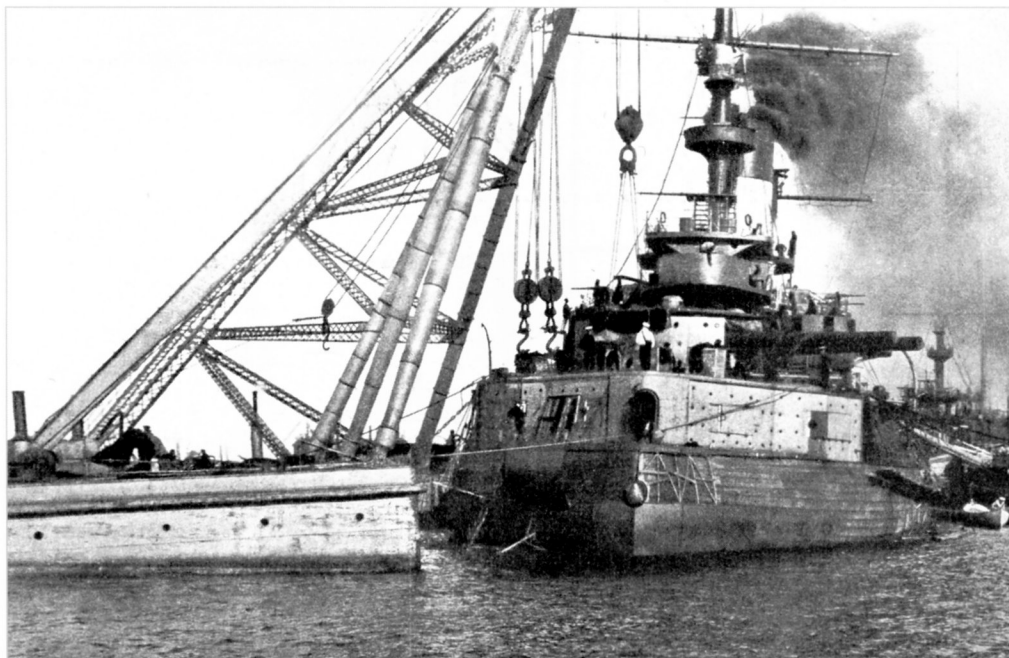




**Эскадренный броненосец
«Князь Суворов»
на Кронштадтском
рейде.
Начало августа
1904 года**



**Эскадренный
броненосец
«Князь Суворов»
под флагом коман-
дующего 2-й Тихо-
океанской эскадрой
контр-адмирала
З.П. Рожественского**



флота.

13 августа «Князь Суворов» возглавил первый поход эскадры в Финский залив для отработки действий личного состава. В море вышли 6 броненосцев, 5 крейсеров и 7 миноносцев. Большие корабли по распоряжению З.П. Рожественского были окрашены в черный цвет с желтыми трубами с черной каймой наверху.

Готовность «Орла» едва не сорвала авария корабля в Средней гавани Кронштадта, куда он перешел 3 мая 1904 года. К утру 8 мая отсеки левого борта настолько заполнились водой через отверстия для крепления снятой на переход брони, что швартовы не выдержали, и «Орел» внезапно накренился на 24°, а после контрзатопления отсеков и попадания воды в котельные и машинные отделения сел на грунт с креном до 16°. Уже 15 мая воду откачали, броненосец подняли и ввели в док. Кратковременное пребывание в воде не успело нанести ущерб главным механизмам.

Ускоренной достройкой «Орла» руководил корабельный инженер В.П. Лебедев, сменивший заболевшего М.К. Яковлева. Ежедневно на борту работали до 1600 мастеровых и не менее 100 человек команды, руководили ими 6 инженеров, в том числе недавний выпускник Морского инженерного училища В.П. Костенко, отправленный в поход на броненосце. Труды их увенчались успехом: в конце августа 1904 года «Орел» завершил официальные ходовые испытания и 20 сентября догнал эскадру в Ревеле.

Правда, когда он готовился к последним испытаниям, три других однотипных броненосца, стоявших на рейде Кронш-

тадта, 26 августа посетила императорская семья во главе с Николаем II.

Команда «Орла» комплектовалась 14-м флотским экипажем, командовал броненосцем капитан 1 ранга Николай Викторович Юнг, бывший до этого командиром крейсера I ранга «Генерал-Адмирал».

Первый поход корабля, в котором участвовали также 95 мастеровых с верфи Галерного острова, не обошелся без приключений. Снявшийся с якоря 17 сентября «Орел» вскоре прочно сел на мель на Большом Кронштадском рейде за фортом Меншикова у самого входа на фарватер, ведущий в море. Это объяснялось не только тем, что броненосец был перегружен, но и падением уровня воды в восточной части Финского залива.

Попытки снять корабль с мели самостоятельно, несмотря на личное участие главного командира Кронштадского порта вице-адмирала А.А. Бирилева, не увенчались успехом.

Пришлось углублять фарватер с помощью землечерпалок, что позволило «Орлу» ранним утром 19 сентября покинуть Кронштадт.

По подсчетам корабельного инженера В.П. Костенко, на время выхода в плавание строительная перегрузка «Орел» составила (в тоннах):

- добавочное оборудование жилых помещений — 185;
- приспособление для плавания в тропиках — 135;
- добавочный вес катеров, шлюпок и шлюпочного устройства — 50,5;
- подкрепление мачт — 29,3;
- дальномеры и оптические прицелы — 33;

- рубка беспроволочного телеграфа — 14;
- пластиры Макарова — 6;
- тралы, буйки, контрмины — 2,5;
- средний переходный мостик — 15;
- устройство переходов со срезов на ют — 28;
- заделка вырезов кормового дейдвуда — 14;
- стеллажи погребов и минных аппаратов — 17;
- добавочные устройства по системам — 90.

Итого 635 т.

Таким образом, фактическое нормальное водоизмещение броненосца составило 14 151 т. Кроме этого, на корабль по распоряжению командования и по инициативе отдельных лиц был принято добавочных переменных грузов 1150 т, а именно (в тоннах):

- уголь — 370 (1150 вместо 780 норм.);
- котельная вода — 240 (вся в перегрузку);
- вода для судовых надобностей — 40;
- вода питьевая — 35 (100 вместо 65);
- машинное масло — 55 (65 вместо 10);
- провизия — 110 (205 вместо 95);
- боезапас — 91 (20% сверх комплекта);
- материалы, инструменты и мелочи — 184;
- котельные колосники — 25 (запасные).

С учетом добавочных грузов водоизмещение «Орла» достигло примерно 15 300 т при осадке около 8,8 м против 7,9 по проекту. Начальная метацентрическая высота, определенная опытным

путем 6 октября 1904 года, составляла 0,84 м против 1,22 м по проекту.

После присоединения к эскадре через несколько дней эскадренный броненосец «Орел» стал участником высочайшего смотра.

26 сентября император Николай II произвел в Ревеле смотр 2-й Тихоокеанской эскадры, во время которого посетил все четыре эскадренных броненосца типа «Бородино», составивших 1-й броненосный отряд.

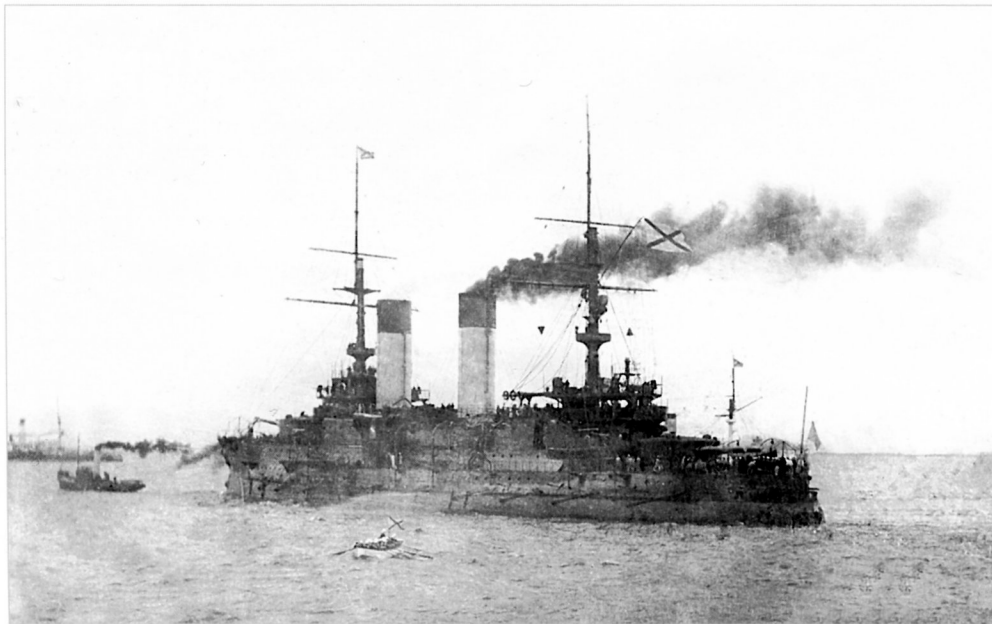
А.С. Новиков-Прибой, воспользовавшись воспоминаниями бывшего на «Орле» мичманом князя Я.К. Туманова, так описывает пребывание эскадры в Ревеле:

«...Внутренняя организация службы на кораблях налаживалась медленно. Даже на флагманском броненосце "Суворов", который уже порядочное время находился в плавании, люди совсем не были подготовлены к бою. Вот что писал об этом адмирал Рожественский в приказе № 69:

"Сегодня в два часа ночи я приказал вахтенному начальнику пробить сигнал для отражения минной атаки.

Через восемь минут после отдачи приказа не было еще и признаков приготовления отразить нападение: команда и офицеры еще спали; только несколько человек вахтенного отделения с трудом были извлечены из мест отдыха, но и те не знали, куда им идти; ни один прожектор не был готов осветить цель; вахтенные минеры отсутствовали; никто не заботился даже о палубном освещении, необходимом для действия артиллерии..."

Дальше адмирал просил младших сво-



Эскадренный броненосец «Орел» в период проведения ходовых испытаний

На борту эскадренного броненосца «Орел» в ожидании прибытия Николая II. Кронштадт. 16 июня 1904 года



их флагманов и командиров проверить, как обстоит в этом отношении служба на других кораблях, и о результатах немедленно донести ему.

Дождь и "Орел" того времени, когда ему пришлось участвовать совместно с другими кораблями в пробном отражении минной атаки. Над морем густо висела осенняя ночь. Было тихо. И вдруг в этой тишине раздалась боевая тревога. На всей эскадре вспыхнули огни прожекторов, и световые полосы их, рассекая тьму, заскользили по ровной поверхности моря, нащупывая щиты, буксируемые миноносцами. С других судов, хотя и с опозданием, открывали орудийную стрельбу по этим щитам, а у нас по трапам и палубам все еще метались люди. Некоторые из матросов, в особенности новобранцы, находясь под влиянием разных слухов о близости японцев, думали, что началось настоящее сражение. Слышались бестолковые выкрики. Офицеры ругали унтеров, а те толкали в шею рядовых. Много минут прошло, пока на броненосце водворился некоторый порядок. Забухали и наши 75-миллиметровые пушки.

Для нас эта ночная тревога кончилась тем, что "Орел" получил от командующего эскадрой выговор.

В следующие дни наступила другая забота: мы должны были надлежащим образом подготовиться к царскому смотру. На броненосце всюду наводили порядок и чистоту. Много раз мыли коридоры с мылом, лопатили мокрую палубу, окатывали ее водой, подкрашивали борта, надраивали до блеска медяшку. Не были избавлены от этого машинное и кожегарное отделения: а вдруг и туда вздумает спуститься коронованный посетитель. Несмотря на свой возраст, подхлестнутым жеребенком носился по судну старший офицер Сидоров, заглядывая во все помещения и надрываясь от крика и брани. Охваченный излишним усердием, он даже перестал замечать недочеты. Ему помогали в наведении порядка и другие офицеры, каждый по своей специальности. Потом уже сам командир Юнг обходил броненосец. Его привычный глаз все еще не удовлетворялся тем, что было сделано. И тогда снова начинали скоблить некоторые судовые части, скрести их, мыть, подкрашивать. Казалось, что люди помешались на чистоте.

Смотр состоялся 26 сентября. С восьми часов утра вся эскадра разукрасилась разноцветными флагами, поднятыми на леерах на каждом судне от носа и до самой кормы через верхушки мачт. День выпал ведряный. Чист и бодряще свеж был осенний воздух. С моря в меру дул голубой ветер, катились на рейд волны,

потрясая белопенными кудрями. Матросы нарядились в новые синие фланелевки и черные брюки, офицеры — в мундиры и треугольные шляпы. На флагманских кораблях играла музыка.

Редкого гостя ждали долго, успели пообедать. На других судах кричали "ура", а до нас все еще не дошла очередь. И только в три часа, трепеща двумя белыми косицами императорского брейд-вымпела на носовом флагштоке, подвалил к правому трапу паровой катер.

Встреченный фалрепными из офицеров, царь поднялся на палубу в сопровождении своей свиты и адмиралов. Лицо его было бледное, будничное и никак не подходило к такому торжественному моменту. Рассеянно взглянув на выстроившийся фронт, он поздоровался с офицерами и командой. Судовым начальством нам заранее было приказано отвечать как можно громче, и мы постарались:

— Здравия желаем, ваше императорское величество!

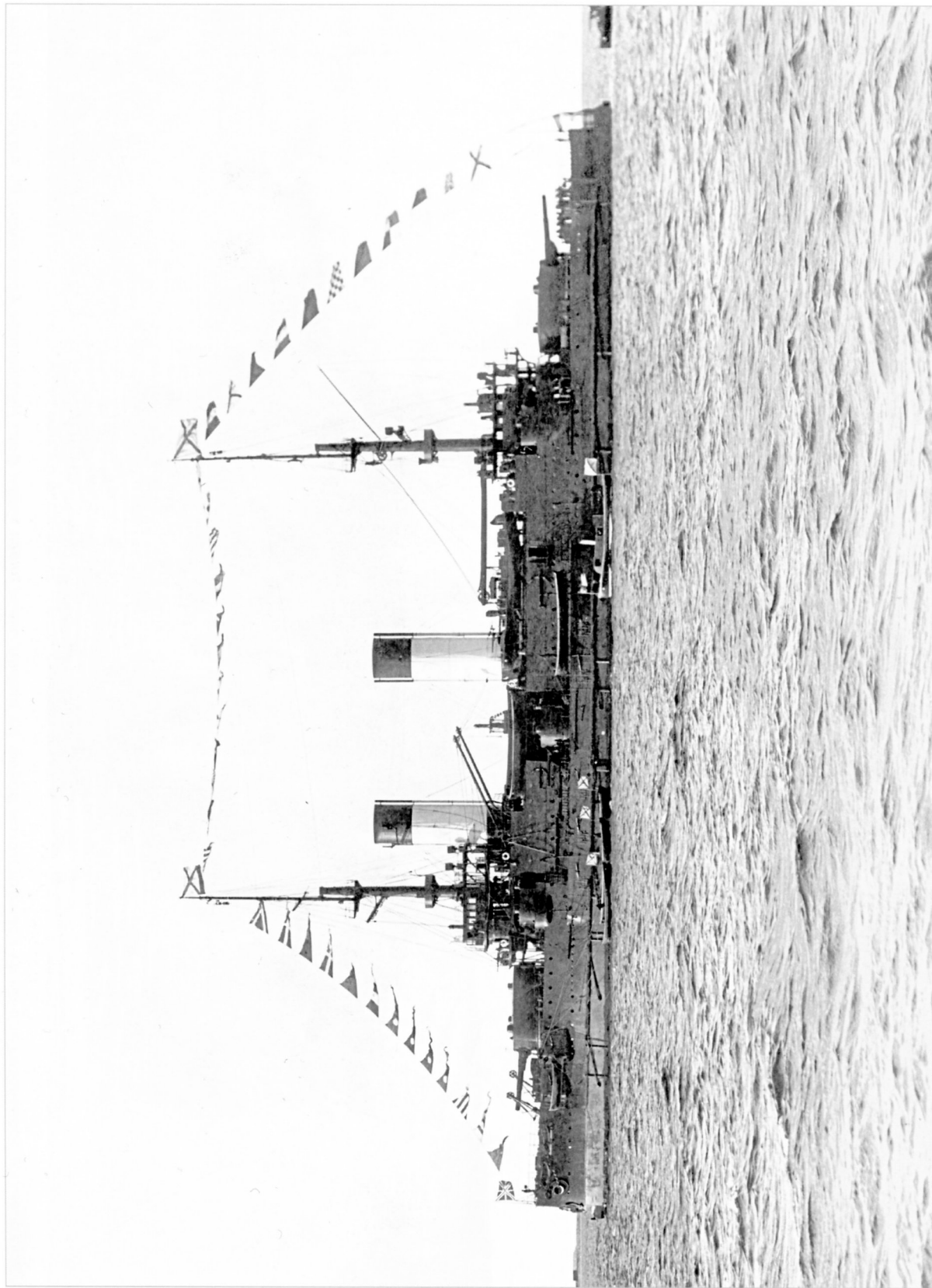
Царь взошел на поперечный мостик, перекинутый через ростры, и обратился к нам с краткой речью. Он призывал нас отомстить дерзкому, врагу, нарушившему покой России, и возвеличить славу русского флота. Говорил он без всякого подъема, вяло, ибо ему приходилось повторять одно и то же на каждом корабле.

Я смотрел на него и думал: "Верит ли он сам в нашу победу? Ведь на Дальнем Востоке мы уже немало просадили в этой страшной игре человеческими жизнями. Может быть, коронованный повелитель сам не понимает того, что, посылая вторую эскадру, он бросает на кон последнюю ставку? Или он надеется, что командующий эскадрой спасет Россию от дальнейшего банкротства?"

Здесь же находился и Зиновий Петрович Рожественский, облаченный в полную свитскую форму, тот, который поведет наши корабли на смертный бой. Массивные плечи его горели серебром контр-адмиральных эполет с вензелями и черными орлами. Широкая грудь сверкала медалями и звездами. Брюки украшали серебряные лампасы. От левого плеча наискось к поясу перекинулась через грудь широкая анненская лента, переливая алым цветом шелка, а с правого плеча свисали витые серебряные аксельбанты. Своей могучей фигурой он подавлял не только царя, но и всех членов свиты. В чертах его сурового лица, обрамленного короткой темно-серой бородой, в твердом взгляде черных пронизывающих глаз запечатлелось выражение несокрушимой воли. Против своего обычая упрямо склонять голову, сейчас он сосредоточенно смотрел на царя, прямой, монолитный, как изваяние, и такой самоуверенный, что,



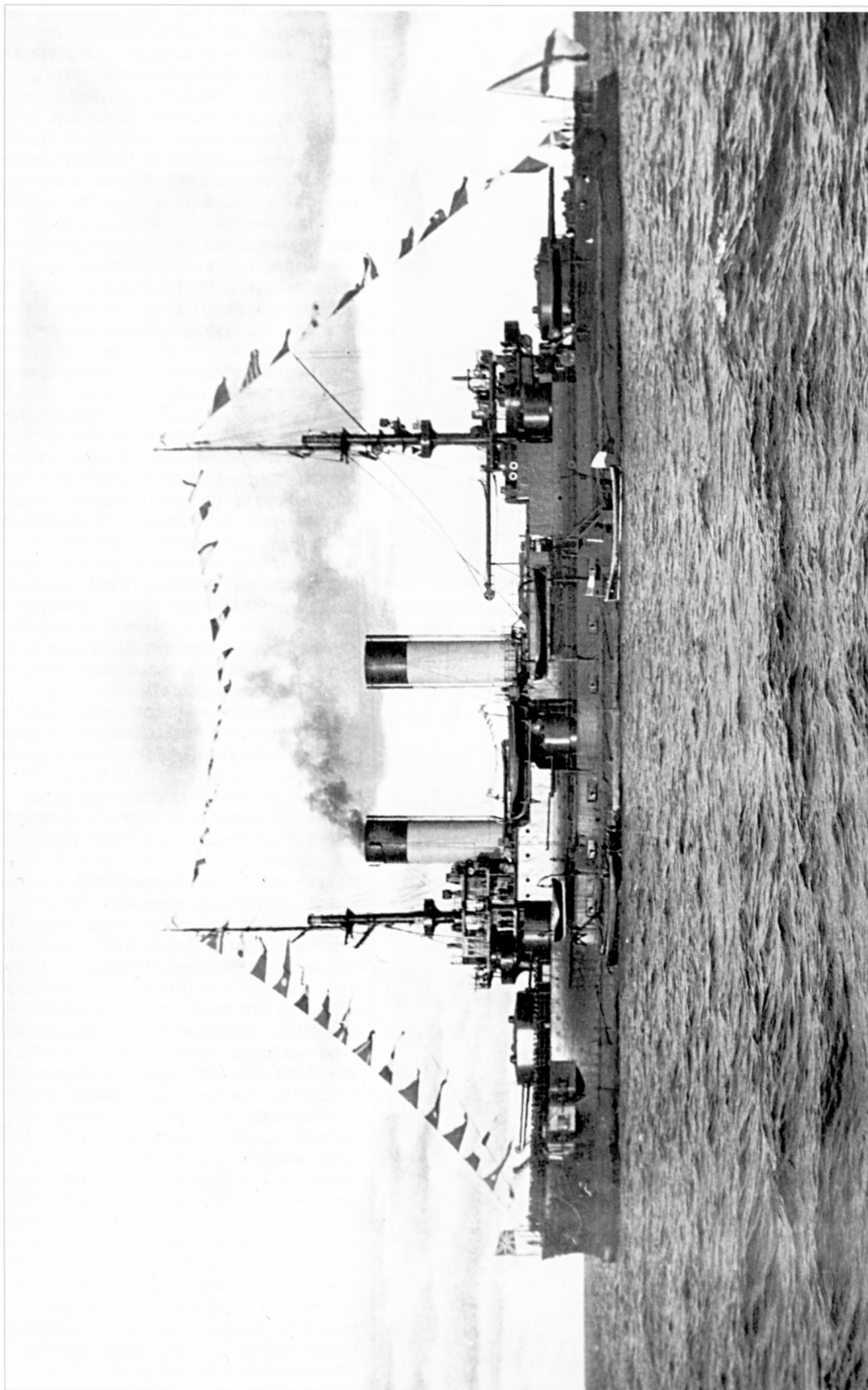
Эскадренный броненосец «Князь Суворов». Основные отличия корабля, характерные только для броненосцев постройки Балтийского завода: более крупная ходовая рубка, площадка для компаса между дымовыми трубами, почти прямая линия форштевня и расположенное на нем ниже якорных клюзов носовое украшение и фальшборты (кроме «Славы») с боков и передних частей носовых и кормовых 152-мм башенных установок



«Князь Суворов» — флагманский корабль 2-й Тихоокеанской эскадры — на Ревельском рейде. 26 сентября 1904 года



Эскадренный броненосец «Орел» на Кронштадтском рейде. На втором плане слева виден форт Императора Александра III. Август 1904 года



Эскадренный броненосец «Орел» на ревельском рейде. 26 сентября 1904 года

Основные отличия корабля: более вогнутая линия форштевня, дополнительные металлические ограждения на нижних носовом (перед боевой рубкой) и кормовом мостиках и перед лобовой частью кормовых 152-мм башенных установок. Кроме того, дверь кормового балкона у броненосцев «Бородино» и «Орел» располагалась в ахтерштевне строго в диаметральной плоскости (у кораблей постройки Балтийского завода она находилась по правому борту рядом с ахтерштевнем)



Командир и офицеры эскадренного броненосца «Император Александр III» у парадного трапа корабля в ожидании прибытия членов императорской фамилии. Кронштадт, 26 августа 1904 года



Командир эскадренного броненосца «Император Александр III» капитан 1 ранга Н.М. Бухвостов (в первом ряду второй слева) во время посещения корабля членами императорской семьи. Кронштадт, 26 августа 1904 года

казалось, никакие преграды не остановят его замыслов.

Рядом с ним стояли два его младших флагмана: командующий вторым броненосным отрядом контр-адмирал фон Фелькерзам и командующий крейсерским отрядом контр-адмирал Энkvист.

С первым я одно лето плавал вместе и знал его хорошо. По отзывам офицеров, в военно-морских вопросах он разбирался лучше, чем сам Рожественский. Но для создания карьеры все дело портило его комическая внешность. Фигура у него было тучная, ожиревшая, однако это не мешало ему передвигаться быстрыми мелкими шагами. Своим одутловатым лицом, лишенным свежести, помятым, почти без растительности, он напоминал кастрата. При раздражении, округляя свой маленький, как наперсток, рот, он выкрикивал слова тонким женским голосом, что никак не соответствовало ни его адмиральскому чину, ни его широкому, полнотелому туловищу.

Энквиста, шведа по происхождению, я теперь увидел впервые, но много слышал о нем. Он страдал отсутствием памяти, забывал все, что видел и слышал, но в таких случаях его выручали записи всегда присутствующего при нем флаг-офицера. Большая, тщательно расчесанная седая борода придавала ему вид солидного и красивого адмирала и заменяла все духовные качества.

Я смотрел на царя, на его свиту, на адмиралов и флаг-офицеров и удивлялся: столько было блеска, что ослепляло глаза.

Запомнились последние слова царя:

— Желаю вам всем победоносного похода и благополучного возвращения на родину.

На это почти девяносто человек команды ответили криками "ура".

Царь сошел с мостика и направился к правому трапу. Вдоль борта выстроились в шеренгу судовые офицеры. Ближе к трапу стоял командир, за ним — старший офицер, потом старшие специалисты и мичманы. Каждый из них, держа руку под козырек, вытянулся и замер. Лица их были повернуты в сторону царя, и по мере того как он шел, головы людей медленно, как секундная стрелка, поворачивались, делая полукруг. Глаза офицеров, голубые, серые, карие, провожая монарха, впились в его лицо и, казалось, не могли от него оторваться. За ним двигались великий князь Алексей Александрович, морской министр Авелан, адмиралы Рожественский, Фелькерзам, Энkvист и другие высшие чины. Несмотря на множество людей, застывших вдоль бортов в неподвижных рядах, на палубе стояла такая тишина, от которой ждешь чего-то необыкновенного.

И действительно, произошло то, от чего содрогнулись сердца судового начальства.

Был у нас пес, из простых дворян-жек: масть бурая, уши стоячие, хвост крючком. На наш броненосец он попал случайно. Однажды, когда офицерский катер отваливал от пристани, вдруг на его корму саженым прыжком махнула собака. Офицеры переполошились. Но она ласково завилала хвостом и смотрела на каждого из них сияющим взглядом карих глаз. По всему было видно, что она необыкновенно обрадовалась, очутившись на катере. Все решили, что эта собака бывала на морях и каким-то образом отстала от своего судна. Ее повезли на броненосец. Дело было во вторник, и поэтому, не зная ее прежней клички, дали ей новую — Вторник. Пес быстро прижился у нас. Часто можно было его видеть среди команды в кубриках, но больше всего он ютился в кают-компании: там вкуснее кормили. У него была большая любовь к морю. Он мог часами сидеть на юте или на заднем мостике и, словно поэт или художник, любоваться красотами водной стихии. Но его, как и всех моряков, тянуло и на берег, чтобы вдосталь порезвиться там и познакомиться с другими собаками. Но теперь он вел себя на суше осторожнее и держался ближе к пристани, боясь, очевидно, как бы опять не остаться нетчиком. У него была замечательная зрительная память. Не только офицеров, но и всю нашу команду он знал в лицо, а также знал и все свои шлюпки.

На время смотра Вторника загнали в машинное отделение. Он примирился с этим и, обходя работающие вспомогательные механизмы, обнюхивал их, как и полагается по собачьим правилам. Вдруг его стоячие уши насторожились. Через световые люки донеслась до машины еле слышная любимая им команда вахтенного начальника:

— Катер к правому трапу!

Вторник сорвался с места и с привычной ловкостью понесся по трапам вверх. Двери в машинное отделение были кем-то открыты, и он выскочил на верхнюю палубу. Первым делом, как это всегда бывает у собак, сорвавшихся с цепи или вырвавшихся на волю из конуры, Вторник сладко потянулся и встряхнулся всем телом. Потом он высоко поднял голову с торчащими ушами и огляделся. Видимо, ему хотелось разобраться: что здесь происходит, кто уезжает и за кем надо поспевать. Уже одно его появление здесь смутило судовое начальство. Но Вторник еще больше накуролесил. Он увидел позолоченную группу людей, направляющихся к знакомому трапу, и, обгоняя ее,



Российский император Николай II

с радостным лаем пустился галопом по палубе. В этой напряженной обстановке, когда в присутствии коронованного гостя и высших чинов флота люди как будто оцепенели и даже сдерживали дыхание, вольность движений собаки привела судовых офицеров в такой ужас, словно им угрожал немедленный провал в морскую пучину. Что-то страшное надвинулось на корабль — ведь Вторник в своем неудержимом порыве попасть на катер может столкнуть царя с трапа в воду. Что тогда будет? Командир, сгибая

На юте эскадренного броненосца «Император Александр III» во время посещения корабля членами императорской семьи



Николай II
(первым спускается
по трапу, за ним ко-
мандир «Бородино»)
капитан 1 ранга
П.И. Серебrenников)
во время посещения
броненосца.
Кронштадт,
26 августа
1904 года



дрожащие колени, стал ниже ростом и приоткрыл рот, как будто хотел крикнуть и не мог. Старший офицер даже крикнул и для чего-то поднял к треугольной парадной шляпе и левую руку. Лейтенант Вредный втянул голову в плечи, словно на него замахнулись кувалдой. Растерялись и остальные офицеры: одни побледнели, у других задержались губы. Можно безошибочно сказать, что перед каждым из них стоял один и тот же вопрос: из-за чего придется пострадать? Из-за собаки, паршивой дворняжки! Вероятно, в это мгновение она возбуждала у судового начальства такую ненависть к себе, что участь ее была решена: после смотра она с балластом на шее полетит за борт.

Великий князь Алексей Александрович, оглянувшись, укоризненно качнул головою Рождественскому, а тот, стиснув челюсти, посмотрел на офицеров таким уничтожающим взглядом, который как бы говорил:

– Ну, всем вам конец: разжалуют в матросы.

Царь в этот момент находился на нижней площадке трапа. Он только что хотел шагнуть на катер, как к его ногам кубарем скатился Вторник. Царь дернулся и, ухватившись за поручни, неловко изогнулся. Один из двух мичманов, стоявших на площадке трапа в качестве фалрепных, оторопел, но другой не растерялся и, схватив Вторника за шею, крепко прижал его к себе. Все это произошло в несколько секунд, и все ждали, что сейчас последуют страшные взрывы молнии и грома. Но царь, опомнившись, вдруг заулыбался и, погладив пса по спине, ласково промолвил:

– Ах, собачка. Какая милая собачка. И шагнул на катер.

Напряженная атмосфера сразу разрешилась. Вся раззолоченная императорская свита, словно по команде, заулыбалась. Каждый из высших чинов, начиная с великого князя и кончая адмиралами, считал своим долгом, спустившись по трапу, погладить Вторника и каждый приговаривал на свой лад:

– Удивительный пес.

– Славная собака.

– У него исключительно умные глаза.

– Красавец, какого редко можно встретить.

И даже всегда мрачный Рождественский изобразил на своем суровом лице улыбку и, потрепав по спине Вторника, пробасил:

– Четвероногий моряк. Видать — вояка.

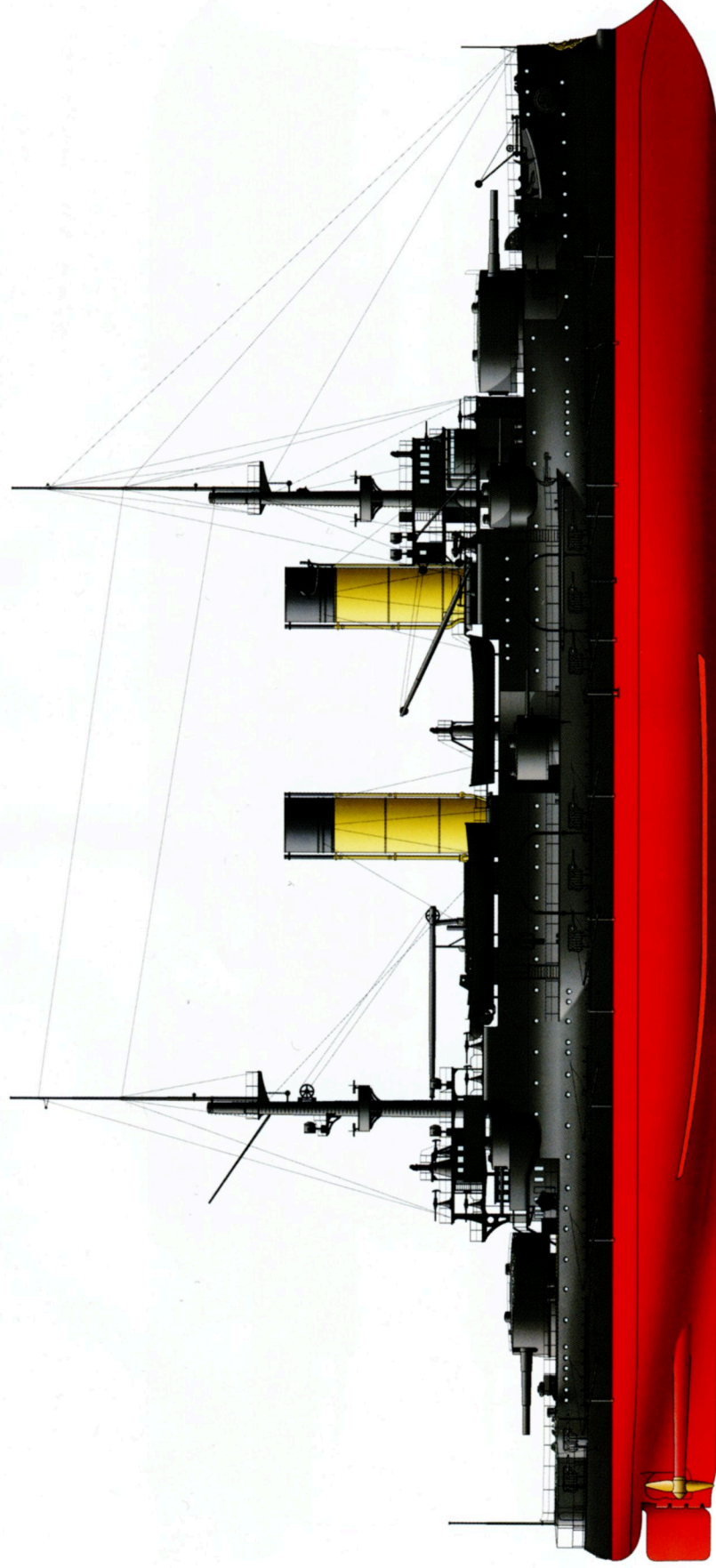
Оживилось и наше судовое начальство. Командир выпрямился, улыбнулся и стал выше ростом. Старший офицер опустил левую руку и браво выпятил грудь. Просияли и остальные офицеры, точно им предстояло получить высочайшую награду. Теперь каждый из них смотрел на собаку с таким восторгом, как будто она совершила выдающийся военный подвиг.

Только Вторник не радовался. Удерживаемый мичманом, он с недоумением смотрел на катер, не понимая, почему его на этот раз не пускают туда. Не понимал пес и того, что он удостоился великой монаршей милости.

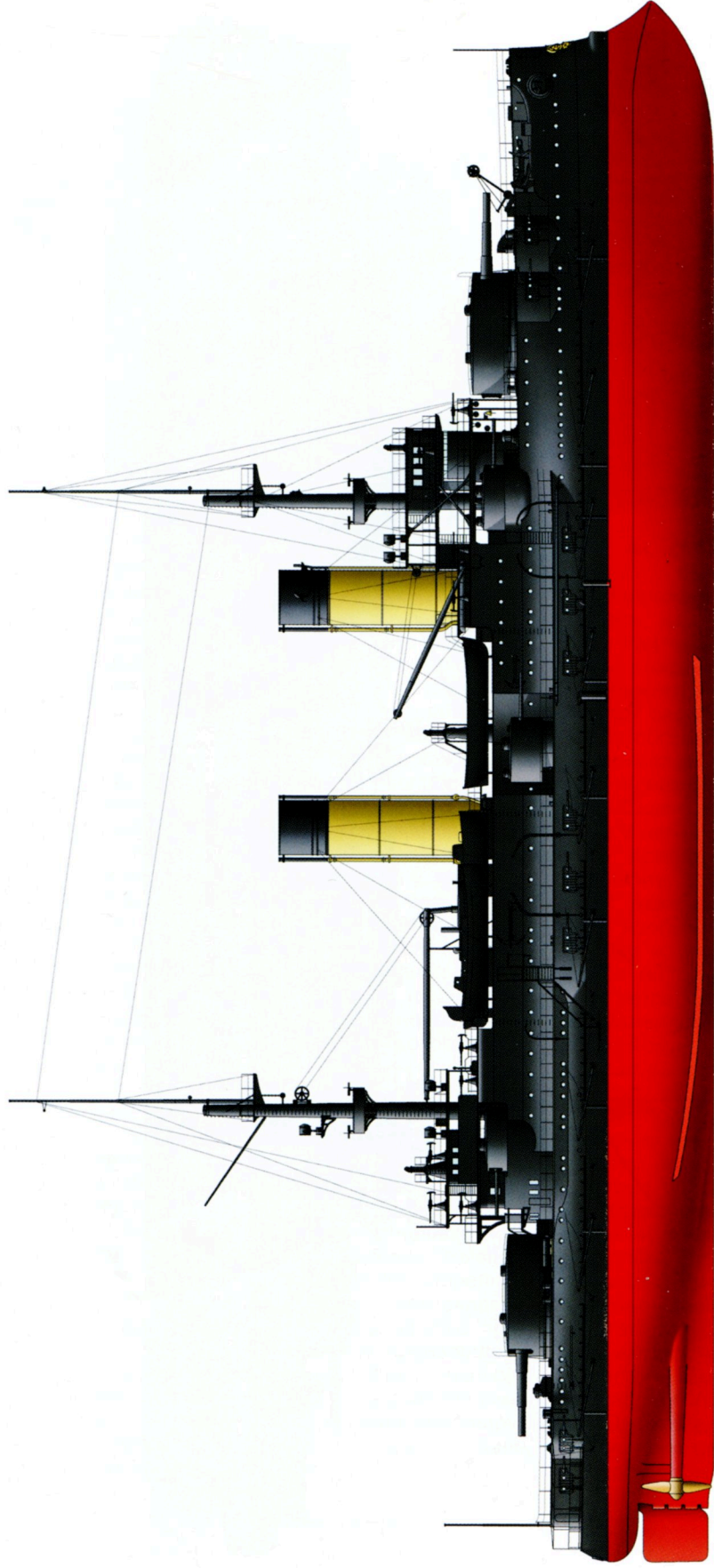
Паровой катер отвалил от трапа.

"Царскосельский суслик", как прозвали царя революционно настроенные матросы, отбыл на другие корабли..."

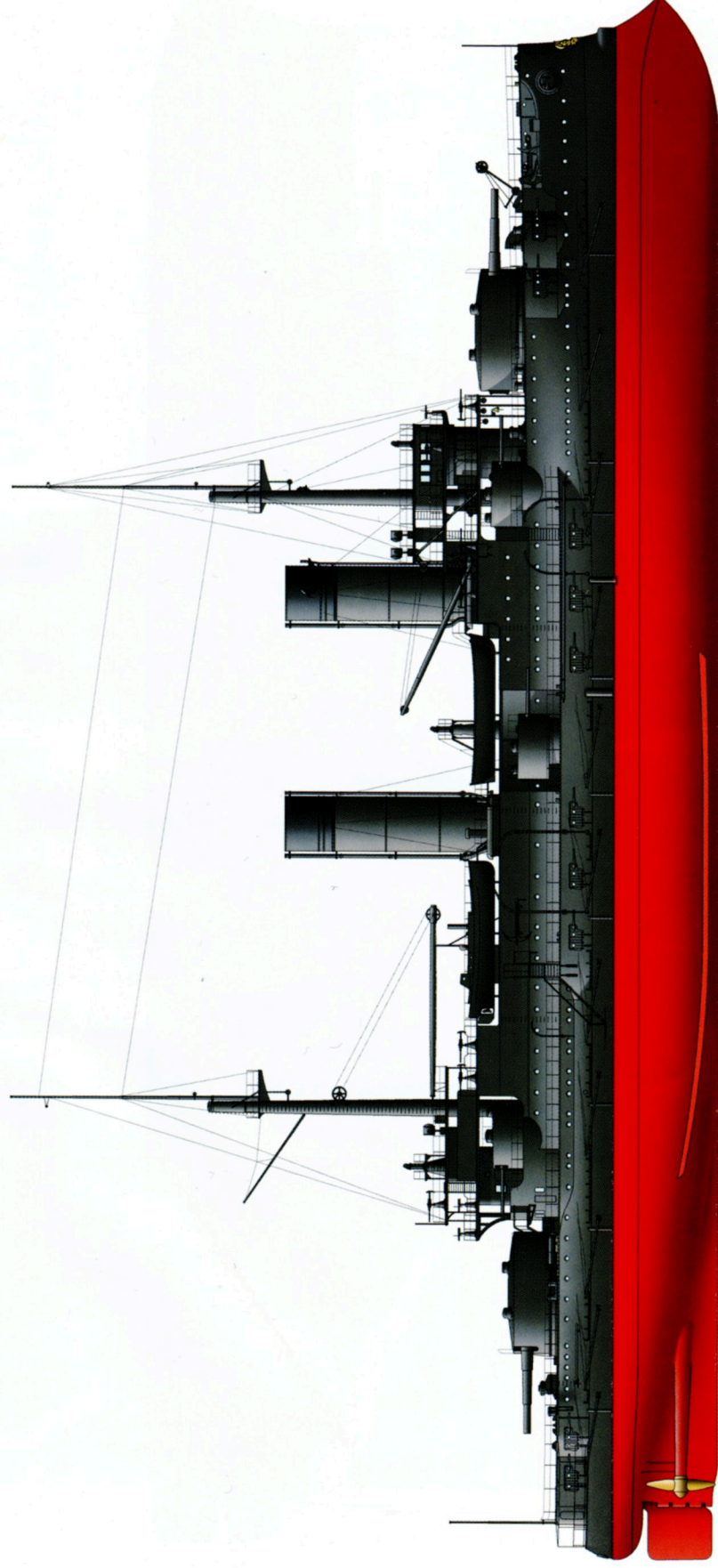
Эскадренный броненосец «Император Александр III», осень 1904 г.



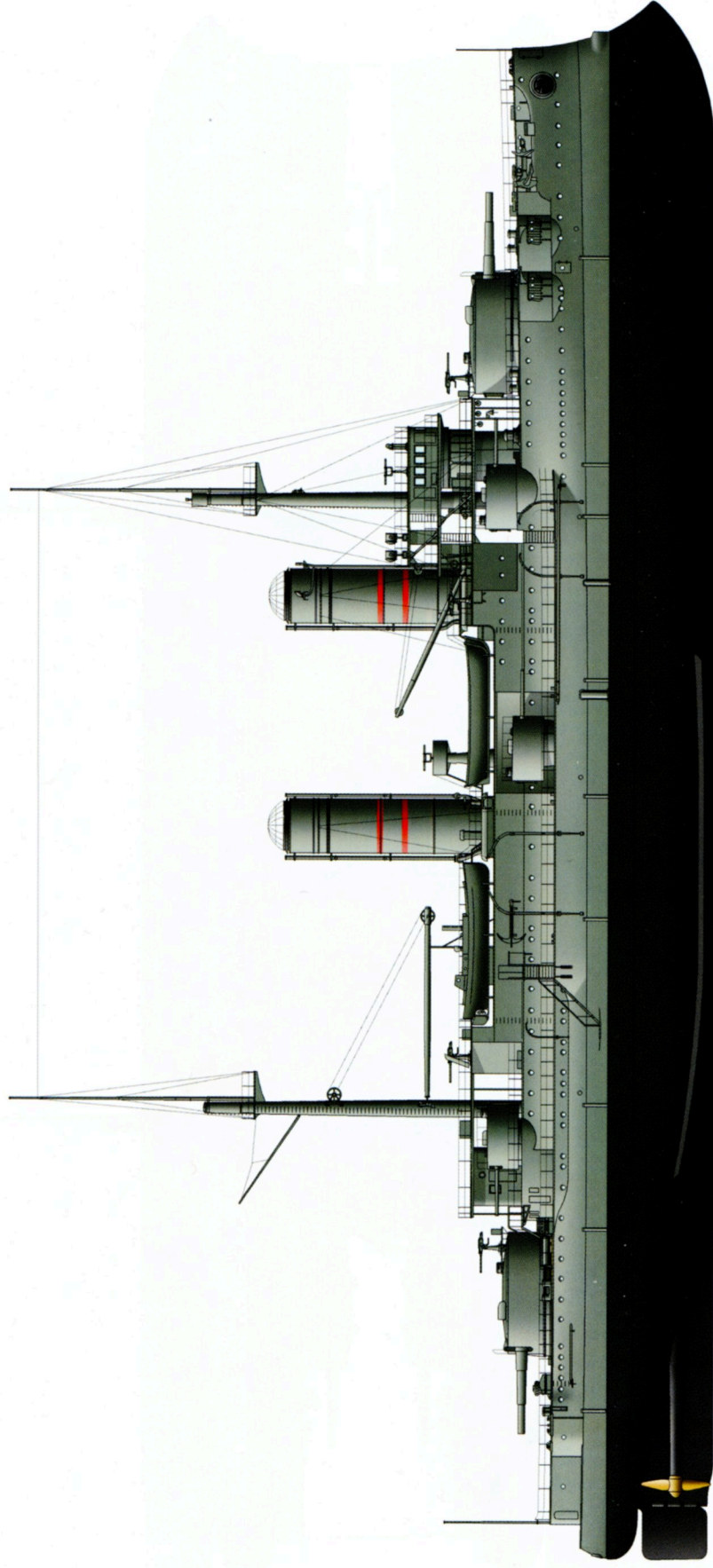
Эскадренный броненосец «Князь Суворов», осень 1904 г.

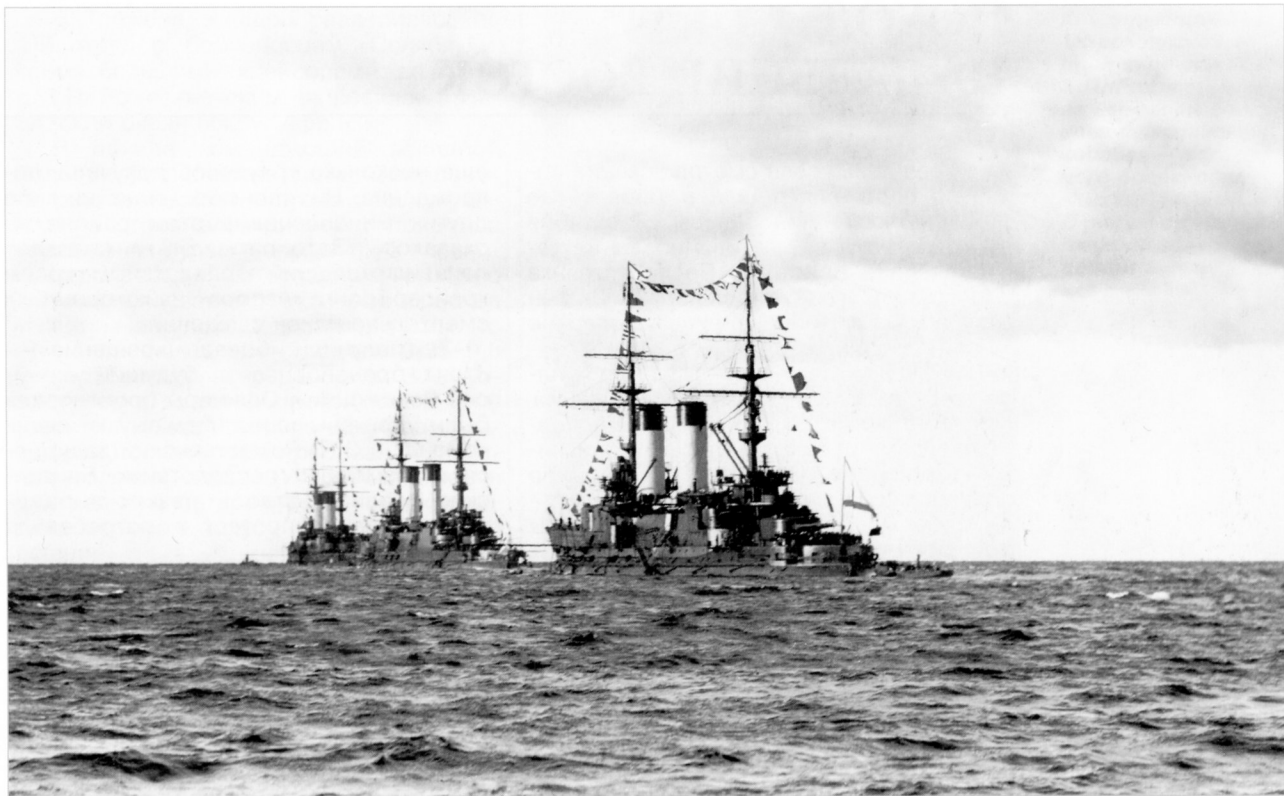


Эскадренный броненосец «Слава», осень 1905 г.



Линейный корабль «Слава», лето 1917 г.





**Эскадренные
броненосцы
«Князь Суворов»,
«Император Алек-
сандр III»
и «Бородино»
(слева направо) на
ревельском
рейде.
Сентябрь 1904 года.**



**Николай II на пе-
реходном мостике
эскадренного
броненосца
«Князь Суворов»
во время высочай-
шего смотра кора-
блей 2-й Тихоокеан-
ской эскадры.
Ревельский рейд,
26 сентября
1904 года**

ПОХОД НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

Через день после смотра эскадра покинула порт и перешла в Либаву, где приняла последние запасы. 2 октября 1904 года она вышла из Либавы на театр военных действий. Первая стоянка с погрузкой угля состоялась у м. Скаген, откуда корабли направились в Северное море.

Ночью 9 октября весь отряд «отличился» в Гульском инциденте, в ожидании минной атаки открыв огонь по рыболовным судам. Суда оказались английскими траулерами из порта Гуль, обычно ловившими сельдей на Доггер-банке — мелководье Северного моря. В «бою» при Доггер-банке «Орел» успел сделать 13 выстрелов из 152-мм орудий, в том числе двумя сегментными и одним чугунным снарядами, 176 — из 75-мм, 356 — из 47-мм и выпустить 1380 пулеметных пуль. Вероятно, что первые три броненосца — «Князь Суворов», «Император Александр III» и «Бородино» — сделали еще больше выстрелов, а последний применил еще и 305-мм калибр.

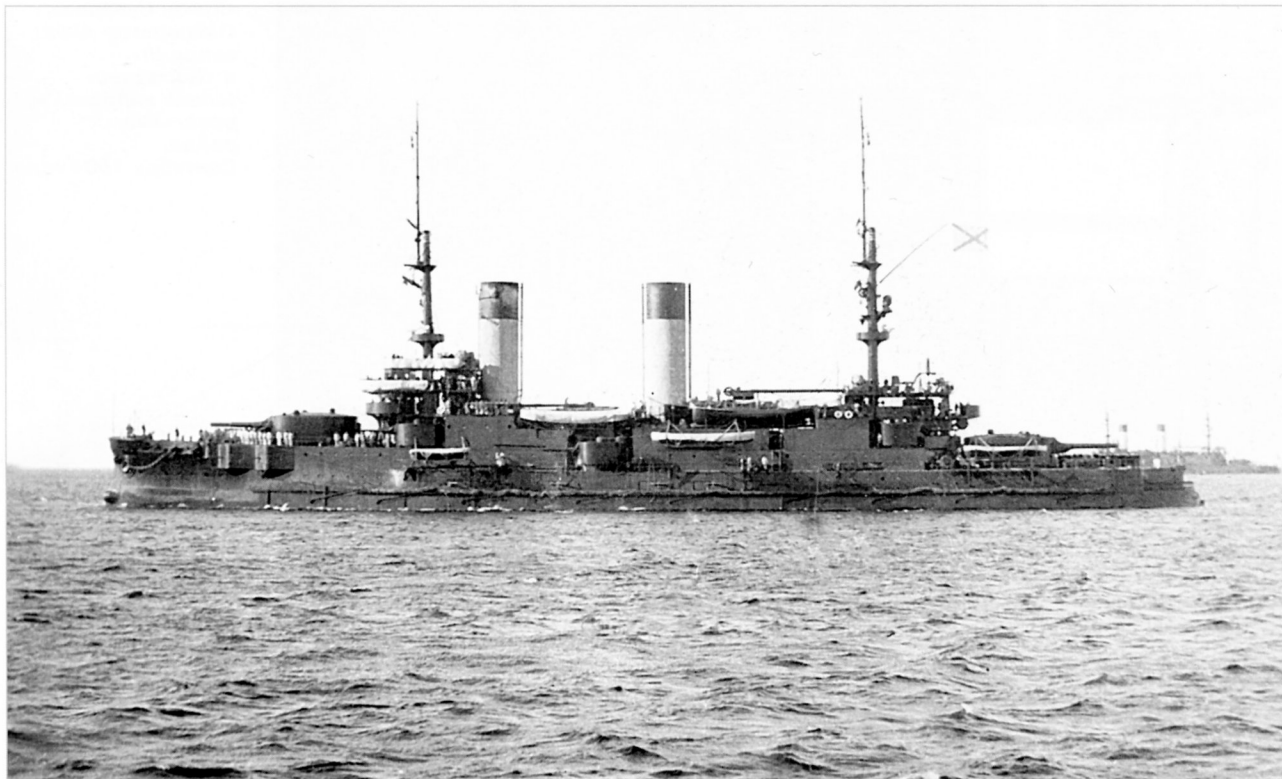
Результатом стрельбы стало потопление одного траулера с гибелью рыбаков;

еще несколько траулеров получили повреждения. Ни японских, ни каких-либо других миноносцев в этом районе не оказалось. Зато пять мелких снарядов поразили шедший параллельным курсом крейсер I ранга «Аврора», на котором был смертельно ранен священник.

Так получили «боевое» крещение 1-й отряд броненосцев и будущий «крейсер Революции». Офицеры броненосцев были удручены состоянием выучки своих команд, а З.П. Рожественский задумался о возможных последствиях. Британское правительство в резких выражениях выразило протест и потребовало репрессий.

Отряду пришлось высадить в испанском порту Виго трех офицеров — свидетелей для последующего разбирательства дела в международном суде. С «Бородино» съехал младший минный офицер В.Н. Шрамченко, с флагманского корабля — капитан 2 ранга Н.Л. Клад. Суд окончился извинениями России и выплатой денежной компенсации пострадавшим. Адмирал продолжил поход с заходом в Танжер для погрузки угля.

Эскадренный броненосец «Орел» в районе Либавы. 2 октября 1904 года



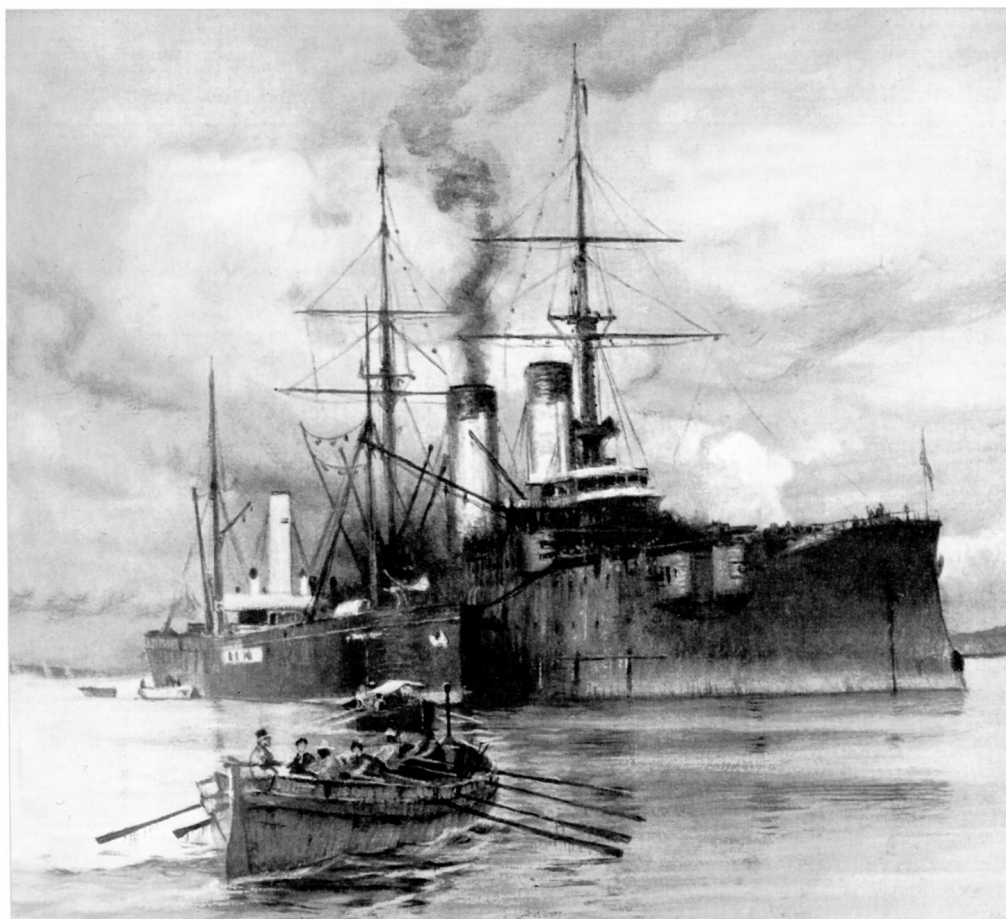
В Танжере эскадра разделилась, ее 1-й отряд с броненосцем «Ослябя» и тремя большими крейсерами во главе с З.П. Рожественским направился в Индийский океан вокруг Африки.

В походе командующий эскадрой подверг броненосцы типа «Бородино» острой критике за систематический выход из строя электрических приводов управления рулем, разрыв труб главного паропровода и, в основном, за малую дальность плавания. Фактический расход угля в начале похода оказался таким, что при запасе 1100 т и скорости 9,25–9,5 уз корабли, согласно рапортам З.П. Рожественского, могли пройти всего 1900 миль. На каждой стоянке адмирал с завидным постоянством требовал увеличения угольных запасов. Уголь вскоре занял центральную батарею, кают-компанию и даже верхнюю палубу позади кормовой башни.

С уменьшением метацентрической высоты пришлось мириться, «так как иначе нельзя море переплыть: корабли, очевидно, построены только для Финского залива в расчете на обстоятельства глубокого мира» — язвительно рапортовал Зиновий



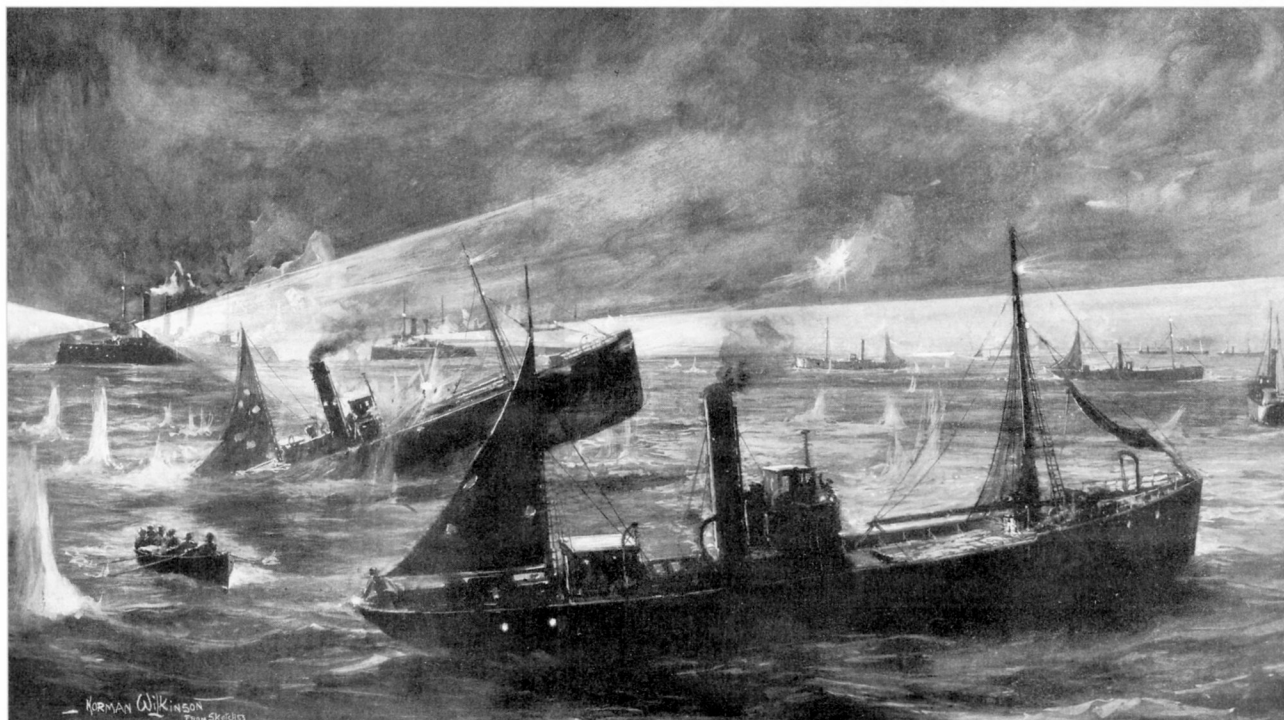
Командующий 2-й Тихоокеанской эскадрой вице-адмирал З.П. Рожественский на кормовом балконе флагманского корабля — эскадренного броненосца «Князь Суворов».
С рисунка того времени из зарубежной печати



Погрузка угля на эскадренный броненосец «Орел».
С рисунка того времени из зарубежной печати.
1904 год

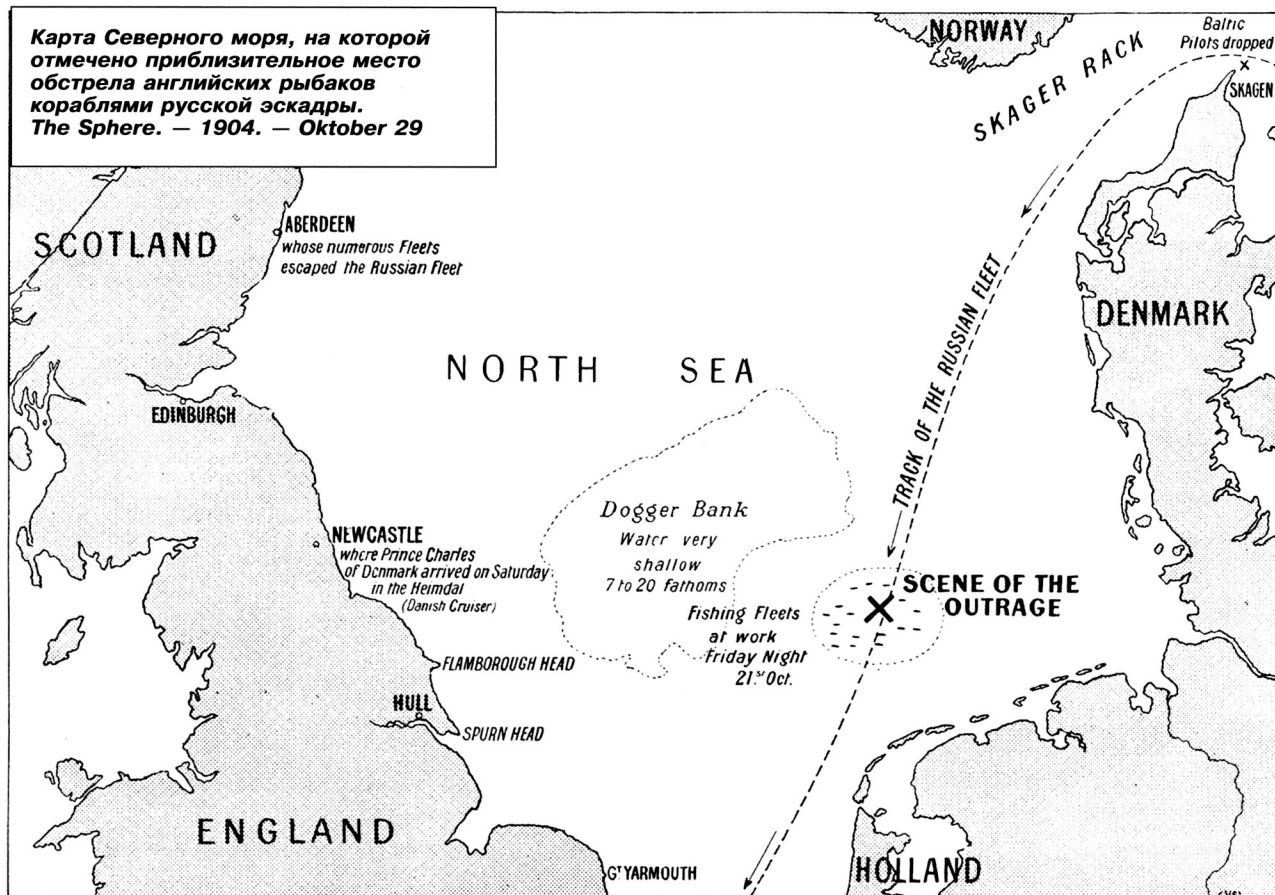
Личный состав четырех броненосцев 1-го Отряда на 22 октября 1904 года

Чины и звания	Штаб	«Князь Суворов» 8-й флотский экипаж	«Император Александр III» Гвардейский экипаж	«Бородино» 18-й флотский экипаж	«Орел» 14-й флотский экипаж	Всего
Строевые						
Флагманы	1	—	—	—	—	1
Штаб-офицеры	4	2	2	1	2	11
Обер-офицеры	8	18	17	19	18	80
Офицеры корпусов	2	—	—	—	—	2
Инженер-механики	1	7	7	7	7	29
Кондукторы	4	14	14	12	13	57
Унтер-офицеры	1	82	82	82	82	328
Рядовые	14	443	458	434	454	1803
Машинисты и кочегары	1	224	231	239	233	932
Музыканты	31	7	7	7	7	59
Содержатели	—	4	4	4	5	17
Нестроевые						
Медики	1	2	2	2	2	9
Классные чиновники	1	—	1	—	—	2
Унтер-офицеры	6	4	4	4	4	22
Рядовые	2	18	18	18	18	74
Священники	—	1	1	1	1	4
Итого	77	826	845	830	846	3424



Английские рыболовные суда под огнем русских кораблей. На первом плане траулер «Gull», на втором слева за ним — тонущий «Crane». С рисунка Н. Вилкинсона, помещенного в журнале «The Illustrated London News» за 29 октября 1904 года.

Карта Северного моря, на которой отмечено приблизительное место обстрела английских рыбаков кораблями русской эскадры.
The Sphere. — 1904. — Oktober 29



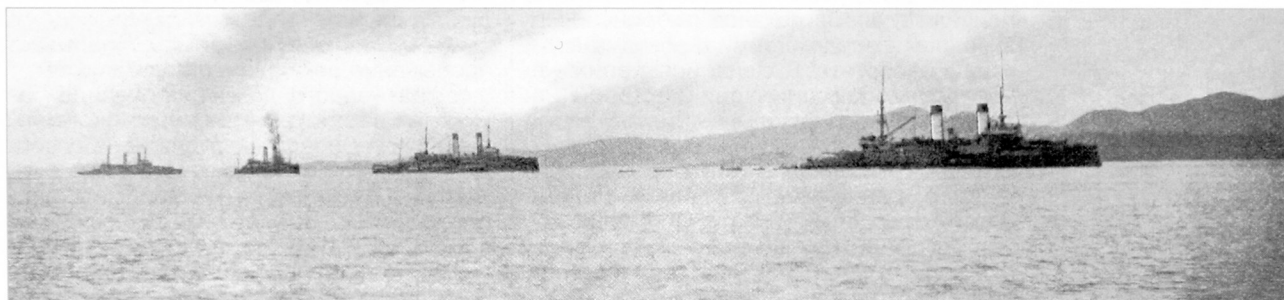
Петрович в Санкт-Петербург. В начале декабря в Ангра-Пекуэна (на западном побережье Африки) новые броненосцы погрузили по 2200 т угля, и водоизмещение «Бородино» достигло 16 346 т. С таким количеством топлива «Бородино» и «Орел», в отличие от «Суворова» и «Александра III», имели дифферент на нос и осадку почти на 0,3 м больше. Адмирал поспешил объяснить это своеволием строителей и командиров при постройке кораблей. Однако впоследствии выяснилось, что гвардейский «Император Александр III» в желании быть первым в погрузке топлива (и получать премии) допускал значительные — до нескольких сот

тонн — приписки количества принятого угля. Возможно, подобное имело место и на «Суворове».

В сложных условиях плавания броненосцы типа «Бородино» показали хорошие мореходные качества, выдержав в декабре 1904 года сильный шторм в Индийском океане. При высоте попутной волны более 12 м (длина около 110 м) их крен на качке не превышал 12° на борт, в то время как другие корабли кренились от 20 до 40°.

Правда, на полном ходу перегруженные корабли из-за унаследованных от «Цесаревича» весьма полных обводов кормы тащили за собой огромную

Эскадренные броненосцы типа «Бородино» во время стоянки в Виге. Октябрь 1904 года





массу воды – так называемую спутную волну, которая снижала скорость. Кроме того, в воду уходили башмаки и шесты сетевого заграждения. Зато положение несколько спасало хорошее качество краски (патентованный состав Гольцапфеля), обеспечивающее относительно малое обрастание подводной части. Чему потом японцы, изучавшие «Орел» в доке, немало удивлялись. Большинство наших офицеров считали, что при некоторой разгрузке корабля типа «Бородино» могли после похода развить скорость не менее 16–16,5 уз.

Вообще на эскадре бытовало мнение, что новые большие и быстроходные броненосцы достигнут Владивостока, а многие их более слабые собратья могут быть уничтожены противником.

Во время стоянки в Носси-бе на Мадагаскаре, машинисты «Бородино» под руководством В.С. Рябина и флагманского инженер-механика В.А. Обнорского привели главные механизмы броненосца в полный порядок, ликвидировав заводские недоделки. Правда, испытаний не проводили: командующий эскадрой не хотел рисковать «надрывом механизмов» на полном ходу.

Здесь же на Мадагаскаре броненосцы шесть раз выходили на эволюции, в том числе три раза — со стрельбой из крупных орудий, которая оказалась далеко не блестящей. Стрельбы прекратились после израсходования практического бое-

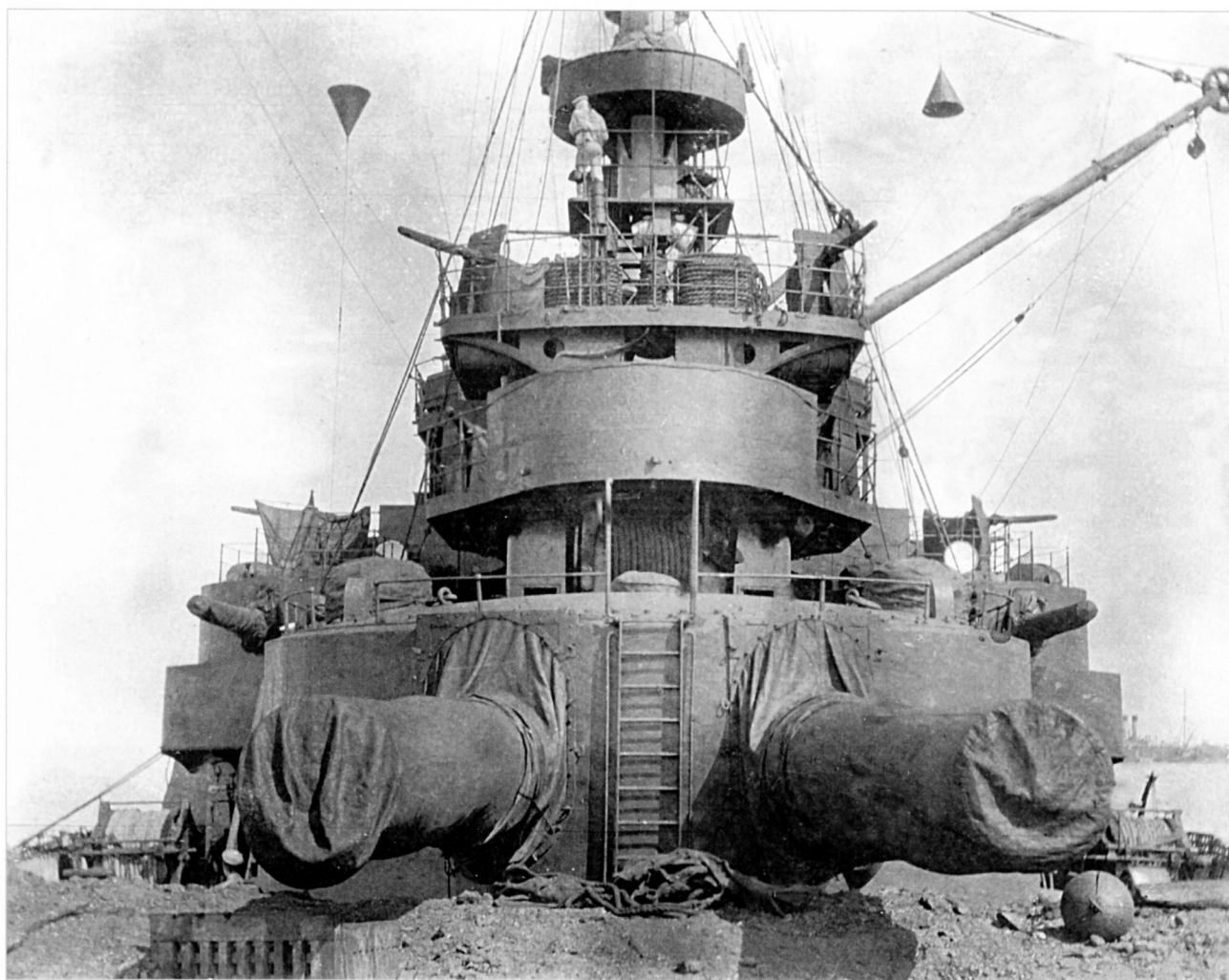
запаса. Боевые снаряды на учебу З.П. Рожественский расходовать не разрешил.

Есть сведения, что ко дню боя на «Орле» еще оставалось по три практических снаряда на орудие, а 152- и 75-мм боевых имелось на 20 % больше комплекта. Очевидно, что командующий помимо сбережения боевых снарядов руководствовался и другими соображениями. При выходах на стрельбы существовал риск повреждения кораблей (столкновения), аварий главных механизмов («не надорвать») и расходовался бесценный запас угля.

Офицеры и матросы броненосцев в беспримерном походе совершили настоящий подвиг. Длительное плавание в тропиках при частых угольных погрузках, без нормального отдыха потребовало предельного напряжения физических и моральных сил. Не удалось избежать и несчастных случаев: 29 декабря 1904 года во время погрузки угля в бортовом коридоре «Бородино» задохнулись и погибли два машиниста.

А.С. Новиков-Прибой так описывает пребывание эскадры на Мадагаскаре:

«...Ни одного дня не проходило без тяжелых работ: грузились углем, чистили котлы, разбирали механизмы, производили ремонты. Наряду с этим начались усиленные учения: артиллерийские, минные, отражение атак миноносцев, постановка мин заграждения, пожарные и боевые тревоги, освещение прожекторами. Несколько раз в разные числа выходили



в море для практических стрельб и маневрирования.

Первая стрельба происходила 13 января. Только "Сисой Великий", у которого что-то неладно было с машинами, остался на месте. Остальные же броненосцы и крейсера в количестве десяти выпелов ранним утром снялись с якоря. А когда вышли на морской простор, "Александр III", "Орел", "Наварин" и "Нахимов" спустили за борт Пирамидальные щиты. Эскадра, идя кильватерной колонной, стала огибать щиты, имея их в центре дуги.

Погода была тихая.

"Ослябя" открыл пристрелку, показал сигналом расстояние. После Этого и остальные суда стали стрелять по щитам. Я не знаю, как происходило на других кораблях, но у нас на броненосце управляли огнем из боевой рубки, давая время выстрела, направление цели и поправку целика. Меняя курс, мы то приближались к щитам до шести кабельтовых, то снова

увеличивали расстояние. Не считая выстрелов из средней и мелкой артиллерии, "Орел" выпустил по два практических снаряда из двенадцатидюймовых орудий.

Стрельба получалась плачевная. Да она и не могла быть лучше. Комендоры наши не имели настоящей тренировки ни с орудиями, ни с оптическими прицелами. Дальномеры системы Барра и Струда были установлены на судах уже во время войны. Их было всего только по два на каждом корабле. Матросы-дальномерщики не научились с ними обращаться. Я сам на этот раз слышал на "Орле", как два дальномерщика, определяя расстояние до одного и того же щита, передавали различные результаты.

– До неприятеля двадцать кабельтовых! – выкрикивал один из них.

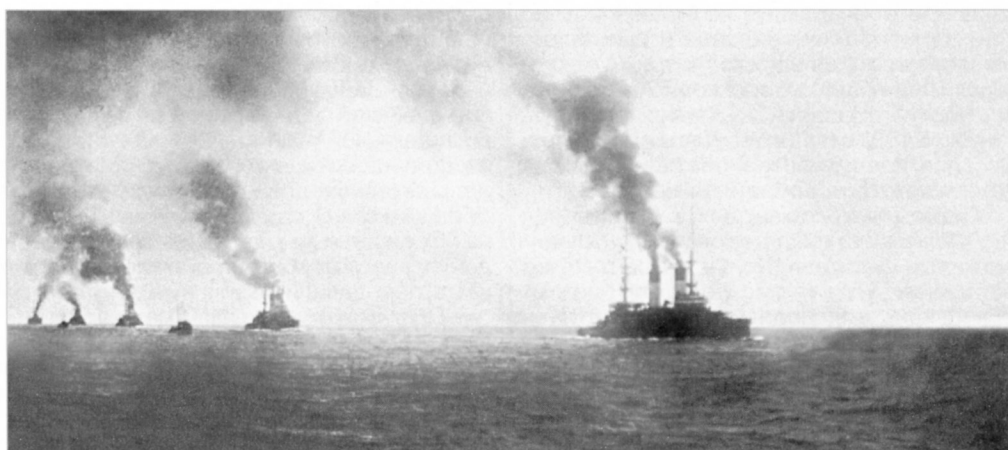
– До неприятеля двадцать восемь кабельтовых! – возвещал другой.

При такой большой разнице в наблюдении выпущенные снаряды, описывая

**Ют броненосца
«Орел», превращен-
ный в площадку
для хранения угля**



Офицеры эскадренного броненосца «Князь Суворов», 1904 год. Слева направо: 1-й ряд (сидят на палубе) — неизв., мичман Н.И. Кульнев, неизв., неизв.; 2-й ряд (сидят) — лейтенант Е.А. Леонтьев, лейтенант П.Е. Владимирский, капитан 1 ранга В.В. Игначиус, капитаны 2 ранга Н.Л. Кладо и А.П. Македонский, старший врач А.М. Надеин, капитан 2 ранга П.П. Македонский; 3-й ряд (стоят) — мичманы М.С. Краевский, Б.Н. Шишкин, младший врач А.М. Матавкин, лейтенанты А.Н. Новосильцов и Б.А. Данчич, неизв., лейтенанты П.А. Вырубов, А.А. Редкин, полковник Корпуса флотских штурманов В.И. Филипповский, лейтенанты П.И. Орнатов, С.С. Свербеев, четверо неизвестных; 4-й ряд — неизв., неизв., подполковник Корпуса морской артиллерии Ф.А. Берсенов, лейтенант Н.И. Богданов, неизв. Вариант росписи составлен В.В. Толкачёвым (Рига)



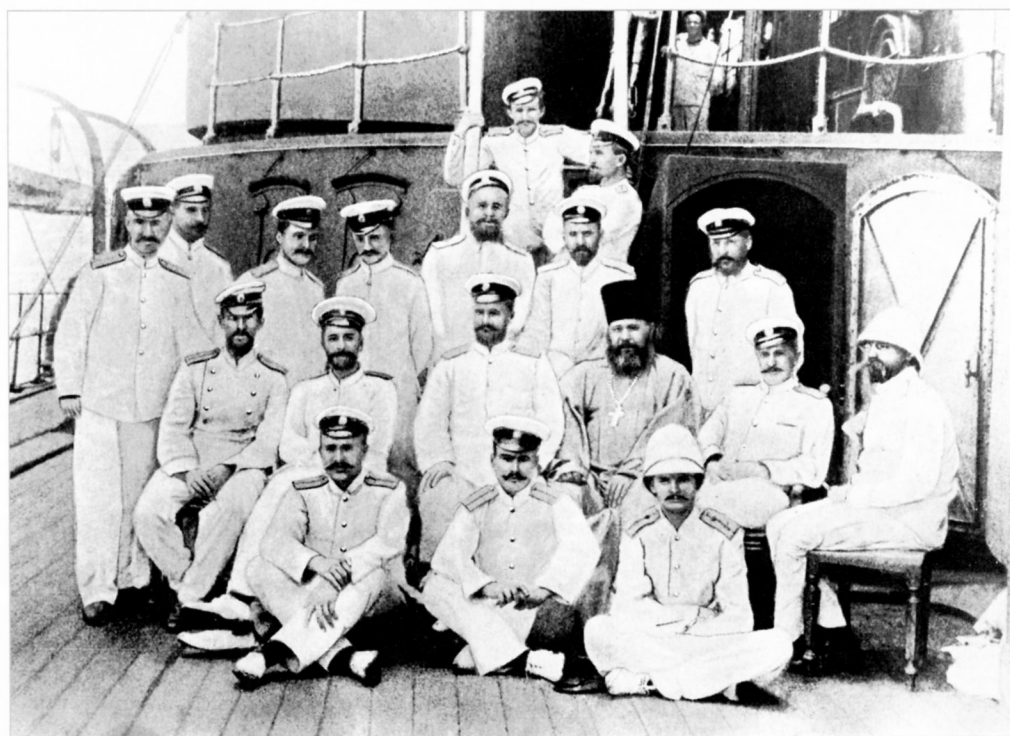
Маневры 2-й Тихоокеанской эскадры в Носси-Бе

**Экипаж
эскадренного
броненосца
«Князь Суворов»**

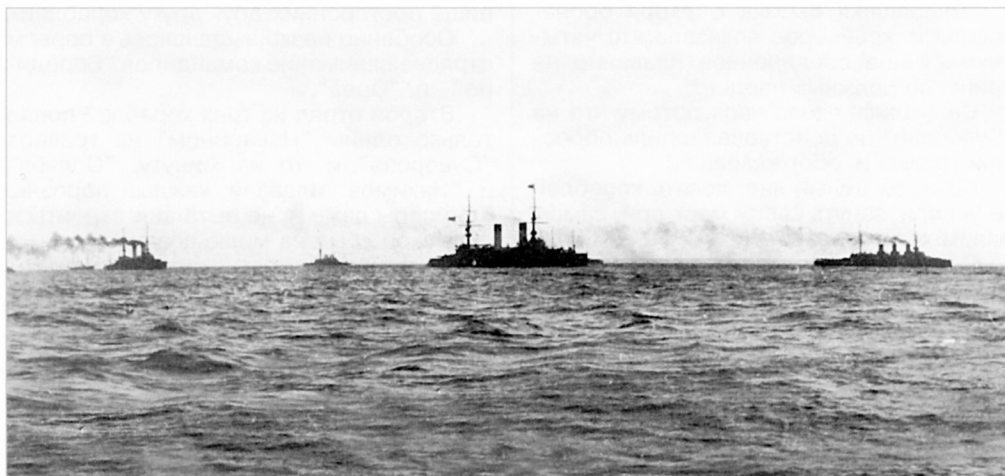




**Эскадренный
броненосец
«Бородино»**



**Группа офицеров эска-
дренного броненосца
«Бородино»**



2-я Тихоокеанская эскадра в походе.
В центре флагман эскадры — эскадренный броненосец «Князь Суворов», справа — флагманский корабль 2-го броненосного отряда эскадренный броненосец «Ослябя»

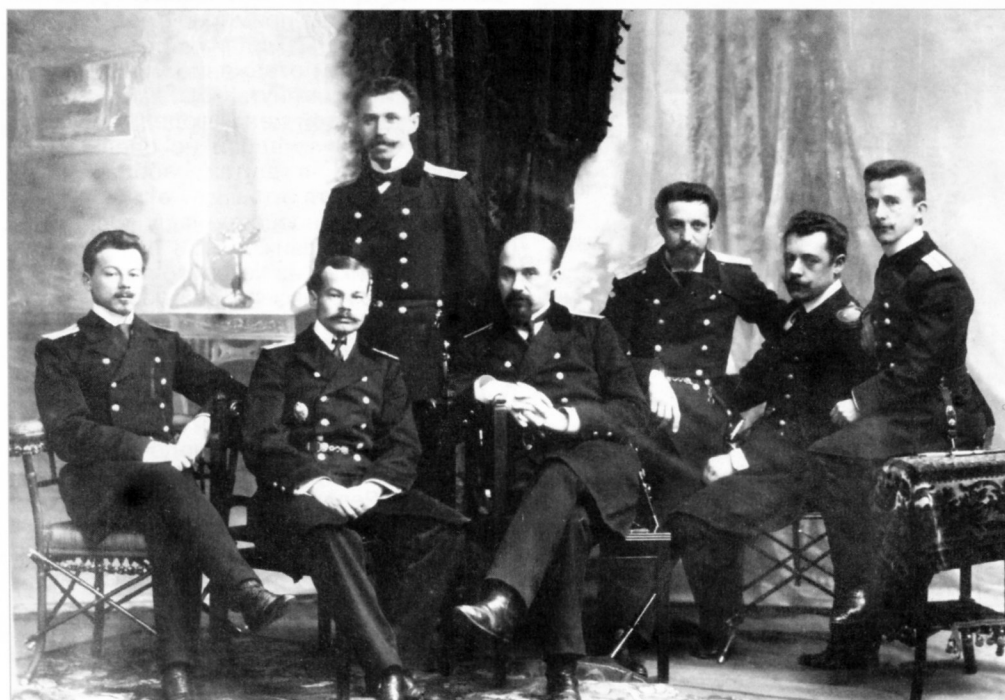
траекторию, делали либо недолет, либо перелет, но не попадали в цель.

В других случаях было еще хуже. В правой кормовой шестидюймовой башне на циферблате было показано расстояние одиннадцать кабельтовых. Командир башни, руководствуясь таким указанием, поставил орудия на соответствующий угол возвышения и открыл огонь. А на самом деле до щита было двадцать четыре кабельтовых. Левая носовая башня, приступая к действию, сразу же лишилась подачи, и в нее таскали снаряды из правой башни. Кроме того, очень волновались комендоры. Один из них, например, целился сорок минут, но так и не сделал выстрела. Затем приказания, исходив-

шие из боевой рубки, выполнялись с большим опозданием, так как в башнях всегда было что-либо не готово. В общем, выяснилось, что в боевом отношении мы совершенно никуда не годимся.

Вечером, возвращаясь на якорную стоянку в Носси-Бэ, я смотрел на командира, на старшего артиллериста и на других офицеров. У них был такой подавленный и виноватый вид, как будто их только что оттрепали за уши. "Орел" не представлял собою исключения — оскандалилась вся эскадра, не умея ни стрелять, ни управляться.

По поводу этого выхода в море вот что писал Рожественский на второй день в своем приказе № 42:



Группа офицеров эскадренного броненосца «Орел».
Слева направо: прапорщик по механической части В.И. Антипин, поручики Н.Г. Русанов и Н.М. Румс (стоит), подполковник И.И. Парфенов, штабс-капитан К.А. Скляревский, лейтенант С.Я. Павлинов, поручик П.А. Можжухин

"Вчерашняя съемка с якоря броненосцев и крейсеров показала, что четырехмесячное соединенное плавание не принесло должных плодов.

Снимались около часа, потому что на "Суворове" не действовал шпиль, обросший грязью и обожжавший.

Но и за целый час десять кораблей не успели занять своих мест при самом малом ходе головного.

С утра все были предупреждены, что около полудня будет сигнал — повернуть всем на восемь румбов и в строе фронта застопорить машины для спуска щитов.

Тем не менее все командиры растерялись и вместо фронта изобразили ско-

пище посторонних друг другу кораблей.

Особенно резко выделялось в первом отряде невнимание командиров "Бородино" и "Орел".

Второй отряд из трех кораблей попал только одним "Навариним" на траверз "Суворова", и то на минуту. "Ослябя" и "Нахимов" плавали каждый порознь. Крейсера даже и не пытались строиться, "Донской" был на милю позади прочих.

Призванные снова в кильватерную колонну для стрельбы, корабли растянулись так, что от "Суворова" до "Донского" было пятьдесят пять кабельтовых.

Разумеется, пристрелка одного из кораблей, даже среднего, не могла служить на пользу такой растянутой колонне...

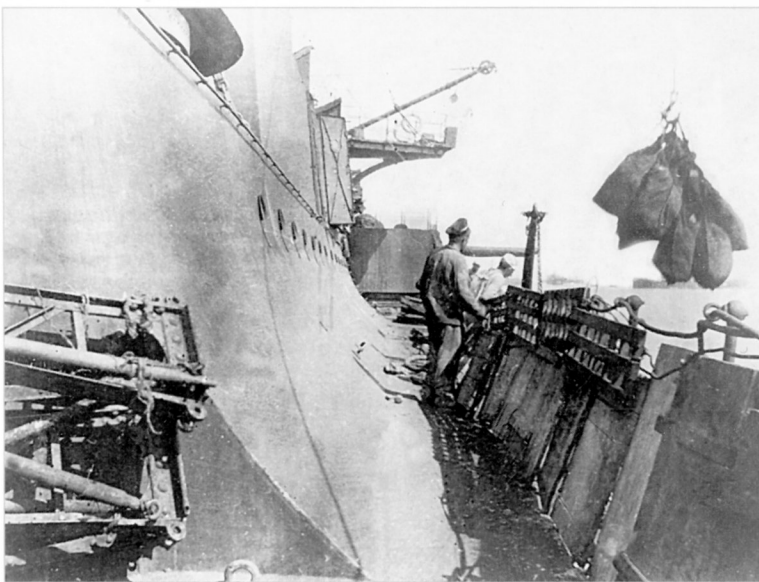
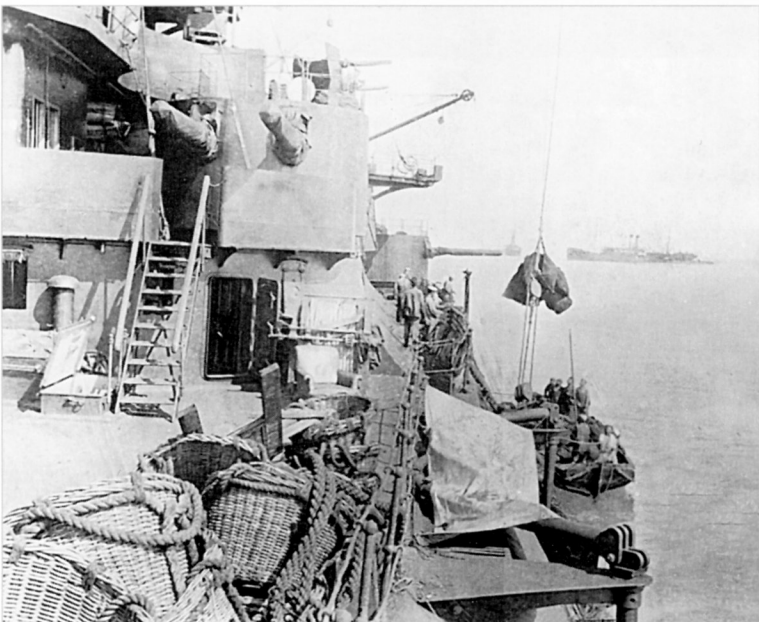
Вчерашняя эскадренная стрельба велась в высшей степени вяло и, к глубокому сожалению, обнаружила, что ни один корабль, за исключением "Авроры", не отнесся серьезно к урокам управления при исполнении учений по планам.

Ценные двенадцатидюймовые снаряды бросались без всякого соображения с результатами попадания разных калибров: иногда через несколько минут полного молчания раздавался выстрел из двенадцатидюймовой пушки, а за эти несколько минут крупно изменились и расстояние до цели, и курсовой угол, и положение относительно ветра. Какими же пристрелочными данными руководствовался управляющий артиллерией, выпуская ценные снаряды так, наудалую?

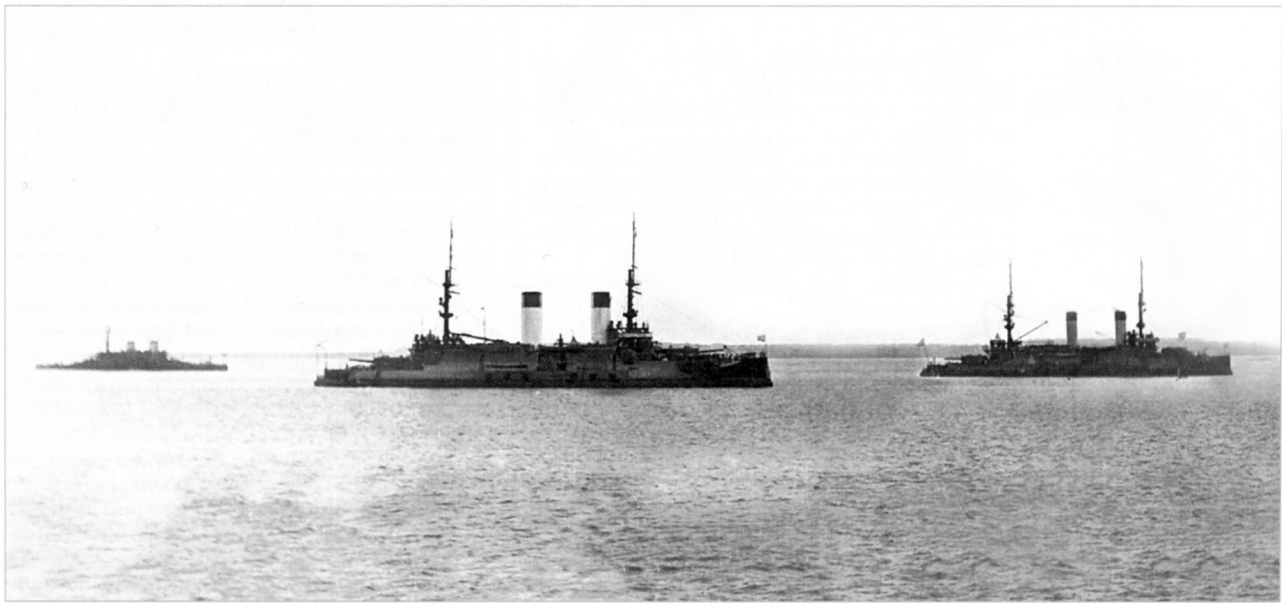
Стрельба из 75-миллиметровых пушек была также очень плоха; видно, на учениях наводка по оптическим прицелам практиковалась "примерно", поверх труб. О стрельбе из 47-миллиметровых орудий, изображающей отражение минной атаки, стыдно и упомянуть; мы каждую ночь ставим для этой цели людей к орудиям, а днем всею эскадрой не сделали ни одной дырки в щитах, изображающих миноносцы, хотя эти щиты отличались от японских миноносцев в нашу пользу тем, что были неподвижны..."

Этот приказ, из которого я взял только выдержки, вызвал разговоры среди офицеров. На переднем мостике встретились два лейтенанта: Павлинов и Гирс. Первый сказал:

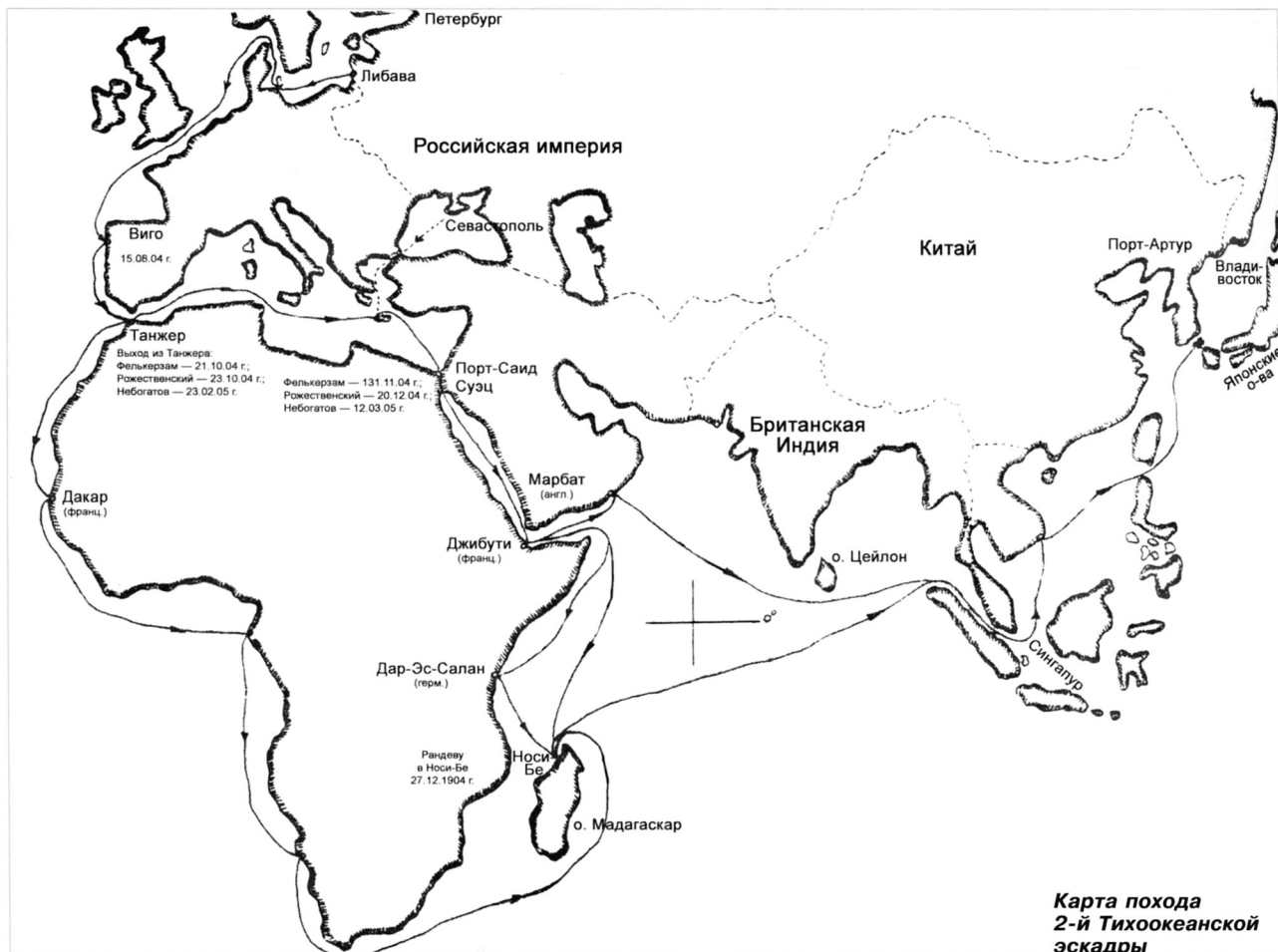
— Собственно говоря, кто тут виноват, если не сам адмирал? Он снаряжал эскадру. Все наши боевые недочеты можно было видеть уже тогда, когда мы еще стояли в Ревеле. Зачем же понесла нас нелегкая сила к черту в лапы?



Погрузка угля на эскадренный броненосец "Орел"



Корабли 2-й Тихоокеанской эскадры во время одной из стоянок.
Слева направо: эскадренные броненосцы «Наварин», «Император Александр III» и «Бородино»



Лейтенант Гирес соглашаясь с ним, добавил:

— Командующий дорожит каждым снарядом. Но хуже будет, если все наши боевые запасы вместе с кораблями пойдут на дно моря.

— Ну и этот жук хорош, адмирал Бирилев. Сплавил нас и доволен. Еще награду за нас получит. Ане позаботился выслать с каким-нибудь транспортом запасы снарядов для практической стрельбы.

— Виновато и морское министерство и еще кое-кто.

— Ведь нужно быть безголовым, чтобы такую эскадру посылать на войну.

18 и 19 января опять выходили в море для той же цели. Кроме "Жемчуга", миноносцев и транспортов, оставшихся на месте, снялись с якоря пятнадцать кораблей: "Суворов", "Александр III", "Бородино", "Орел", "Ослябя", "Наварин", "Сисой Великий", "Нахимов", "Аврора", "Донской", "Алмаз", "Светлана", "Урал", "Терек" и "Кубань". Последние четыре судна не принимали участия в стрельбе, а удалялись от нас на горизонт, выполняя роль сторожевой службы.

Эскадра и в эти два дня проявила себя с отрицательной стороны. Плохо выполнялись эволюции. Не удавались простейшие повороты, а когда корабли переходили в строй фронта, то они напоеминали новобранцев, не имеющих понятия о самых элементарных захождениях. Не лучше было и со стрельбой. Мало того, чуть было не натворили бед. Один снаряд упал около самого борта "Донского", а другой пробил ему мостик, снес две стойки и сделал выбоину в палубе. Чугунный шестидюймовый снаряд был практический, поэтому не разорвался, и дело обошлось без жертв. Это впел "Донскому" флагманский броненосец "Суворов".

Рожественский в приказе № 50 опять бичевал свою эскадру: "В расходовании снарядов крупных калибров замечается все та же непозволительная неосмотрительность..."

Скорость же стрельбы 18 и 19 января была еще меньше, чем 13 января...

Следующий выход в море был спустя шесть дней. Нас сопровождали семь миноносцев. Как на этот раз обстояло дело в смысле учения? В приказе Рожественского от 25 января, № 71, многие не без волнения прочли следующие строки:

"Маневрирование эскадрой 25 сего января было нехорошо.

Простейшие последовательные повороты на два, на три румба при перемене курса эскадры в строе кильватера никому не удавались: одни при этом входили внутрь строя, другие выпадали наружу, хотя море было совершенно покойно и ветер не превосходил трех баллов.

Стрельба из больших орудий 25 января была бесполезным выбрасыванием боевых запасов.

Иные выбрасывали первые два снаряда залпом, а третий через четверть часа, другие кляли все три снаряда с огромными и однообразными недолетами иль столь же с упорными перелетами, не меняя прицела..."

Вследствие недостатка боевых запасов на этом закончилась наша практическая стрельба.

Во всех четырех случаях мы спускали с "Орла" один и тот же щит. По нему палили со всей эскадры, пуская в ход крупную, среднюю и мелкую артиллерию. Не оставались без действия и пулеметы. Стреляли и с большого расстояния, и с малого, приближаясь иногда до цели на шесть кабельтовых. Однако щит остался невредим, и когда в последний раз вытаскивали его на палубу, на нем не оказалось даже ни одной царапины.

Какой вывод можно было отсюда сделать?

Боцман Воеводин изрек:

— Эскадра для нас — это гроб со свечкой.

Теперь мало кто сомневался, что нас посылают на убой. Кого может победить такая эскадра, которая за четыре дня стрельбы не сумела попасть ни одним снарядом в свои собственные щиты? Разумное руководство немедленно вернуло бы ее назад..."

«...Носси-Бэ очень красив, но европейцам на нем было трудно жить. Некоторые не выдерживали более трех лет и умирали. За время нашей стоянки здесь увеличились болезни среди команды. Лихорадка, дизентерия, туберкулез, фурункулы, помешательства, тропическая сыпь, ушные заболевания стали обычным явлением. Заболел и я тропической сыпью. Вся кожа покрылась мелкими водянистыми волдырями. Правда, если лежать не двигаясь, то, кроме зуда, не испытываешь особенного беспокойства, но нельзя ни нагнуться, ни напирать мускулов, — едва видимые волдыри лопаются, причиняя мучительную боль, и тело покрывается, словно от пота, бесцветной влагой. Но подобная болезнь никого не избавляла от работы, а доктора не обращали на нее внимания.

Жизнь на эскадре разлагивалась. Беспросветность будущего убивала в офицерах и команде интерес к своим обязанностям и вообще к разумным делам. Люди не знали, в чем найти забавление, и, как нарочно, проявляли себя только с худшей стороны.

Адмирал Рожественский решил подтянуть личный состав. А для этого, по его мнению, нужно было занять всех делом настолько, чтобы ни у кого не оставалось

**Дислокация кораблей
2-й Тихоокеанской эскадры
в бухте Камран.**

Начало апреля 1905 года.

**Эти и последующие две схемы выполнены
мичманом крейсера «Жемчуг»
Г.А. Тавастьерна**

времени задуматься над своей судьбой и над событиями в России. Погрузки угля и запасов с транспортов, боевые учения, ночные атаки на минных катерах, высадки десанта на берег, очистка корабельных днищ от ракушек и водорослей, разные тревоги не давали покоя ни днем, ни ночью. Ко многим другим работам прибавилась еще одна: ежедневно команда отправлялась на баркасах к берегу за пресной водой. Потом придумали для нас шлюпочное учение. Каждое утро после завтрака матросы усаживались на гребные суда и, работая веслами, обходили вокруг всей эскадры. Возвращались к своему кораблю перед самым подъемом флага. На баке по этому поводу слышались озлобленные разговоры:

— На что нам сдалось это учение гребле? Ведь не на шлюпках мы будем сражаться с японцами?

— Бешеный адмирал нарочно нас мучает.

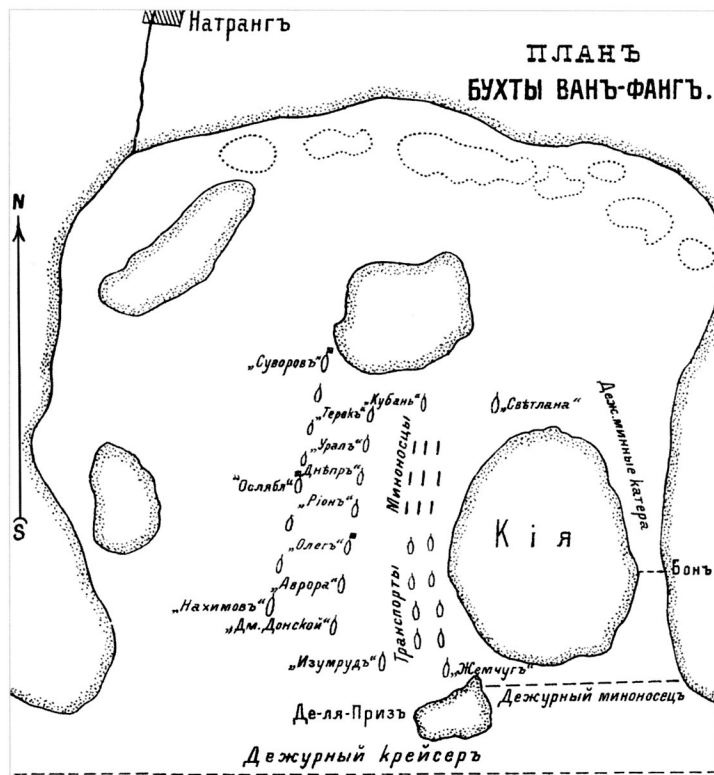
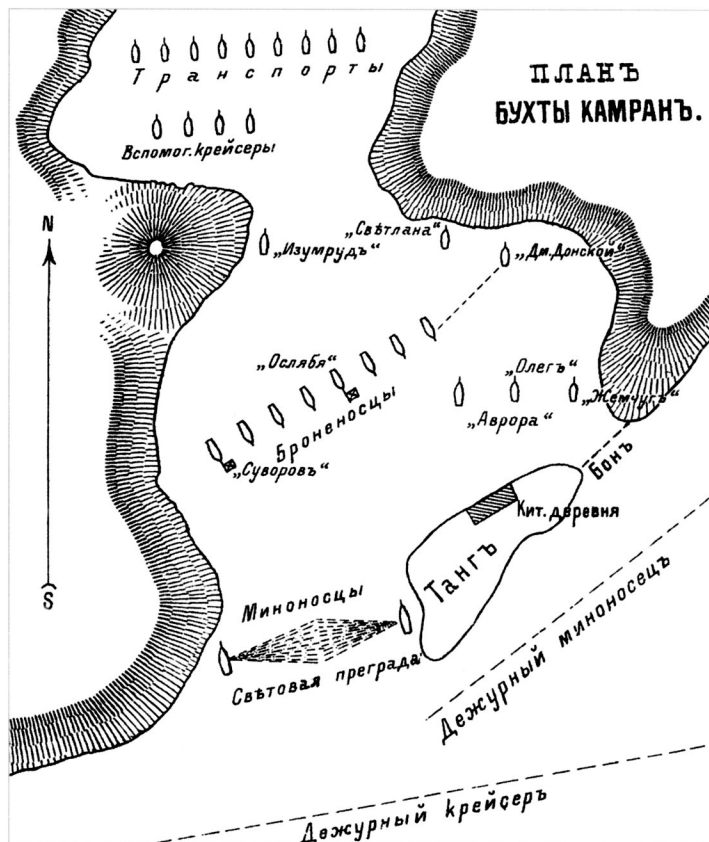
— Он лучше подумал бы о другом. Мы ни разу не практиковались с подводкой пластыря. В случае пробоины в подводной части корпуса что мы будем делать?

Мы не спали как следует ни одной ночи. Многие настолько переутомлялись, что едва передвигали ноги по палубе. Но этим адмирал несколько не достиг своей цели. Наоборот, процент преступлений и нарушений дисциплины возрастал.

На кораблях развилось пьянство. Офицеры доставали спиртные напитки легально, в буфете своей кают-компании, а матросы приобретали их тайно, на берегу или с иностранных коммерческих судов...

Адмирал З.П. Рожественский трезво оценивал обстановку и торопился продолжить поход, но его сдерживало нарушение снабжения углем: немецкие пароходы-угольщики отказывались идти в район боевых действий. Наконец, вопрос с углем был решен и в марте 1905 года эскадра пересекла Индийский океан и вскоре сделала остановку в бухте Камранг у берегов Индокитая, откуда, присоединив отряд контр-адмирала Н.И. Небогатова, 1 мая вышла на прорыв

**Дислокация кораблей
2-й Тихоокеанской эскадры
в бухте Ван-Фанг.
Апрель 1905 года**



В кают-компании
эскадренного
броненосца
«Император
Александр III»
За столом сидят
помощник старшего
инженер-механика
А.А. Тетерин,
лейтенанты князь
Б.М. Кантакузен
граф Сперанский,
Н.В. Ден 3-й,
В.А. Эллис 1-й,
И.Н. Эллис 2-й и
Е.Г. Демидов и врач
Б.Л. Бертенсон

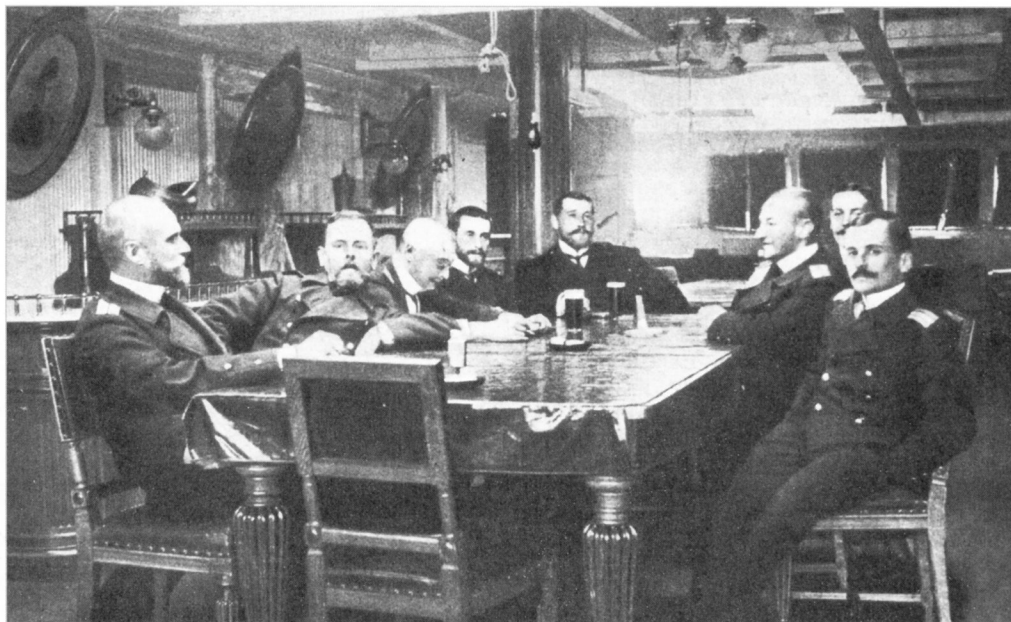
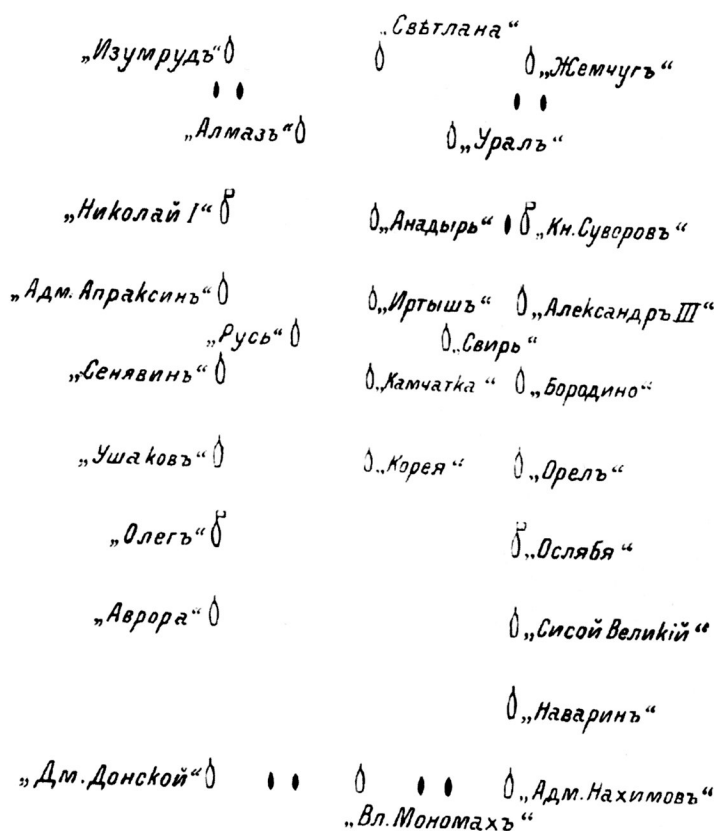


Схема походного
строя кораблей 2-й
Тихоокеанской эска-
дры в Восточно-
Китайском море.
Май 1905 года

Эскадра имѣетъ такой походный строй:



во Владивосток. 14 мая после 1922-мильного перехода 2-я Тихоокеанская эскадра вошла в Корейский пролив, где ее поджидал японский Соединенный флот адмирала Того Хейхатиро.

По данным младшего штурмана «Орла» лейтенанта Л.В. Ларионова, от Либавы до Камранга (до 1 апреля) броненосец прошел 17 590 миль за 1992 ходовых часа. Двадцать дней заняли погрузки угля, которого приняли 12 832 т. Расход его составил 11 780 т, при выходе из Либавы корабль имел на борту 940,5 т. На последнем переходе была еще одна погрузка. Утром 13 мая, накануне сражения, «Император Александр III» показал запас 1205, «Бородино» — 1115 и «Орел» — 1095 т угля. Можно предположить, что приведенные данные по переходу близки между собой для всех четырех однотипных броненосцев. Следует отметить, что вице-адмирал З.П. Рожественский и его штаб не провели должной подготовки эскадры к бою, в частности, радикальной разгрузки кораблей, избавления их от лишнего дерева и окраски в «боевой» цвет. Броненосцы типа «Бородино» — главная ударная сила эскадры — вступили в бой с суммарной перегрузкой около 1700 т, в результате над водой у миделя осталось всего около 1,4 м, а в носу не более 2 м второго броневых пояса. По другим данным, водоизмещение кораблей этого типа перед боем составляло около 15 000 т. Известно также, что утром 14 мая «Бородино» имел на борту чуть более 1000 т угля. Так или иначе, но перегрузка снижала запас плавучести и боевую устойчивость кораблей в целом.

В ЦУСИМСКОМ СРАЖЕНИИ

Тактическая организация русской эскадры предусматривала выделение четырех кораблей типа «Бородино» в отдельный отряд под личным командованием З.П. Рожественского, державшего флаг на броненосце «Князь Суворов». Но при этом отнюдь не имелось в виду раздельное маневрирование отрядов — двенадцати японским броненосным кораблям (4 броненосца и 8 броненосных крейсеров) командующий эскадры предполагал противопоставить двенадцать своих, в сомкнутом строю при эскадренной скорости всего 9 уз.

Наибольшую угрозу для русских представляли четыре японских броненосца, объединенные в 1-й боевой отряд с крейсерами «Ниссин» и «Кассуга» под командованием самого главнокомандующего адмирала Того Хейхатиро. Этот отряд не имел подавляющего превосходства над 1-м русским броненосным (см. табл. на стр. 149), который включал полностью однотипные корабли с более удачным расположением артиллерии. Логичным решением для З.П. Рожественского было присоединение пятого быстрого броненосца «Ослябя» (типа «Пересвет») и атака отряда Того с выгодной для русских орудий дистанции (порядка 20 – 25 кб). Тяжелое повреждение одного-двух броненосцев могло заставить японцев отказаться от продолжения боя. Но русский командующий любезно предоставил инициативу противнику.

Более того, вскоре после обнаружения главных сил Того в 13 ч 20 мин рокового дня 14 мая 1905 года Рожественский начал перестроение своих броненосцев в однокильватерный строй без должного расчета и в условиях быстрого сближения с неприятелем. Из боевой рубки флагманского корабля командующий эскадрой видел, что противник, избрав бой на параллельных курсах, начал последовательный поворот влево, предоставляя возможность русским некоторое время обстреливать состворившиеся японские корабли. Когда головные корабли Того — броненосцы «Микаса» и «Сикисима» — легли на новый курс, Зинный Петрович приказал открыть огонь и поторопился уменьшить скорость с 11 до 9 уз. В результате четвертый в строю — «Орел» — не успел занять место впереди «Осляби», который застопорил ход, повернувшись бортом к противнику, а следующие за ним броненосцы частично сбились в кучу.

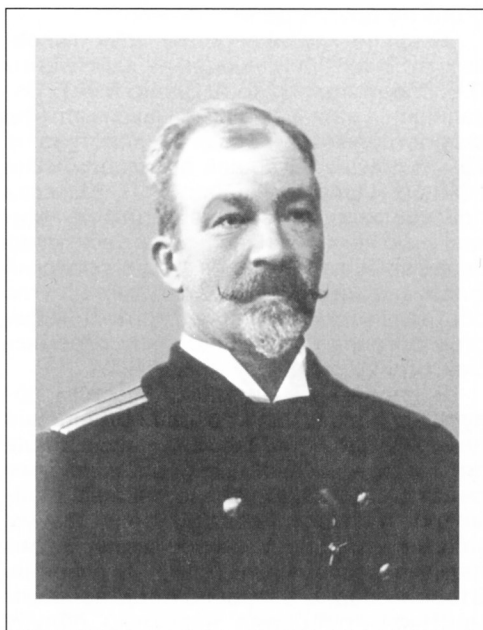
Командир левой носовой 152-мм башни «Суворова» лейтенант Борис Данчич в 13 ч 49 мин произвел пристрелочный выстрел с дистанции 32 кб. Снаряд упал всего в 20 м от «Микасы». Вслед за флагманским кораблем русские броненосцы открыли огонь, пытаясь сосредоточить его на головном броненосце противника. Фактически по «Микасе» стреляли «Князь Суворов», «Император Александр III», «Бородино», а некоторое время также «Ослябя» и «Орел». Последний, оказавшись вне строя, пристреливался через «Ослябю» и с неверной дистанции по дальномеру — 55 кб, которую он не мог сразу откорректировать из-за невозможности увидеть падение своих снарядов: «Микаса» временами скрывался за стеной всплесков. «Ослябя» с первых минут попал под огонь двух броненосцев и нескольких крейсеров, его носовая башня до выхода из строя произвела всего три выстрела, а кормовая вскоре перенесла огонь на другие цели.

Старшие артиллеристы трех головных русских броненосцев — лейтенанты П.Е. Владимирский, В.А. Эллис и П.Е. Завалишин — сразу развили максимальную скорострельность, введя в действие и 75-мм орудия. Старший артиллерийский офицер «Орла» лейтенант Ф.П. Шамшев пристрелкой уточнил дистанцию до «Микасы», но не успел использовать всю мощь своей артиллерии: через 10 мин японский флагманский броненосец вышел из угла обстрела кормовой башни; противник быстро обгонял русскую колонну, стремясь охватить ее голову.

В первые 17 мин боя «Микаса» получил с головных русских броненосцев девятнадцать попаданий, в том числе пять 305-мм и четырнадцать 152-мм снарядами. Один из двенадцатидюймовых снарядов пробил крышу 152-мм каземата, рядом сдетонировали 76-мм патроны, вся прислуга получила ранения. Второй снаряд взорвался под носовым мостиком, повредил навесную палубу, его осколки попали в боевую рубку, а на мостике едва не поразили адмирала Того. Третий тяжелый снаряд пробил 152-мм броню под казематом № 1 и вызвал затопление угольной ямы. Но этих попаданий оказалось недостаточно, чтобы вывести из строя 15 000-тонный корабль. «Микаса» маневром уклонился от огня, который не был четко организован даже в пределах 1-го русского броненосного отряда.



**Эскадренный
броненосец
«Князь Суворов» —
флагманский ко-
рабль 2-й Тихооке-
анской эскадры.
Ревельский рейд.
Сентябрь 1904 года**



**Командир и старший
офицер эскадрен-
ного броненосца
«Князь Суворов»
капитан 1 ранга
В.В. Игнатиус
(слева)
и капитан 2 ранга
А.П. Макендонский**



Плохая организация огня русской эскадры привела к тому, что три других сильнейших японских корабля — «Сикисима», «Фудзи» и «Асахи» — практически остались необстрелянными. Вслед за «Микасой», открывшим огонь с первыми попаданиями в него снарядов, «Асахи» без помех начал стрельбу по русскому флагманскому кораблю. «Сикисима» и

«Фудзи» обстреляли «Осяблю» и нанесли ему губительные повреждения. С 14 ч «Фудзи» перенес огонь на «Князя Суворова», по которому стрелял также и броненосный крейсер «Адзума».

Через несколько минут после открытия огня «Князь Суворов» начал получать одно попадание за другим. Первый снаряд разорвался у носового мостика, осколками

ранило младшего флаг-офицера мичмана Георгия Церетели. Вскоре загорелась обшитая внутри деревом сигнальная рубка. Попадания японских фугасных снарядов в батарейную палубу, каюту командира, шлюпки и катера на спардеке создали новые очаги пожаров, многочисленные осколки перебивали пожарные шланги и поражали людей из аварийной партии. Руководивший ею старший офицер броненосца капитан 2 ранга А.П. Македонский вскоре был смертельно ранен. Его сменил штабной офицер капитан 2 ранга В.И. Семенов.

Но справиться с очагами загорания не удалось: через полчаса с начала боя «Князь Суворов» скрылся в дыму пожаров. Боевую рубку покинул раненый командир — капитан 1 ранга В.В. Игнациус. Теперь броненосцем командовал старший артиллерийский офицер П.Е. Владимирский, заменивший на штурвале убитых рулевых. В переполненном перевязочном пункте раненый иеромонах отец Назарий с носилок благословлял искалеченных осколками. С фока-реи свисали обрывки обгоревших сигнальных фалов, на которых уже невозможно было поднимать сигналы. Радиотелеграф, непрерывно принимавший японские телеграммы, в 14 ч 12 мин замолчал навсегда: вслед за воздушной антенной вышла из строя и боевая. Разрывом снаряда сорвало часть крыши кормовой 305-мм башни, но она еще продолжала стрельбу. Зато левую кормовую 152-мм башню пришлось покинуть — ее раскалил пожар в адмиральском помещении броненосца.

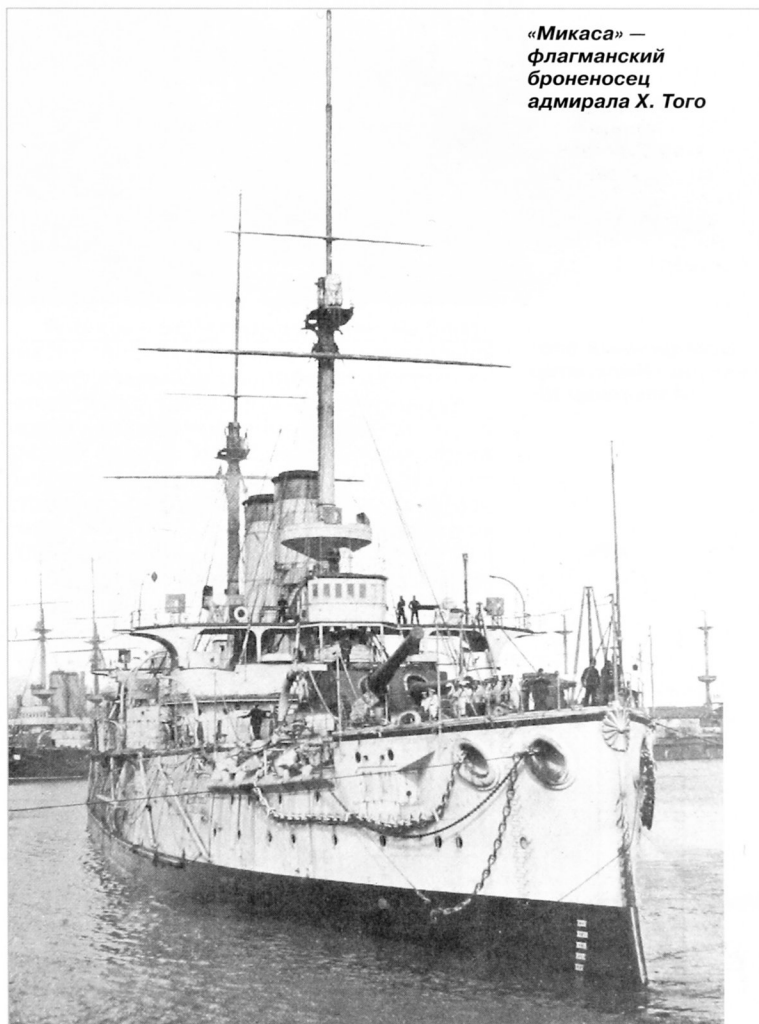
Волей З.П. Рожественского «Князь Суворов» не маневрировал, несмотря на предложение командира уклониться от японских накрытий. Адмирал думал о точности своего огня. Под градом японских снарядов флагманский броненосец лишь дважды подвернул на два румба вправо, что не позволило выйти из охвата, но несколько улучшило условия стрельбы. Японцы, между тем, не видя «Князя Суворова» из-за дыма, перенесли огонь на «Император Александр III», который получил несколько попаданий и тоже загорелся. Возможно, что попадание снаряда вызвало повреждение рулевого привода на «Бородино», который на короткое время вышел из строя. Почти одновременно, около 14 ч 20 мин, строй покинул и находившийся в бедственном состоянии «Ослябя». На время эти два броненосца и «Орел» сошлись, облекая японцам попадания. «Бородино» энергично отвечал противнику из кормовой 305-мм башни лейтенанта Е.И. Яковлева, стреляя через ют «Орла». 203-мм снаряды

**Соотношение сил первых отрядов главных сил З.П. Рожественского и Того Хейхатиро в бою 14 мая 1905 года.
Количество орудий в бортовом залпе**

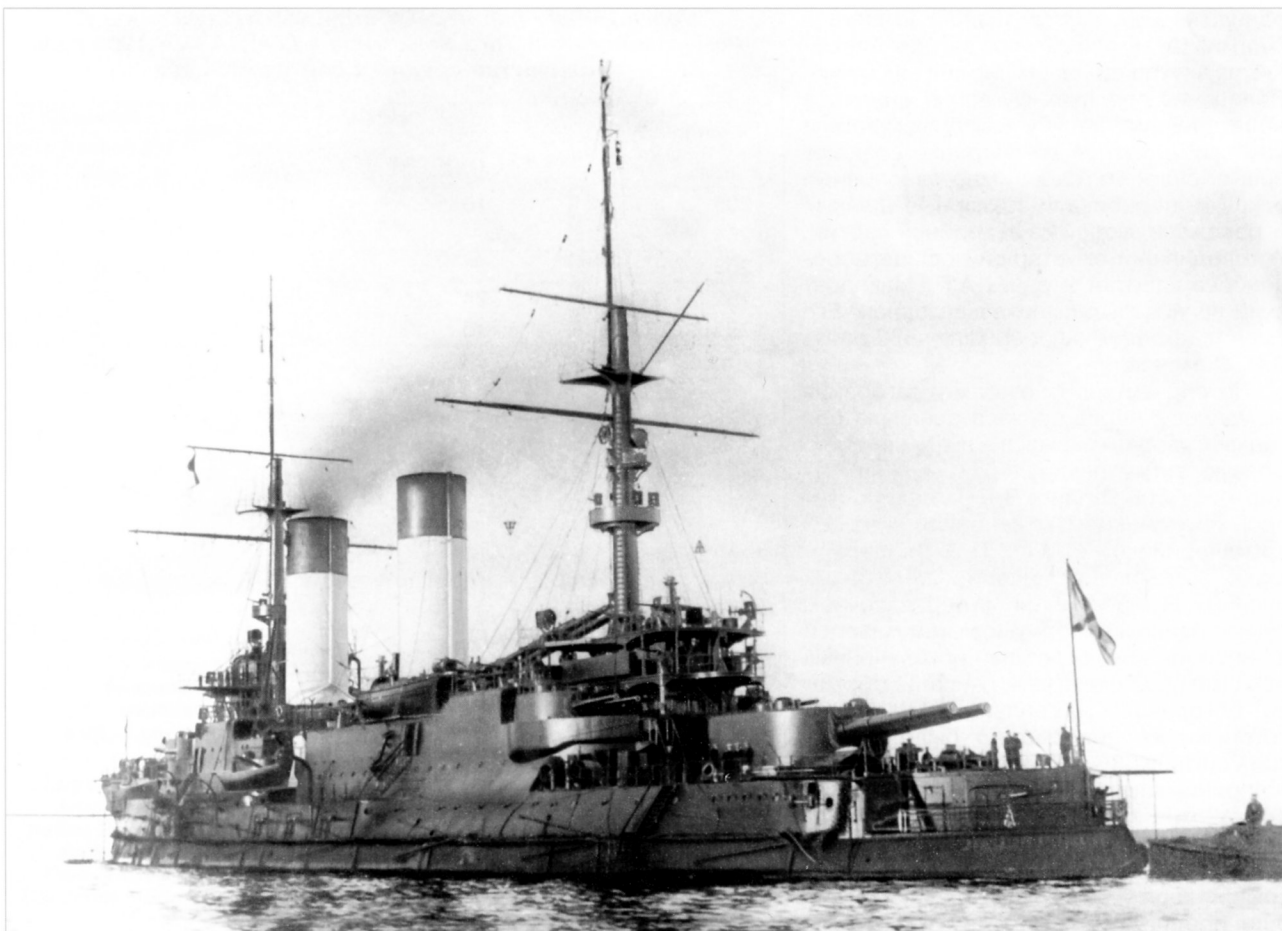
Калибр орудий, мм	Русские		Японцы
	1-й брон. отряд	1-й отряд с «Ослябей»	1-й боевой отряд
305	16	16	16
254	—	4	1
203	—	—	6
152	24	29	40
75 или 76	40	50	50
Итого	80	99	113

японских крейсеров уже разрушили на «Орле» носовой 75-мм каземат. Командир каземата мичман Андрей Шупинский был убит на боевом посту.

Вскоре вслед за «Ослябей» вышел из строя и флагманский «Князь Суворов» — на нем перебило привод от штурвала в



**«Микаса» —
флагманский
броненосец
адмирала Х. Того**



Эскадренный броненосец «Император Александр III»



Командир эскадренного броненосца «Император Александр III» капитан 1 ранга Н.М. Бухвостов

боевой рубке к рулевой машине. Руль остался положенным на правый борт. Броненосец, получивший к этому времени не менее тридцати попаданий, описал полную циркуляцию, прорезал строй своих кораблей и склонился в сторону противника. «Император Александр III» последовал было за ним, но, оценив обстановку, в соответствии с приказом командующего повел эскадру, выводя ее на прежний курс — норд-ост 23°.

Возможно, что «Императором Александром III» еще управлял командир — капитан 1 ранга Н.М. Бухвостов, один из тех, кто меньше всех верил в победу. Так или иначе, но его броненосец доблестно сражался, оказавшись теперь под сосредоточенным огнем японцев. Близкие попадания нескольких тяжелых снарядов в левый борт носовой части «Императора Александра III» образовали шестиметровую пробоину в небронированном борту. Часть форштевня оказалась развороченной, не исключено, что от повторных ударов сместились и плиты броневое пояса по ватерлинии. Поступающая через пробоину вода начала затоплять помеще-

ния выше броневой палубы. С креном на левый борт и пожаром на рострах «Император Александр III» в 14 ч 40 мин вышел из строя, временно прекратив огонь. На его обгоревших бортах явственно проступали красные пятна сурика.

В это время адмирал Того, броненосцы которого достигли почти классической «палочки над Т» — охвата головы русской эскадры, принял первоначальное движение «Императора Александра III» за попытку прорыва на север под кормой 2-го отряда вице-адмирала Камимурэ, лишившегося в начале боя поврежденного крейсера «Асама». Японский главнокомандующий повернул свой отряд на 90° влево способом «все вдруг», а его младший флагман остался на прежнем курсе, прикрывая этот маневр и обстреливая русские головные корабли.

Место «Императора Александра III» занял «Бородино», который вместе с «Орлом» обстрелял состворившиеся отряды противника. Крейсер «Ниссин» получил подводную пробоину от 305-мм снаряда, но более всего пострадал броненосец «Фудзи». Казалось, что боевое счастье на сей раз могло улыбнуться русским: 305-мм снаряд пробил шестидюймовую броню над правым орудием кормой башни этого корабля и вызвал пожар зарядов, уложив на месте восемь человек прислуги. К счастью для японцев, шесть находившихся в башне снарядов не сдетонировали, а вода из разорванной гидросистемы помогла потушить пожар. Левое орудие через 40 минут удалось даже ввести в строй.

К 14 ч 48 мин Того очередным поворотом «все вдруг» влево перестроился в кильватерную колонну и вслед за «Ниссином» с вице-адмиралом Мицу открыл огонь по «Бородино», который повернул почти на север, сближаясь с подбитым флагманским кораблем. Командир «Бородино» капитан 1 ранга П.И. Серебrenников, следуя приказу адмирала, ожидал сигналов флагмана и собирался прикрыть его от очередной атаки противника.

«Князь Суворов» и головные корабли русской боевой линии — «Бородино», «Орел» и вступивший ему в кильватер «Император Александр III» — к 15 ч оказались под сосредоточенным огнем броненосцев Того, к которым присоединились крейсера Камимурэ. Дистанция сократилась до 13–15 кб. «Микаса», а за ним крейсера «Якумо» и «Адзума» даже выпустили по «Князю Суворову» торпеды, но они в него не попали. Зато японская артиллерия на короткой дистанции превратила русский флагманский корабль в груды металла. На нем взорвалась кормовая 305-мм башня, крышу которой сбросило на ют. Рухнули сбитые снарядами фок-

мачта и задняя дымовая труба. Через подводную пробоину ниже броневых поясов у левого минного аппарата несколько бортовых отделений заполнилось водой, образовался устойчивый крен.

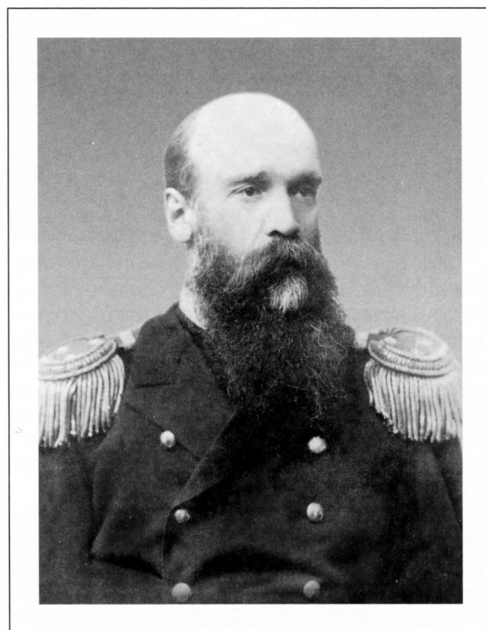
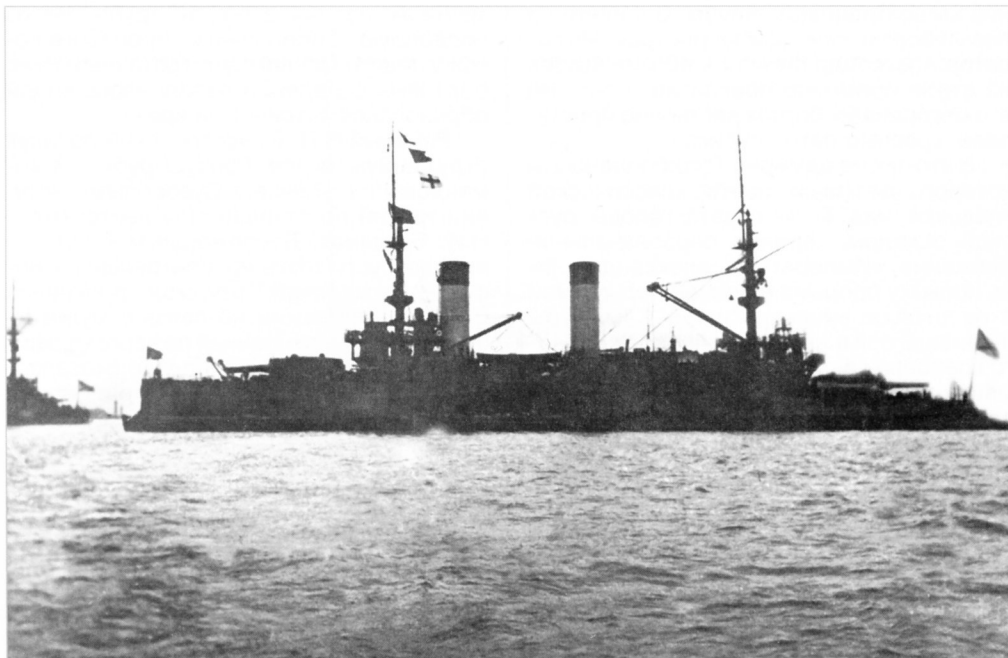
Раненый З.П. Рождественский покинул окруженную огнем боевую рубку. В командование «Князем Суворовым» вступил третий по старшинству лейтенант — Н.И. Богданов. Беспомощным кораблем пытался управлять из центрального поста флагманский штурман полковник В.И. Филипповский, но связь с рулевым отделением, нарушенная пожаром в офицерских каютах и на спардеке, оказалась невозможной. Машинами броненосец не удерживался на курсе, виляя на 10–12 румбов из стороны в сторону. Стрельба его уцелевших орудий, естественно, не могла быть точной.

«Бородино», сближаясь с «Князем Суворовым», также получил ряд попаданий. Орсколками снарядов в боевой рубке были убиты старший артиллерийский офицер лейтенант П.Е. Завалишин и штурманский — лейтенант Б.И. Чайковский. Под градом снарядов броненосец круто повернул вправо, и русская колонна на контркурсах разошлась с броненосцами Того. На «Орле» был смертельно ранен командир капитан 1 ранга Н.В. Юнг, в командование кораблем вступил старший офицер капитан 2 ранга К.Л. Шведе, которого временно подменял тоже раненый лейтенант Ф.П. Шамшев. Склонившись к югу, русские броненосцы на время скрылись во мгле, и бой прекратился.

Японцы в этом столкновении на близких дистанциях пострадали сравнительно мало — взаимное расположение противников было таково, что стрелять по ним могли только головные корабли, и то частью орудий. На «Сикисима» снарядом был пробит каземат № 6 и выведена из строя его орудийная прислуга. На «Ниссине» разрывом снаряда оторвало ствол 203-мм орудия.

Пассивное маневрирование З.П. Рождественского в начале боя в сочетании с низкой организацией эскадренного огня привело к потере управления эскадрой, что фактически означало ее поражение. Вслед за выходом из строя «Князя Суворова» «Император Александр III» и «Бородино», действуя в духе взаимовыручки и полученных ранее приказов, доблестно сражались, но подставляли голову русской колонны под сосредоточенный огонь противника. Неуправляемый «Князь Суворов» вскоре после поворота «Бородино» на юг оказался под расстрелом «Микасы», «Сикисимы» и пяти крейсеров Камимурэ. Новые попадания вывели из строя носовую 305-мм башню и произвели опустошения среди матросов и офице-

**Эскадренный
броненосец
«Бородино»**



**Командир эска-
дренного броне-
носца «Бородино»
капитан 1 ранга
П.И. Серебренников**

ров, пытавшихся тушить пожары. К этому времени «Князь Суворов» получил не менее шестидесяти снарядов крупного и среднего калибров. Пострадали и три других сильнейших русских корабля, но «Бородино» и «Орел» еще сохраняли боеспособность. Боеспособным был и «Микаса», пораженный уже двадцатью пятью русским снарядами.

К 15 ч 40 мин капитан 1 ранга П.И. Серебренников вновь вывел эскадру на курс норд-ост 23°. За «Бородино» сле-

довали «Орел» и «Император Александр III». В кильватер последнему собрался вступить старший из оставшихся в строю флагманов — контр-адмирал Н.И. Небогатов. Его «Император Николай I», имея за собой три броненосца береговой обороны, обходил слева растянувшиеся корабли 2-го отряда — «Сисой Великий», «Наварин» и «Адмирал Нахимов». В это время слева из мглы показались пять крейсеров Камимур, за которым следовал отряд адмирала Того. Во время 35-минутного боя японцы вновь обогнали русскую эскадру, а между сражавшимися колоннами зигзагами двигался «Князь Суворов». Он невольно сближался с противником до 11 кб, а дистанция между главными силами составляла 30–35 кб. Для прикрытия флагманского корабля «Бородино» склонился на восток.

В этом бою опять сказалось превосходство японцев в организации эскадренного огня. «Князь Суворов» лишился передней трубы и обломка грот-мачты, упавшего от разрыва 305-мм снаряда. Все башни его замолчали, и только две 75-мм пушки кормового каземата продолжали вести огонь. Ими командовал юнкер Евгений Максимов, сменивший убитого мичмана Владимира Фомина.

От огня японцев пострадали «Бородино», «Орел» и «Император Александр III». На «Бородино» был ранен командир П.И. Серебренников. Броненосец, а за ним и всю эскадру повел старший офицер капитан 2 ранга Д.С. Макаров. На «Орле», возможно преждевременным разрывом своего снаряда, оторвало часть

ствала 305-мм орудия носовой башни. Русские корабли отвечали противнику довольно интенсивным, но не сосредоточенным огнем.

Попадание тяжелых снарядов получили «Микаса» и «Ниссин». На флагманском корабле Того через пробоину в 152-мм броневом поясе затопило еще одну угольную яму. Осколки снаряда, поразившего носовую башню «Ниссина», проникли в боевую рубку. Ими был ранен младший флагман вице-адмирал Мицу и убит офицер его штаба капитан 2 ранга Мацуи. В правом 305-мм орудии носовой башни «Сикисимы» преждевременно разорвался собственный снаряд — одиннадцатый по счету в этом бою. Орудие было разрушено. Временно вышла из строя и сама башня.

Явный огневой перевес и сравнительно небольшие повреждения своих кораблей позволяли Того сблизиться для довершения разгрома противника. Вместо этого он, не разобравшись в обстановке, осложняемой мглой и дымом от пожаров русских кораблей, отвернул способом «все вдруг» влево и вышел из боя. «Бородино» тем временем постепенно склонился к югу, выведя эскадру к району боя крейсерских отрядов. Русские броненосцы прошли между своими и японскими крейсерами, продолжая бой с отрядом Камимур, который вскоре догнал поврежденный «Асама».

Впрочем, Камимура не собирался рисковать, сражаясь со всей русской эскадрой, тем более что японские крейсерские отряды, попав под огонь броненосцев, поспешно отошли. Вскоре после 17 ч 2-й японский боевой отряд отвернул влево, и бой прекратился.

Дмитрий Сергеевич Макаров на «Бородино» снова повел эскадру на север. В сложившейся обстановке разумным решением было, конечно, отступление к югу, чтобы уклониться от продолжения боя. Но старший офицер головного корабля не мог принимать самостоятельных решений — он выполнял приказ адмирала. Подбитый же флагманский корабль остался позади. До сих пор он с помощью других кораблей успешно отразил две минные атаки, но уже не мог справиться с громадным пожаром, который сделал его похожим на вулканический остров. Вместе с поврежденным транспортом-мастерской «Камчатка» «Князь Суворов» оказался беспомощным под огнем японских крейсерских отрядов.

Около 17 ч 30 мин отважный командир эскадренного миноносца «Буйный» капитан 2 ранга Н.Н. Коломейцов, рискуя своим кораблем, снял с «Князя Суворова» раненого Рождественского, уцелевших офицеров штаба и нескольких

матросов — всего 23 человека. Лейтенанты Н.И. Богданов, П.А. Вырубов и прапорщик Вернер фон Курсель отказались покинуть обреченный броненосец, который оставался на плаву, несмотря на громадные повреждения. Убедившись в его поразительной живучести, японский вице-адмирал Катаока около 19 ч послал в атаку бывший при нем 11-й отряд миноносцев капитан-лейтенанта Фудзимото — миноносцы №№ 72, 73, 74 и 75. Обойдя «Князя Суворова» с правого борта и с носа, японские миноносцы выпустили семь 356-мм мин (торпед) в его левый борт. По некоторым сведениям, пушки броненосца уже молчали, но уцелевшие матросы отстреливались из винтовок.

После двух или трех минных взрывов «Князь Суворов» в клубах черно-желтого дыма медленно перевернулся на левый борт и через 10 минут скрылся под водой. Судьбу героического корабля разделил весь его экипаж. Японцы отметили: «На месте броненосца остались только клочья дыма, которые стлались по поверхности моря».

Так описывал бой флагманского броненосца бывший флаг-капитан командующего эскадрой капитан 1 ранга К.К. Кляпье-де-Колонг:

«...В 1 час 40 минут "Суворов" повернул на курс № 23».

В 1 час 49 минут сделали выстрел с "Суворова" 6-дюймовые башни на 32 кабельтова — перелет; уменьшили расстояние на 2 кабельтова, эскадра открыла огонь. "Микаса" лег на параллельный курс и открыл огонь минуты через две после нас.

Неприятельские корабли пока строились в одну кильватерную колонну на параллельном курсе, створились по два.

В 2 часа расстояние до "Микаса" было 28 кабельтовых. Огонь 1-го броненосного отряда нашей эскадры был сосредоточен главным образом на "Микаса". Неприятель сосредоточил огонь на "Суворове" и "Ослябе". Сначала неприятельские снаряды давали перелеты по "Суворову" около 1/2 кабельтова, затем стали попадать. Замечены главным образом снаряды крупных калибров, фугасные, дававшие большое число осколков. Дым от разрыва — черный (лидит) и ярко-желтый (шимоза); газы удушливы и ядовиты (на "Сисое Великом" оба доктора умерли от отравления газами). На "Суворове" попадания сосредоточивались преимущественно около боевой рубки.

Ранены флаг-офицеры мичманы князь Церетели и Демчинский.

В боевой рубке "Суворова" находились: адмирал командующий эскадрой, флаг-капитан, флагманский артиллерист, два старших флаг-офицера: лейтенанты

Свербеев и Кржижановский и судовые чины: командир броненосца, старший артиллерист, старший штурман, мичман Шишкин, рулевой кондуктор Зайсунов, рулевые, дальномерщики у переговорных труб и телефона.

В 2 часа повернули на 2 румба вправо. Осколки часто попадали в пролет боевой рубки и выводили из строя находившихся в ней. В другие части судна снаряды также нередко попадали. В каютах штаба по левому борту начался пожар и перебило какую-то паровую трубу, между кормовыми 6-дюймовыми башнями на верхней палубе выведена вся сигнальная прислуга около 12 человек, ранены флаг-офицеры лейтенант Новосильцев и мичман Казакевич. В верхней батарейной палубе снаряд попал в перевязочный 20/21 пункт, многие раненые убиты, оторвало руку трюмному механику Кримеру. От временного перевязочного пункта ничего не осталось. Уцелевший доктор перешел вниз в перевязочный, пункт, устроенный под броневой палубой.

В 2 часа 11 минут у левой средней 6-дюймовой башни подача производилась уже вручную, левую кормовую 6-дюймовую башню питали подачей из правой кормовой. В боевой рубке разбился левый дальномер, перенесли правый, который был также немедленно разбит.

В 12-дюймовых башнях все было благополучно.

В 2 часа 15 минут повернули на курс NO 23°. Снаряды попадают непрерывно. Доносят о подводной пробоине у левого подводного аппарата. Ранило в рубке флаг-капитана, старшего артиллериста и мичмана Шишкина.

В 2 часа 20 минут все сигнальные фалы были уже вырванными или сгорели. Лейтенант Редкий доносил, что левая кормовая 6-дюймовая башня не может действовать из-за жары и дыма от пожара; просили изменить курс — в чем пришлось отказать. Японская эскадра начала под носом переходить на правую сторону курса эскадры.

В 2 часа 25 минут повернули на 4 румба вправо.

В 2 часа 26 минут осколком ранило адмирала в голову. В это время (около 2 часов 25 минут) "Суворов" перестал слушаться руля и, катясь вправо, повернул на 16 румбов от курса. В рубке ранило лейтенанта Зотова. Начался пожар возле рубки, лейтенант Свербеев вышел для тушения его и ранен. Остановились часы в рубке.

В 2 часа 30 минут стали приводить корабль на курс машинами, руль оказался на борту, о чем в боевой рубке не было известно. Снесена крыша кормовой 12-дюймовой башни. Горят одновременно ростры с десятью находившимися на

них гребными шлюпками, на ют пройти нельзя.

В 2 часа 40 минут осколком ранило командира в голову, он из рубки ушел.

Управление машинами идет трудно при помощи машинного телеграфа — все время стопорится одна машина и дается средний или полный ход другой, — на ручках лейтенант Богданов. Управление руководит и распоряжается полковник Филипповский. Перестали действовать артиллерийские указатели. Сообщение с левой машиной по телеграфу, с правой — по переговорной трубе. Сообщение с рулевым отделением прервано. Флаг-офицер лейтенант Кржижановский послан в рулевое отделение поставить руль прямо. Сделаны были попытки флагманским минным офицером лейтенантом Леонтьевым исправить электрическое управление рулем, но безуспешно.

Появившийся крен на левую сторону остановлен. Около 2 часов 40 минут адмирал вторично был ранен в ноги.

Когда "Суворов" выходил из строя, эскадра шла в кильватер "Александр III" по курсу около NO.

В это время, в 2 часа 40 минут, головной неприятельской эскадры, переходившей по носу на правую сторону, повернул от нас к северу.

В 3 часа, вследствие пожара на рострах, управление из боевой рубки перенесено в центральный пост. Адмирал спустился в центральный пост по трубе, но тотчас же вышел оттуда сначала в левую, а затем в правую 6-дюймовую башню, где была установлена голосовая передача через подбашенное отделение в центральный пост, а оттуда в машину. Вместе с адмиралом спустились в центральный пост флаг-капитан, флагманский штурман и единственный оставшийся в живых нижний чин. В боевой рубке, окруженной огнем, кроме убитых никого не осталось.

В 3 часа 15 минут "Ослябя", вышедший из строя с большим креном, опрокинулся на левый борт и на нос, к нему подошли спасать людей миноносцы "Буйный", "Бравый" и еще один.

Около 3 часов 15 минут наша эскадра подходила к "Суворову" с правого траверза в строе кильватера — головным "Александр III" и с расстояния в 10 кабельтовых замечен ряд попаданий в левую носовую 6-дюймовую башню, в боевую рубку и близ нее, после этого "Александр III" повернул вправо почти на обратный курс и за ним стали ворочать все прочие суда, даже не выдерживая линии кильватера.

В 3 часа 20 минут видели прошедшими слева контркурсом посыльное судно "Чихайя" и несколько истребителей.

В это время (3 часа 30 минут) неприятель стрелял по "Суворову" слева, и из правого борта 75-миллиметровой батареи увидели неприятельский корабль проходящим у "Суворова" под носом с левой стороны на правую.

Носовая 12-дюймовая башня отвечала на огонь неприятеля. Голосовой передачей сообщили в центральный пост повернуть на 12 румбов вправо и взяли курс на концевую нашей эскадры.

Около того же времени, то есть около 3 часов 30 минут, был уже значительный крен от 8 до 10° на левый подветренный борт и воду поддавало в палубу через порт 75-миллиметровых орудий, полу-портики которых все были повреждены.

В 3 часа 40 минут почему-то кричали "ура" и воодушевленная команда бежала из жилой палубы в верхнюю батарею тушить пожар.

В 4 часа 20 минут с кормы с левой стороны подходили и держались весьма близко четыре неприятельских истребителя, по которым стреляли два уцелевших кормовых 75-миллиметровых орудия.

Около этого времени уже было невозможно бороться с огнем в верхней батарее, так как рвались свои ящики с 47-миллиметровыми патронами.

Около 5 часов вечера мимо "Суворова", который старался следовать, за эскадрой, по носу прошли наши суда: три броненосца 1-го отряда, на них трубы и мачты были целы, реи частью повисшими, у "Александра III" был разбит форштевень и вскрыта вся носовая часть верхней батареи; "Сисой Великий", "Наварин" и 3-й броненосный отряд - в порядке, как и все крейсера, только "Аврора" имела оббитой фор-стенгу и повисшими реи на грот-мачте.

Транспортов было четыре: "Иртыш", "Анадырь", "Корея" и "Свирь", миноносцы - все девять.

Около 5 часов к борту "Суворова" подошел миноносец "Буйный", на него передали в бессознательном состоянии раненого адмирала и уцелевших и раненых чинов штаба: флаг-капитана, полковника Филипповского, капитана 2 ранга Семенова, лейтенантов: Леонтьева и Кржижановского (отравлен газами), мичмана Демчинского (раненого) и юнкера Максимова с 15 нижними чинами. Положение броненосца было таково. Был такой крен, что порты нижней батареи левого борта были в уровень с водой. Правая сторона была наветренная, что и удерживали машинами, чтобы избежать огня и дыму на правом срезе, где держался миноносец и производили передачу адмирала.

В 5 часов 30 минут миноносец "Буйный" отвалил от борта "Суворова", в это

время не было уже ни мачт, ни труб, ни сигнальных рубок, горели верхняя и батарейная палубы, паровые и минные катера; электричество погасло, пожар увеличивался, все было полно дымом, в батарее рвались 75-миллиметровые патроны, мостики с 47-миллиметровыми орудиями разрушены, кормовая башня разрушена, адмиралтейское помещение уничтожено, крен не менее 10° на левый борт.

Транспорт "Камчатка" оказался в это время в 3-4 кабельтовых от "Суворова" по носу с правой, не имея ходу и держа флаг Красного Креста на грот-мачте. Во время пересадки в миноносец с японской эскадры, шедшей параллельно нашей с левой стороны, стреляли снарядами крупного калибра по "Суворову", по миноносцу "Буйный" и "Камчатке", составлявшими одну отдельную группу. Видно было, как в "Камчатку" попал в середину снаряд, сваливший трубы, и "Камчатка" остановилась. Миноносец, отойдя от "Суворова" под сильным огнем, пошел полным ходом к крейсерам.

Не имея возможности продолжать командовать эскадрой из-за тяжелых ран, адмирал сделал распоряжение, чтобы на миноносце был поднят сигнал о передаче командования адмиралу Небогатову. После того как сигнал был отретирован, подняли следующий сигнал: адмирал на миноносце.

Около 6 часов вечера вышел из строя броненосец "Александр III", имея сильный крен на левый борт и держа сигнал: терплю бедствие, после чего он перевернулся, будучи в 10 кабельтовых от «Ушакова». С броненосца "Сенявин" успели заметить плавающим его днище с людьми на нем.

Кроме того, всем судам, мимо которых проходили, миноносец "Буйный" делал семафор: "Адмирал жив, находится на миноносце".

Миноносцу "Безупречный" было приказано пойти к броненосцу "Император Николай I" и передать на словах, что командующий эскадрой передает командование адмиралу Небогатову и приказывает вести эскадру во Владивосток; "Безупречный" это исполнил, но за темной его возвращению не видели.

В конце 7 часа миноносец, идя с крейсерами, имел курс в NW четверть. Справа и сзади кабельтовых в 30 шли наши броненосцы тем же курсом, головным "Бородино", "Орел", "Николай I", "Апраксин" и "Нахимов".

В 7 часов наши крейсера открыли огонь по девяти неприятельским миноносцам, которые вышли впереди по курсу наших броненосцев. В это время неприятельская эскадра была от нашей

вправо, то есть приблизительно в NO четверти.

В 7 часов 10 минут "Бородино" перевернулся, по-видимому, после взрыва в корме, где видно было большое пламя вышиной до грот-марса.

Вскоре после этого крейсера постепенно склонялись влево и шли прямо на «Зарю».

В 7 часов 40 минут позади нашего отряда (то есть части крейсеров и миноносцев) идут в строе, близком к фронту, наши броненосцы, отстреливаясь от неприятельских миноносцев.

Вскоре после этого момента адмирал, придя в себя, звал кого-либо к себе. Пришел капитан 2 ранга Семенов и изложил ему, как идут крейсера и какое место между ними занимает миноносец «Буйный». Справа имели «Орел», «Аврору», «Донского» и «Мономаха» в строе кильватера, а левее нашего курса впереди в строе клина шли «Светлана» (головной), боковыми — «Жемчуг» и «Алмаз», а за ними шли без строя транспорты «Иртыш», «Анадырь», «Корея» и «Свирь». Миноносцы шли внутри строя без определенного порядка. «Бравый» и «Блестящий» несли флаг «К» (не могу управляться), первый без; фок-мачты. Во время этого доклада, продолжавшегося несколько минут, адмирал дважды терял сознание и начинал бредить...

Командир «Буйного» капитан 2 ранга Н.Н. Коломейцев вспоминал:

«...К пяти часам вечера, нагоняя нашу эскадру, я увидел справа одинокий корабль, весь объятый густым облаком дыма. Невозможно определить, наш это или неприятель. Все бинокли направлены на этот призрак. Без мачт, без труб, с креном, он пылает как костер.

— Господи, да это наш флагманский корабль! Это "Суворов"!

Недалеко от него видны "Камчатка" и "Урал". Не может быть сомнений — это "Суворов". Все трое под сильным огнем четырех японских крейсеров. Ясно видно, как вокруг них рвутся в воде снаряды.

Как могу я помочь несчастному кораблю? Мой миноносец уже переполнен людьми, скверный стук раздается в правой машине. Согласно инструкции адмирал Рожественский, вероятно, давно снят «Бедовым». Но вдруг я вспоминаю, что «Бедовый», который должен был находиться при «Суворове», вместе со мной спасал людей с «Осляби». Это дало мне уверенность в том, что командующий находился еще на «Суворове», не имея возможности перейти на другой корабль.

Чтобы получить моральную поддержку в уже принятом мною решении, я громко заявил окружающим меня, что мы спасем адмирала. Громкое «ура» покрыло мои слова.

Желая возможно скорее проскочить через опасную от многочисленных рвущихся вокруг «Суворова» снарядов зону, я дал полный ход, и через несколько минут «Буйный» остановился параллельно «Суворову» на расстоянии от него около 25 сажен и прикрытый им от снарядов.

«Суворов» продолжал двигаться вперед на зюйд ходом в четыре-пять узлов. Довольно свежий ветер дул с зюйда, поднимая большое волнение.

Как только с «Суворова» увидели миноносец, мне стали что-то передавать, махая руками. Я ничего не мог понять. Тогда я подошел еще ближе, и мне крикнули, что тяжело раненный адмирал на борту и что я должен взять его на «Буйный».

— Есть ли у вас шлюпка для адмирала? — спросили меня еще.

— Нет ни одной.

— Все наши разбиты. Подождите, мы изготовили плот.

Ждать было невозможно. Нам всем грозила слишком большая опасность. Ветер прижимал все ближе «Буйного» к «Суворову». Каждая минута ожидания увеличивала мысль, что волнением слабый корпус миноносца будет разбит о развороченный снарядами борт броненосца.

Оставалось два выхода — отойти или пристать к «Суворову», чтобы во что бы то ни стало спасти его команду. Мои матросы стали с кранцами и тюфяками вдоль левого борта. Первый удар был, таким образом, значительно ослаблен. Сильный крен «Суворова» на левый борт спасал положение и в дальнейшем. Корпус броненосца под ватерлинией был еще гладкий, тогда как выше весь борт был обращен в неопишемую грудку торчащих во все стороны обломков.

Подбрасываемый волнами до батареи палубы «Буйный» затем летел стремглав вниз, треща по своим швам. Господи, долго ли это еще будет продолжаться? Наконец несколько человек спускают недвижимое тело адмирала и, выбрав благоприятный момент, бросают его на руки моей команде.

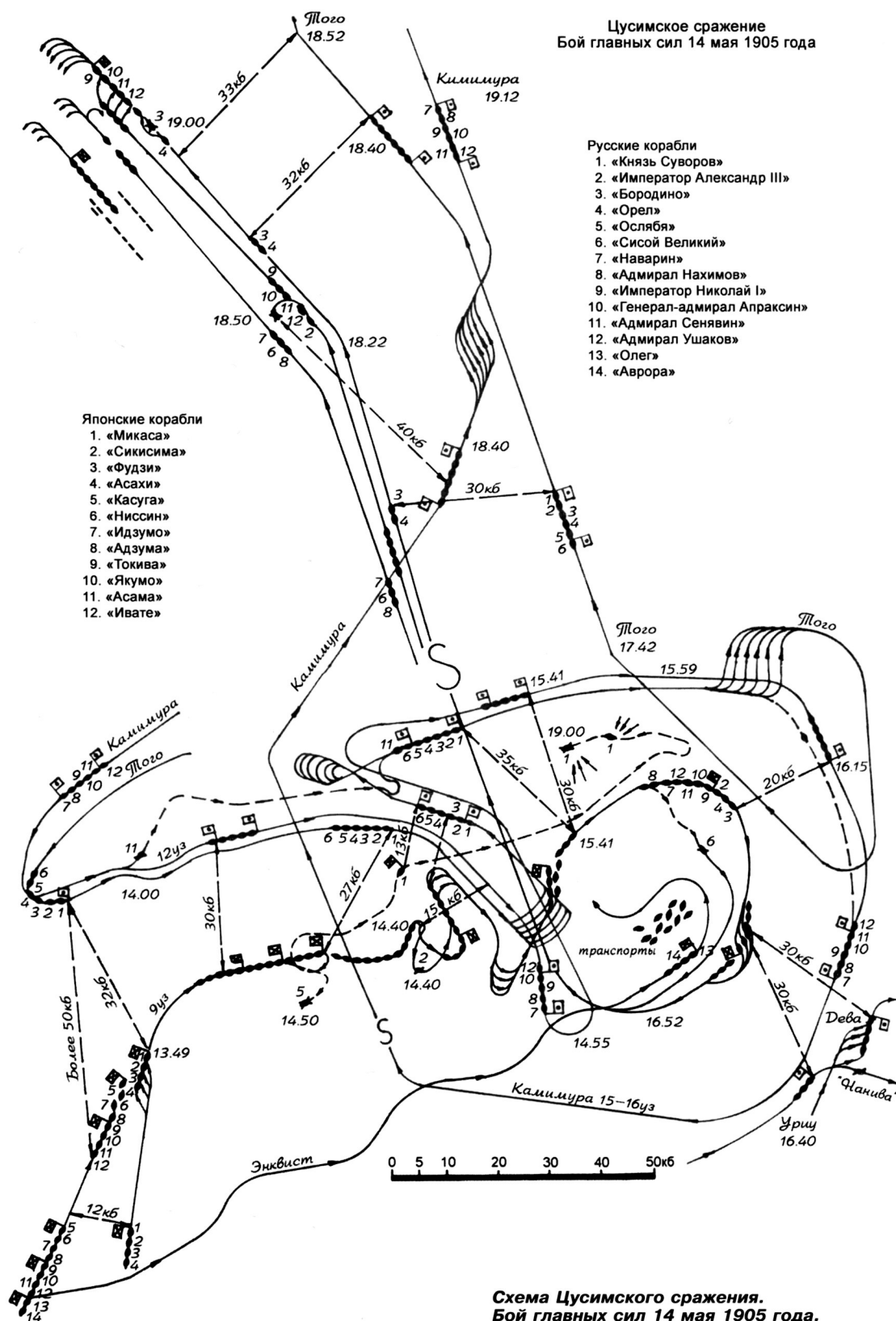
— Ура! — раздается с броненосца.

Еще несколько человек соскакивают с него на палубу миноносца. Это преимущественно чины штаба командующего.

— Отваливайте, отваливайте! — кричат с «Суворова».

Легко сказать. Невозможно дать передний ход. Силой ветра «Буйный» все больше прижимался к «Суворову». Оставалось только дать задний ход, подвергая мой миноносец опасности обстрела, который японцы не прекращали вести по несчастному «Суворову».

Цусимское сражение
Бой главных сил 14 мая 1905 года



Крупный снаряд, разорвавшись перед самым носом, пробил борт ниже ватерлинии, но водонепроницаемая переборка выдержала, и мы были спасены. Машины дали полный ход, и я направился к норду, где за горизонтом еще были видны дымы нашей эскадры...

Почти одновременно погибли и два однотипных корабля, вынесших основную часть дневного боя. В 17 ч 40 мин эскадру, которую вел «Бородино», догнал отряд адмирала Того. Строй русских растянулся — строго в кильватер «Бородино» правил только «Орел». «Император Александр III», заливаемый водой через носовые пробоины, заметно отстал. За ним следовал отряд контр-адмирала Н.И. Небогатова, позади и левее которого держались «Сисой Великий», «Наварин» и «Адмирал Нахимов».

Японцы, сохранившие в строю четырнадцать 305-, одно 254-, и четыре 203-мм орудия, открыли огонь с дистанции около 39 кб по головным кораблям, которые, вероятно, ответили из семи 305-мм пушек и уцелевших 152-мм башен правого борта. Условия стрельбы были неблагоприятными для броненосцев Того — русские оказались на фоне заходящего солнца. С уменьшением дистанции до 30 кб видимость улучшилась, к 18 ч 14 мин «Бородино» получил несколько попаданий и начал скрываться в дыму. Японцы временами переносили огонь на «Орел», стрелявший, по признанию противника, довольно точно. На «Микасе» 152-мм снарядом вывело из строя казематное орудие. В 18 ч 26 мин флагманский корабль Того получил 305-мм попадание. «Молчаливый адмирал», вооруженный мечом (императорский подарок) и цейсовским биноклем, приказал увеличить дистанцию. В самом начале этой фазы боя «Микасу» постигла участь «Сикисимы»: правое 305-мм орудие носовой башни разорвало собственным снарядом. Левое орудие возобновило огонь только через 36 мин.

Получив несколько попаданий в броневой пояс по ватерлинии, «Орел» сбился с курса, на циркуляции крен достиг 6°, пробоины в небронированном борту захлестнуло волнами. Вода в батарейной палубе хлынула к правому борту, мешая броненосцу выпрямиться. «Наварин» при этом вышел из строя и прикрыл корпусом своего товарища, дав ему оправиться и занять свое место за «Бородином».

Около 18 ч 30 мин по русским кораблям с дистанции 40 – 45 кб открыли огонь догнавшие эскадру шесть крейсеров Камимурэ. Возможно, что их целью стал «Император Александр III», ранее обстрелянный «Касугой» и державшийся вне строя позади и несколько правее

концевого корабля Н.И. Небогатова — «Адмирала Ушакова». Трубы и мачты на «Императоре Александре III» еще стояли, но на спардеке бушевал пожар, под огнем противника корабль вдруг покотился влево, крен на правый борт постепенно увеличивался. Командир «Адмирала Ушакова» с трудом избежал столкновения.

С кораблей эскадры на мостике погибающего «Императора Александра III» видели сигнальщика, который семафором передавал: «терплю бедствие». Мичман И.А. Дитлов с «Адмирала Ушакова» заметил на мостике двух офицеров, а на срезе левого борта — нескольких матросов. Вскоре вода хлынула в разбитые порты 75-мм батареи, стволы развернутых 305-мм башен задевали за гребни волн. Сделав последний выстрел по противнику, «Император Александр III» в 18 ч 50 мин перевернулся на правый борт. По его огромному днищу карабкались до сорока уцелевших моряков.

Японские крейсера отогнали «Изумруд», который пытался оказать помощь погибающим. Вскоре днище броненосца скрылось под водой; с кораблем погибли все 867 человек экипажа, включая флагманского минера П.П. Македонского, брата убитого старшего офицера «Князя Суворова».

Гибель «Императора Александра III» явилась следствием потери остойчивости от попадания в корабль воды через многочисленные пробоины, локализовать которые на ходу и на волнении было невозможно. Особенно много воды броненосец принял через громадные пробоины в носовой части. Немалую роль в снижении его боеспособности сыграли также пожары, питаемые деревом рубок, офицерских помещений и гребных судов. Перегрузка броненосца, естественно, уменьшила высоту защищенного надводного борта и угол безопасного крена.

К моменту гибели «Императора Александра III» «Бородино» и «Орел» были охвачены пламенем пожаров. Особенно серьезно пострадал головной броненосец, все его строевые офицеры были убиты или ранены, сбита грот-мачта свалилась в воду, образовался устойчивый крен до 5° на правый борт. Около 19 ч в кормовой части броненосца взорвались два 305-мм снаряда с «Сикисимы», выбросив пламя на высоту до 9 м. Кормовая башня «Бородино» замолчала. На кормовом мостике рвались 47-мм патроны.

Темнело, и адмирал Того решил уступить поле сражения миноносцам. «Микаса» прекратил огонь и отвернул вправо. Достигнув точки поворота, «Фудзи» произвел последний выстрел из уцелевшего 305-мм кормового орудия. Снаряд попал в район правой носовой 152-мм башни

«Бородино» и, очевидно, вызвал взрыв боезапаса. Огонь и дым поднялись до высоты дымовых труб. Не выходя из строя, «Бородино» перевернулся на правый борт и вскоре исчез под водой, смывшей несколько десятков моряков, забравшихся на днище. Последними ушли в воду вращавшиеся винты — подчиненные старшего судового механика В.С. Рябина оставались на боевых постах до последней минуты.

Из 866 человек, бывших на «Бородино», чудом спасся выловленный из воды японским миноносцем единственный матрос — марсовый Семен Ющин. С кораблем погиб и флагманский интендант эскадры капитан 2 ранга А.Г. Витте, отказавшийся от повышения по службе ради участия в походе.

Вот что со слов Ющина поведал о первом и последнем бое «Бородино» Новиков-Прибой:

«...В день сражения при Цусиме, после обеда, когда на горизонте появились главные неприятельские силы, команда "Бородина" была собрана на шканцах. Командир Серебренников произнес краткую речь, призывая всех поддержать честь корабля. В числе других матросов находился здесь и марсовый Семен Ющин. Уроженец Тамбовской губернии, выросший в глухих лесах Темниковского уезда, он выделялся среди остальных товарищей своей плотной, словно литой, фигурой с могучей грудью и широкими плечами. Большие и густые усы, склеенные для красоты мылом, устрашающе торчали в стороны, как две острые пики. Это был малограмотный, но сообразительный и лихой матрос. Слушая командира, он смотрел на него так, как смотрит верующий человек на чудотворную икону. После речи ударили боевую тревогу.

Марсовый Ющин бегом направился в носовой каземат, где по боевому расписанию он должен был выполнять обязанности второго номера при семидесятипятимиллиметровой пушке. Здесь собрались двенадцать матросов, кондуктор Чапакин и поручик граф Беннигсен. Этот поручик, командуя носовым казематом, приказал, согласно распоряжению из боевой рубки, наводить орудия на головной неприятельский броненосец, когда тот появился на левом траверзе.

Броненосец содрогнулся от выстрелов.

Неприятельский огонь был сосредоточен главным образом на флагманских кораблях. На "Бородино" как будто не обращали внимания. В первый час боя он имел мало повреждений. Несколько снарядов попало в верхнюю часть корабля. Вспыхнули пожары, но их скоро удалось потушить.

Ющин работал с увлечением, совсем не думая о смерти. И само сражение уж не казалось ему таким страшным, каким представлялось раньше. Настроенный патриотически, он заботился лишь о том, чтобы нанести больше вреда японцам. Разгоряченное лицо его покрылось потом.

Неожиданно стрельба прекратилась. Ющин выпрямился и тут только заметил, что "Бородино" выкатился из строя вправо и шел в одиночестве. "Что-то случилось с рулевым приводом, — подумал марсовый, — вероятно, заклинился штурвал в боевой рубке". Минут через пятнадцать повреждения были исправлены. Когда броненосец поворачивал, чтобы вступить на свое место, Ющин выглянул в орудийный порт. Сбоку боевой колонны, кабельтовых в десяти, горел "Ослябя", зарывшийся носом в море по самые клюзы. Увидел это и командир каземата Беннигсен, отметивший как бы про себя:

— Недолго продержится на воде.

— Бить их нужно, ваше благородие, японцев-то! — словно пьяный, заорал вдруг Ющин.

Но поручик Беннигсен ничего не ответил, — раздались крики матросов, стоявших на голосовой передаче:

— Носильщики, бегом в боевую рубку!

Сверху в носовой каземат спустился матрос. Лицо у него раздулось и почернело, с одной щеки до самого уха была содрана кожа. Мотая головой, он выкрикивал:

— О дьяволы, дьяволы!

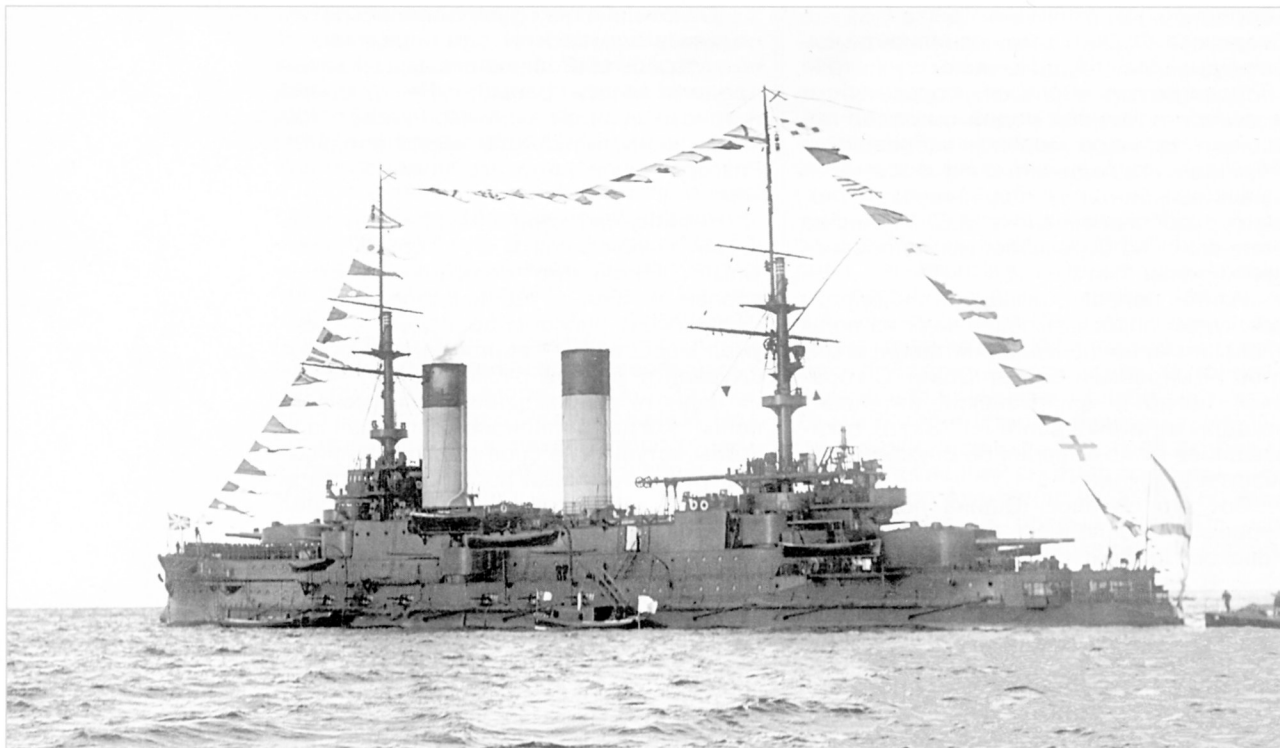
Ющин, полагая, что этот матрос разыскивает перевязочный пункт и не может найти, хотел отвести раненого туда, но тот оттолкнул его:

— Отстань!

И торопливо полез наверх.

В носовом каземате вскоре узнали от носильщиков подробности о боевой рубке. Оказалось, что у ее входа разорвался снаряд крупного калибра, разрушивший весь мостик. Старший штурман Чайковский и младший штурман де Ливрон были разорваны. Старший минер лейтенант Геркен был отнесен в операционный пункт в бессознательном состоянии. Старший артиллерист лейтенант Завалишин сам спустился с мостика, но из его распоротого живота вываливались внутренности, — он упал и через несколько минут умер. Были убиты телефонисты и рулевые. У командира Серебренникова оторвало кисть правой руки. Командовать судном он больше не мог, и его отправили в операционный пункт.

Боевая рубка с артиллерийскими приборами, со штурвалом, с машинным



**Эскадренный
броненосец «Орел»
на Ревельском
рейде.
Сентябрь 1904 года**

телеграфом, с переговорными трубами окончательно вышла из строя. Управление кораблем перешло в центральный пост. За командира вступил в командование старший офицер капитан 2 ранга Макаров.

Японцы два раза теряли из виду русские суда. В шестом часу, во время

второго перерыва боя, "Бородино" немного оправился. Здоровые начали подниматься из нижних помещений наверх. В носовом каземате собралось несколько человек. Пришел с перевязки и поручик Беннигсен, который незадолго до этого был тяжело ранен, и, обращаясь к матросам, спросил:

— Ну как, братцы, дела?

— Никуда, ваше благородие, не годятся — ответил ему Юшин. — Если еще раз нападут японцы, то доконают нас.

Поручик покачал головою и сказал:

— Да, я не ожидал, что они будут так сражаться. Потом выглянул в орудийный порт.

— А где же "Суворов" и "Александр"?

Ему объяснили, что оба этих корабля вышли из строя с большими разрушениями в верхних частях и с пожарами и что их дальнейшая судьба неизвестна.

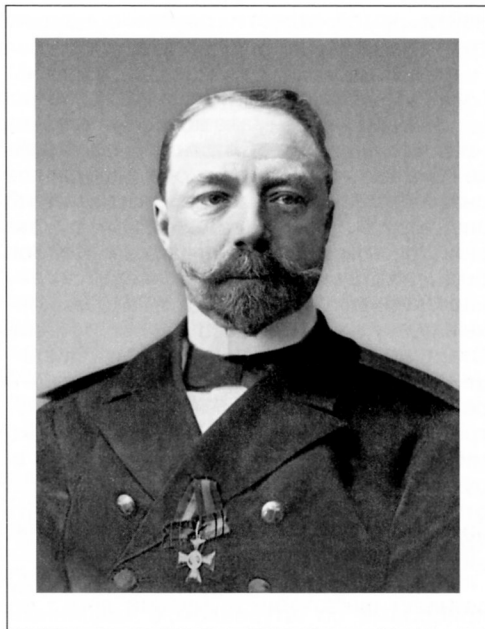
Поручик вздохнул:

— Эх, сунулись мы, неучи, воевать!

"Бородино" имел небольшой крен на правый борт. Кто-то кричал, чтобы тащили на срез пластырь. Где была пробоина и каких размеров, Юшин не знал. Он принялся за починку своей пушки, заклиненной осколком. Пока он возился с нею, с правого борта показались шесть неприятельских кораблей. В носовом каземате сразу все замолчали, предчувствуя, что приближается конец.

Снова завязался бой.

Эскадру вел "Бородино".



**Командир
эскадренного
броненосца «Орел»
капитан
1 ранга Н.В. Юнг**

Японцы и на этот раз применили к русским первоначальную свою тактику — бить по головному кораблю. До сих пор "Бородино", несмотря на повреждения и большие потери в людях, держался стойко. На нем еще действовала кормовая двенадцатидюймовая башня и три шестидюймовые башни правого борта. Подводных пробоин корабль, по-видимому, не имел. Но теперь, под залпами шести неприятельских кораблей, энергия его быстро истощалась. Казалось, на него обрушивались удары тысячекудовых молотов. Он запылал, как деревенская изба. Дым, смешанный с газами, проникал во все верхние отделения.

Семен Юшин, работая у семидесятипятимиллиметровой пушки, задыхался вонючими газами. Из глаз катились слезы, что-то царапало в горле. Почти каждую минуту внутри судна раздавались взрывы.

Поручик Беннигсен крикнул своим подчиненным:

— Бесполезно стрелять из мелкой артиллерии. Надо уйти под прикрытие.

Беннигсен вдруг ухватился одной рукой за грудь и завопил:

— Ай-ай!.. Горячо, горячо!..

Потом закружился, словно в нелепом танце, и грохнулся на палубу. В ту же минуту прибежал сверху сигнальщик, оторопелый, в разорванной фланелевой рубашке, с лицом, покрытым пятнами крови.

— Где офицеры? — оглядываясь, заорал он.

— Вон один лежит мертвый, — ответили ему. — А что?

— Наверху из строевого начальства не осталось ни одного человека. Ищем по всем отделениям и никого не находим. Либо убиты, либо ранены. Некому стало командовать кораблем.

Сигнальщик убежал в сторону кормы.

Броненосец "Бородино", содрогаясь от взрывов неприятельских снарядов, продолжал идти вперед. По-видимому, он управлялся только матросами. Огонь его постепенно слабел. Куда он держал курс? Неизвестно. Пока на нем исправно работали машины, он просто шел по тому румбу, на какой случайно был повернут. Ався эскадра при наличии оставшихся в живых многих капитанов 1 ранга и трех адмиралов плелась за ним, как за вожакom. Вероятно, так же было и в то время, когда вел ее "Александр III". И все это произошло потому, что перед боем был приказ Рождественского: если выходит из строя головное судно, то эскадру ведет следующий мателот.

Все матросы, находившиеся в носовом каземате, спустились вместе с кондуктором Чепакимым на один этаж ниже, под броневую палубу. Там было несколько

ко человек раненых, уже получивших медицинскую помощь в операционном пункте. Марсовой Юшин спросил у них:

— Ну, как командир?

Ему ответили:

— Лежит. Все расспрашивает, как идет бой. А сам командовать не может. Много крови потерял.

— А где старший офицер Макаров?

— Он тоже, говорят, ранен был, но только в операционный пункт не приходил совсем. И никто не знает, где он находится.

Кондуктор Чепакин ошалело крутился и, ругаясь, возбужденно говорил:

— Ну, на что это похоже? У нас не осталось ни одного строевого офицера. Некому командовать кораблем. Что теперь делать? Придется, видно, смыться на тот свет. Японцы больше всего жарят по нашему судну, потому что оно идет головным. "Бородино" настолько уже избито, что пора бы ему пристроиться в хвосте эскадры и хоть немножко отдохнуть. А иначе мы сейчас повертываться, вся эскадра повернет за нами.

Над головою раздался крики:

— Все наверх! Спасайся...

Что произошло с ним дальше, об этом у него осталось смутное представление. Броненосец опрокинулся, а он, смятый и оглушенный ревушими потоками, все еще находился внутри него, в носовом каземате. Юшин одной рукой разорвал на себе все платье и, нащупав ногой оружейный порт, нырнул в него. А может быть, последние действия его были совсем не такие. Но верно было то, что какое-то неопределенное время, показавшееся ему невероятно длительным, он находился под водою на большой глубине, захлебываясь и кружился. Не было сомнения и в том, что на поверхность моря он всплыл голым. Только на ногах остались сапоги, потому что они были тесны и не удалось их стащить.

Все, что испытал Юшин в какую-нибудь минуту или две, подействовало на него настолько ошеломляюще, что ему даже не было страшно. Открыв глаза, он увидел свой корабль, плавающий вверх килем. Работали, бурля воду, оба винта. Над поверхностью моря, среди вздымающихся волн, то в одном месте, то в другом показывались матросские головы. А человек десять забрались на громадное днище судна и, размахивая руками, что-то кричали. Один из них снял с себя нателную рубашку и, придерживаясь за боковую киль, протянул ее Юшину:

— Семен, хватайся за нателку и выбирайся к нам.

Юшин ухватился было за рукав, но ударила волна, и в сжатом кулаке его осталась лишь часть материи. Он сно-

Повреждения левого борта эскадренного броненосца «Орел». Фото сделано после прихода корабля в Майдзуру



ва окунулся в воду. Броненосец быстро уходил от него. Чтобы не попасть под работающие в корме лопасти, он начал отплывать в сторону. Под руки ему попался шлюпочный рангоут, с которым он решил не расставаться до самой смерти.

Юшин не видел, как утонул его броненосец, а все свое внимание сосредоточил на других кораблях, вызывая к ним о помощи. В сгущавшихся сумерках, весь в огне, как чудовищный факел, прошел мимо "Орел", осыпаемый взрывающимся металлом. Грохотало небо, потрясая простор, ревело море, расцветиваясь огненными фонтанами, качались волны с прилипшими к ним клочьями дыма. Казалось, наступил час гибели всего мира. "Николай I", увеличив ход, намеревался, видимо, обогнать переднее судно, чтобы стать во главе эскадры. Главные неприятельские силы прекратили огонь. Но русские корабли продолжали стрелять — вероятно, по японским миноносцам. Поочередно один за другим проходили мимо Юшина остатки разбитой эскадры: "Апраксин", "Сенявин", "Ушаков", "Сисой Великий", "Наварин". Он кричал им, он называл каждое судно поименно, а они все уходили от него. Порядочно отстав от эскадры, шел крейсер "Нахимов". Сзади него уже не было видно ни одного судна. Юшин, барахтаясь в волнах, заметался, напряг все свои силы, готовый выпрыгнуть из воды и бегом помчаться в сторону последней надежды. "Нахимов" как будто услышал его голос и повернул к нему, но через минуту корма крейсера начала уходить, сверкая гакабортным огоньком.

— Проклятые! Чтоб вам всем очутить-

ся на морском дне!.. — кричал и безумствовал Юшин.

В час ночи Семена Юшина подобрал из воды японский миноносец. Он оказался единственным спасенным из всей команды броненосца.

В последние полчаса боя интенсивность огня «Бородино» и «Орла» снизилась. Централизованное управление их артиллерией было нарушено. Из японских кораблей пострадал только «Ниссин», которому повредило ствол еще одного 203-мм орудия. Правда, «Сисой Великий» в момент гибели «Императора Александра III» едва не рассчитался с вице-адмиралом Камимурой, поразив 305-мм снарядом его флагманский крейсер «Идзумо». Снаряд, скользя вдоль броневой палубы, пробил котельный кожух, но, к счастью для японцев, не разорвался.

«Орел», который до последней минуты поддерживал своего переднего мателота, также получил серьезные повреждения. Потери в личном составе достигли 128 человек убитыми и ранеными (в том числе командир и 12 офицеров). В бою «Орел» успешно боролся с креном, сохранил исправные механизмы (за исключением одного котла) и ход до 16–16,5 уз, а также примерно половину артиллерии.

Ход боя и повреждения «Орла» описал корабельный инженер В.П. Костенко:

«...Попадания неприятельских снарядов в "Орел" начались вскоре после открытия огня, когда японские броненосные крейсеры стали расстреливать "Ослябю" в нос, а "Орел" в корму. Первый попавший 6-дюймовый снаряд разбил шестерку на рострах, но пожара не

вызвал. Следующий 6-дюймовый снаряд прошел через носовой верхний мостик и разорвался там. Затем 8-дюймовый снаряд пробил ют позади 12-дюймовой кормовой башни и осколками вызвал небольшой пожар в батарейной палубе в каюте на 87-м шпангоуте.

Затем снаряды с крейсеров начинали засыпать наш левый борт. Значительное число попаданий пришлось в 6-дюймовую броню верхнего пояса, но без видимого вреда для корабля.

8-дюймовый снаряд попал в незащищенный борт выше поясной брони в каюту № 20 на 81-м шпангоуте по батарейной палубе и совершенно разрушил всю каюту, образовав в борту пробоину площадью до 30 квадратных футов вровень с батарейной палубой, выше ватерлинии на 5 футов: 2-дюймовая броня батарейной палубы выдержала взрыв, а окружающие каютные переборки лопнули по швам, дверь слетела с петель, мебель вся изломана, но пожара не произошло. Осколки снаряда изрешетили все легкие внутренние переборки. В этой каюте во время похода помещался я. Все вещи, койка, письменный стол с чертежами, бумагами и книгами погби.

Через пробоину при ударах более высоких волн в палубу стала попадать вода и растекаться по окружающим помещениям. Для заделки был вызван рабочий дивизион, но кривизна борта не позволила наложить на дыру плоский, заранее подготовленный щит. Волной вышибло койки и доски. Пришлось оставить пробоину без закрытия, чтобы позже поставить более прочные крепления и упоры изнутри корабля.

6-дюймовый снаряд прошел навывлет через кормовую адмиральскую рубку на шканцах и разорвался, ударившись сзади о броню кормовой 6-дюймовой башни правого борта, но не причинил ей никакого вреда. В носовой каземат через орудийный порт 75-миллиметрового орудия один за другим влетели два 8-дюймовых снаряда. Оба орудия левого борта оказались сразу приведенными в негодность. Часть осколков пролетела через дверь в броневой разделительной переборке на правый борт и вывела из строя еще одно правое орудие. Осколками от разрыва этих двух снарядов убиты командир каземата мичман Шупинский и три человека орудийной прислуги; все остальные комендоры левого каземата выведены из строя.

Снаряды попали с одного из шедших впереди траверза броненосных крейсеров, давшего залп из кормовой 8-дюймовой башни. Все эти попадания имели место до 2 часов дня. Уже первые попадания обнаружили особенности снарядов противника. Он вел пристрелку снарядами с

чрезвычайно чувствительными ударными приспособлениями, вследствие чего снаряды разрывались при ударе о воду, при соприкосновении с тонким бортом или даже со снастями корабля. Разрыв сопровождался клубом густого черного дыма, который был ясно виден на фоне неба, воды и на корпусах кораблей. В тонком небронированном борту эти снаряды делали громадные пробоины. Все недолеты рвались на воде и обдавали борт градом мельчайших осколков, залетавших во все щели, в орудийные порты, в амбразуры и прорезы колпаков башен и просветы боевых рубок. Осколки выбивали из строя людей и превращали наружный борт в решето.

Другой тип снарядов давал при разрыве желто-бурый дым с яркой вспышкой пламени. Он обладал более тугими ударными приспособлениями и часто разрывался, пройдя наружную обшивку, уже внутри корабля. Взрыв развивал высокую температуру и вызывал пожары. Ударяя в броню, эти снаряды не пробивали ее, но выжигали лунку значительной глубины и вызывали плавление металла.

Под сосредоточенным обстрелом противника управление огнем броненосца в бою становилось настолько затруднительным, что скоро старший артиллерист был принужден отказаться от обстрела головного неприятельского корабля, в который стреляли и другие передние корабли нашей колонны. Эскадренная стрельба наших броненосцев оказалась невозможной. Пришлось выбирать индивидуальную цель, в которую не стреляли другие корабли. Но даже и на одном корабле все орудия не могли действовать согласованно по общей цели. Корректировать пристрелку из боевой рубки не было никакой возможности, поэтому из рубки стали передавать только расстояния по дальномеру, а из башен открывали огонь боевыми снарядами и сами находили поправки. Через полчаса боя пришлось перейти на групповой огонь. Определение расстояний крайне затруднялось мглистостью горизонта и дымом от неприятельских кораблей и в особенности от пожаров на наших идущих впереди кораблях.

Окраска японских судов в грязно-оливковый цвет также затрудняла прицеливание в тумане, в серой мгле и в дыму, так как наши оптические прицелы нуждались в достаточной силе света и ясности изображения. Между тем наши корабли, окрашенные в черный цвет, с ярко-желтыми трубами с черной каймой наверху, хорошо были видны даже сквозь облака дыма и туман.

После выхода из строя броненосца "Ослябя", "Орел" начал получать все более тяжелые повреждения. Особенно



Эскадренный броненосец «Орел». Носовая 305-мм башенная установка с поврежденным левым стволом

трудным моментом для него был короткий контргалсовый бой левым бортом после попытки "Александра III" прорваться на север в 2 часа 50 минут.

Около 2 часов 30 минут осколками 6-дюймового снаряда, разорвавшегося при ударе о кромку брони 75-миллиметрового орудия № 6 левой средней батареи, вывело из строя прислугу этого орудия и тяжело ранило в спину и в бок командира левой батареи мичмана Туманова. Командование всей батареей вместе с шестью орудиями правого борта перешло к мичману Сакеллари.

Другим снарядом, попавшим в броню выше орудийного порта, вывело из строя орудие № 2, прислуга которого также была ранена. В носовой каземат 75-миллиметровых орудий, уже разбитый ранее двумя 8-дюймовыми снарядами, влетел

12-дюймовый снаряд и, разорвавшись внутри каземата, совершенно его искорверкал, выбросил орудия из цапф и вызвал взрыв беседок с патронами на правом борту. Вслед за этим 12-дюймовый снаряд взорвался в смежном шпильевом отделении и вызвал полное разрушение всех шпильевых устройств. 12-дюймовый снаряд ударил в дуло левого 12-дюймового орудия носовой башни, отбил кусок ствола длиной футов в десять и забросил этот кусок на верхний носовой мостик, где он пробил настил мостика и в нем застрял. Зарядник правого орудия носовой 12-дюймовой башни выведен из строя. Осталась подача снарядов к правому орудью вручную талями. Заряды подавались уцелевшим левым зарядником. Башенный командир лейтенант Павлинов контужен в голову, у него лопнули обе барабанные перепонки. Несмотря на это, Павлинов остался в строю.

В левую носовую 6-дюймовую башню попали один за другим три 6-дюймовых снаряда. Осколки 3-го снаряда, пройдя через прорезь в колпаке, ранили в голову башенного командира лейтенанта Славинского. Его увели на перевязку. Вслед за этим 12-дюймовый снаряд, попавший в вертикальную броню вращающейся части немного выше мамеринца, сдвинул плиту, сорвал ее со всех болтов, связывавших с корпусом башни, приподнял крышу, счистил с крыши колпаки, разбил станину левого орудия и, перекосив башню на катках, заклинил ее. Башня приведена в полную негодность. Вся прислуга выведена из строя. Комендор, прислонившийся к броне в момент удара снаряда, мгновенно умер от сотрясения без видимых наружных повреждений.

Два 6-дюймовых снаряда попали в левую среднюю 6-дюймовую башню. Первый снаряд попал в вертикальную броню ствола, не причинив вреда, второй разорвался на крыше. Его осколки через горловину для выбрасывания гильз проникли внутрь башни, ранили башенного старшину и двух человек на подаче. Осколки разбили внутри башни механизм открывания двери. Выход на крышу остался через горловину или в погреб через норию.

Снаряд не менее чем 10-дюймового калибра ricochetировал от брони башни в тонкий борт башни и так разворотил обшивку, завернув ее наружу, что лишил башню возможности поворачиваться на корму от траверза.

8-дюймовый снаряд ударил в крышу кормовой 12-дюймовой башни над левым орудием и вогнул крышу, которая ограничила угол возвышения орудия дальностью стрельбы только до 30 кабельтовых. Осколками снаряда, проникшими

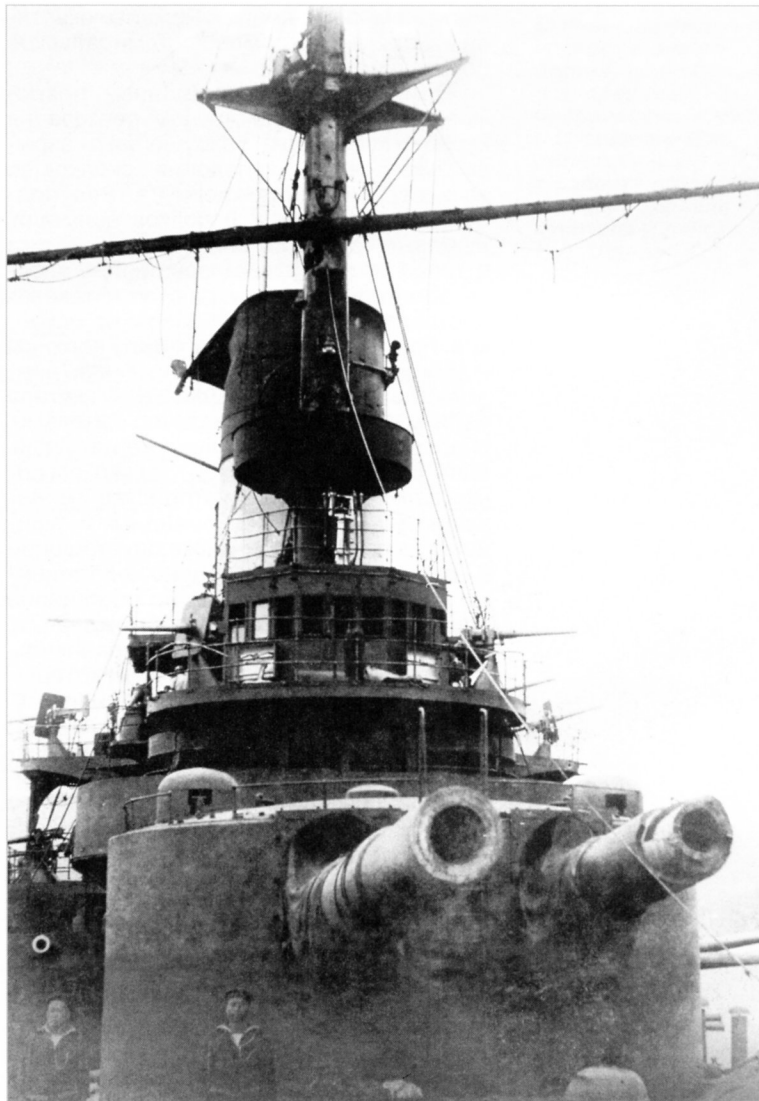
через амбразуру, был убит один матрос, легко ранены трое, в том числе кондуктор Расторгуев. В вертикальную броню той же башни попал 12-дюймовый снаряд. Башня испытала сильнейшее сотрясение, но продолжала действовать. Все предметы, закрепленные внутри башни на ее броневых стенках, сорваны со своих мест.

Два 6-дюймовых снаряда попали в вертикальную броню и мамеринец кормовой правой 6-дюймовой башни. Вторым снарядом башня была заклинена. Большой осколок застрял между мамеринцем и неподвижной броней. Башня вскоре была исправлена прислугой, которая, отдраив броневую дверь, вышла наружу. Осколок, застрявший в просвете мамеринца, комендоры выбили ломом. Во время исправления был ранен в руку командир башни мичман Бубнов и убит один человек из прислуги башни. Вслед за этим осколки снаряда, разорвавшегося на мостиках, проникли через горловину внутрь башни и тяжело ранили мичмана Бубнова в ногу. Мичман был уведен на перевязку, и командование башней взял на себя артиллерийский квартирмейстер.

В боевую рубку были три попадания 6-дюймовыми снарядами в броню ниже просвета. Снаряды не причинили вреда, а осколки были отражены козырьками и в рубку не проникли. Вслед за этими попаданиями 8-дюймовый снаряд ricochetировал от воды, ударил в свес крыши рубки с левой стороны и разорвался вблизи просвета. Влетевшими в рубку осколками разбит дальномер Барра-Струда, сбиты боевые указатели и помята часть переговорных труб. При этом тяжело ранены в голову старший минный офицер лейтенант Никонов и младший штурман лейтенант Ларионов, определявший расстояние по дальномеру. Оба выведены из строя и отправлены на перевязку. Командир, старший артиллерист, рулевые и сигнальщики легко ранены и все остались в строю. Часы в этот момент показывали 2 часа 40 минут.

К 3 часам в боевой рубке еще оставались: командир, раненный в голову, старший офицер — в лицо, старший артиллерист Шамшев — в голову и старший штурман Саткевич — пока невредимый. В результате порчи дальномера и боевых указателей пришлось перейти на групповой огонь.

Некоторое время еще действовал кормовой Дальномер, установленный открыто на кормовом мостике. Определяемое им расстояние приходилось передавать голосом в две 6-дюймовые башни и в 12-дюймовую кормовую башню, так как колонки управления боевыми указателями на мостике были сбиты.



В рубку через просвет непрерывно залетали осколки, отраженные при разрывах от воды, а также от палуб, крыш башен и мостиков. Вскоре после 3 часов залетевшими осколками через просвет рубки снова были ранены: командир — в голову и Шамшев — в живот, но оба остались в рубке.

На правом шкафуте начался большой пожар. Был вызван трюмно-пожарный дивизион. Горели на спардеке в коечных сетках койки, мешки и остатки дерева. Пожар разгорался несколько раз от тлевших коек. Дым от пожара проникал в боевую рубку и мешал управлению кораблем. С трудом удалось потушить огонь. Вслед за этим начался большой пожар под полубаком в носовом командном кубрике и шпилевом отсеке, затем непосредственно под боевой рубкой в

«Орел».
Вид на носовую 305-мм башенную установку со стороны неповрежденного ствола

малярном помещении. Пожары охватили шканцы и кормовое адмиральское помещение.

Помимо этих существенных повреждений и потерь в личном составе на корабле произошли разрушения от взрыва снарядов и от попадания осколков во всех верхних частях корпуса. Ряд пробоин от снарядов и осколков получили дымовые трубы, но они устояли, и тяга в топки котлов держалась вполне удовлетворительно. Мачты, рангоут и такелаж пострадали главным образом от осколков. Грот-мачта перебита между верхним и нижним кормовыми мостиками, но продолжала держаться. Шлюпки и катера избиты осколками и частично взрывами снарядов на роствах. Они уже не могли быть спущены на воду и только загромождали ростерное устройство. В незащищенных палубах, командных и офицерских помещениях много опустошений и разрушений произведено внутренними разрывами снарядов, но сообщение вдоль палуб не было загромождено, и трапы между палубами еще сохранились. Пожарные магистрали, кроме некоторых вертикальных отростков, сохранились и могли действовать во всех отсеках.

Уже за этот промежуток времени выяснилась огромная польза от тех мероприятий по подготовке корабля к бою, которые систематически проводились после выхода с Мадагаскара. Благодаря принятым противопожарным мерам и удалению дерева удалось справиться со всеми начинавшимися пожарами.

Фугасные японские снаряды, обладавшие большой взрывной силой, давали огромные местные разрушения и тучи мелких осколков. Но окружающие предметы в помещении сохранялись даже при небольшой искусственной защите в виде броневых колосников, стального троса, противоминных сетей и мешков с углем. Наиболее неудачной оказалась искусственная защита из командных коек. Раскаленные осколки, пробивая свернутые койки и застревая в них, вызывали возгорание, которое трудно поддавалось тушению.

Несмотря на большое количество попавших в "Орел" крупных и средних снарядов, он ни разу не вышел из строя, сохранял ход, управление и более половины своей артиллерии. Это доказывало, что корабли типа "Суворов" как боевые единицы отличались значительной боевой живучестью. Сомнительно, чтобы японские броненосцы типа "Миказа" смогли вынести столько попаданий, сколько обрушилось на "Орла".

Период боя от 3 до 5 часов дня был крайне тяжелым для "Орла". После выхода из строя двух передних кораблей —

"Суворова", а затем "Александра" — он принял на себя сосредоточенные удары всей колонны неприятеля. Особенно критическим был 10-минутный контргалсовый бой после попытки "Александра" прорваться на север. Гром разрывов, лязг рвущейся стали, огненный вихрь, пронесшийся по кораблю, казалось, предрекли ему конец. Но "Орел" выдержал этот сосредоточенный удар, даже не покинув строя. А наступившее после контргалсового расхождения временное затишье позволило сделать кратковременную передышку, чтобы осмотреться и справиться с разгоревшимися пожарами.

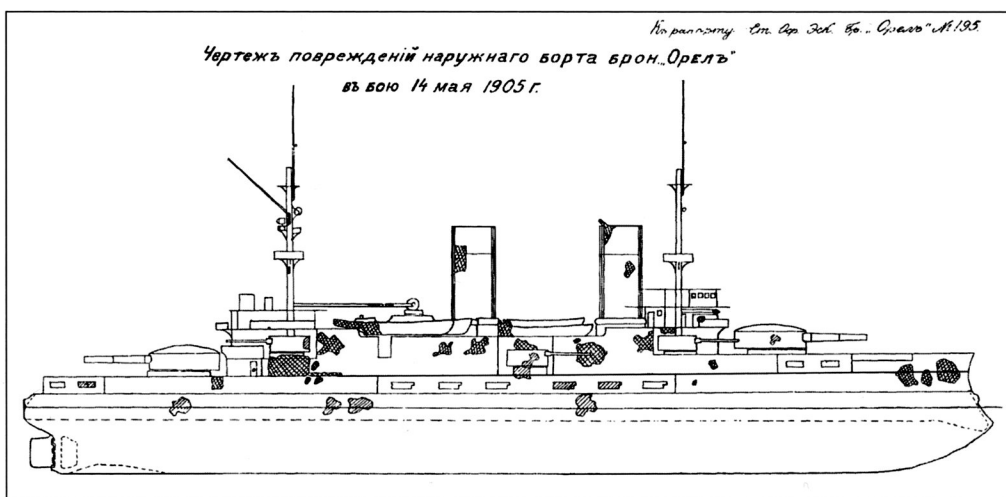
За этот промежуток времени "Орел" понес тяжелые потери в личном составе и лишился значительной части артиллерии. В 3 часа 40 минут при разрыве снаряда, ударившего в свес броневой крыши рубки, осколками в руку и в бок был тяжело ранен командир Юнг и контужен лейтенант Саткевич, который потерял сознание. Осколками того же снаряда убит ординарец командира. Юнга и Саткевича пришлось отправить в операционный пункт.

Во время спуска по трапам командир был смертельно ранен большим осколком снаряда, разорвавшегося на шканцах. Осколок прошел через спину и вышел в бок, задержавшись под кожей. Когда через несколько минут доктор разрезал кожу и достал осколок, то обжег себе руку. Юнг в бреду продолжал произносить слова команды.

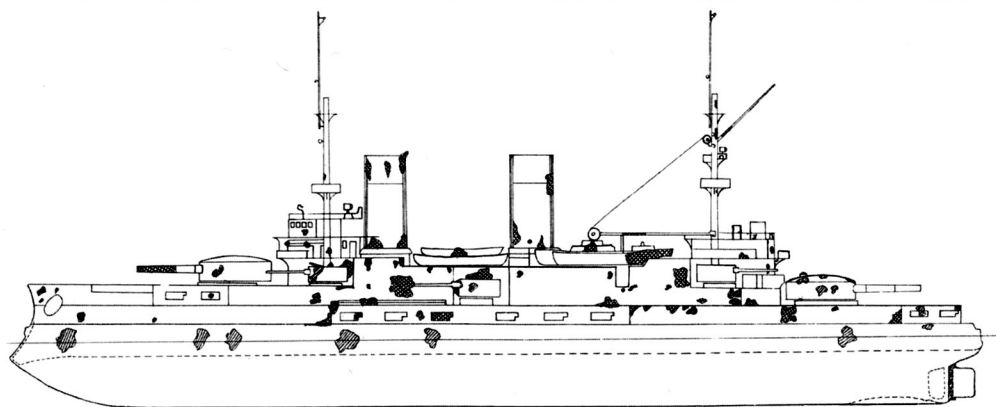
Тем же снарядом, попавшим в просвет рубки, был сильно контужен в голову старший офицер капитан 2 ранга Шведе. На время он лишился сознания. Управлять кораблем и артиллерией остался лейтенант Шамшев. Через несколько минут Шведе пришел в себя и принял управление кораблем. Из батареи вызвали мичмана Сакеллари заменить выбывшего старшего штурмана.

После перевязки пришел в рубку лейтенант Славинский, башня которого была разбита. По дороге он потушил с боцманом Воеводиным пожар в корабельной церкви на верхней палубе, куда попал 12-дюймовый снаряд, убивший четырех человек, молившихся на коленях перед образом. Не имея прямого дела в рубке, Славинский ушел помогать тушить большой пожар на шканцах. Здесь при разрыве снаряда большого калибра он был вторично ранен в голову. Из пожарного дивизиона убиты два человека, Славинский без сознания находится в операционном пункте.

Начались большие пожары на мостиках вокруг боевой рубки. В рубке к этому времени оставались из матросов только двое рулевых на штурвале и горнист. Загоре-



**Схемы повреждений
правого и левого
бортов, полученных
эскадренным
броненосцем «Орел»
в Цусимском бою,
приложенных
к рапорту старшего
офицера корабля
капитана 2 ранга
К.Л. Шведе**

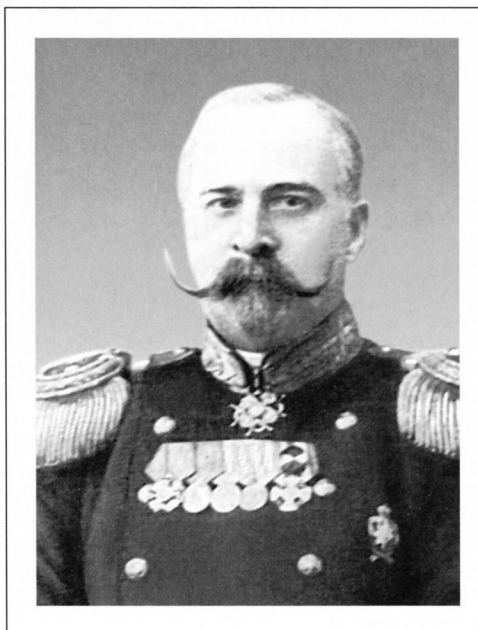


◆ Пробоины в обшивке
■ Попадания в броню

лись койки, укрепленные под свесом рубки для улавливания осколков. Обрезать и выбрасывать их пришлось старшему офицеру с горнистом. Затем сзади рубки загорелись прорезиненные переговорные шланги и запасные ящики с 47-миллиметровыми патронами. Едкий дым повалил в рубку, и там невозможно было дышать. Шведе и горнист снова вышли из рубки на открытый мостик и стали выбрасывать за борт горевшие шланги и патроны, причем оба получили контузии от разрыва патронов. Загорелась коечная защита у прожекторов и крыльев мостика.

Так как трюмно-пожарный дивизион был занят тушением пожара в корме, то горнисту приказали сыграть сигнал "минной атаки" и вызвать прислугу мелкой артиллерии носового мостика из-под броневой палубы.

Из операционного пункта после перевязки пришел лейтенант Ларионов и принял участие в управлении кораблем, но скоро снова был ранен в голову осколками и снесен в операционный пункт.



**Старший офицер
эскадренного броне-
носца «Орел»
капитан 2 ранга
К.Л. Шведе**

«Орел».
Пробоина в неброниро-
ванной надводной
части правого борта
в районе средней
152-мм башенной
установки



Около 4 часов снаряд не менее 8-дюймового калибра ударил в броню боевой рубки с правого борта ниже добавочных козырьков. Силой взрыва один броневой лист козырька был сорван со всех болтов и брошен внутрь броневой рубки, перебив доску со всеми переговорными трубами. Но избитый осколками штурвал продолжал работать исправно. На нем с начала боя бесценно стояли израненные и окровавленные боцман Копылов и рулевой Кудряшов. У Копылова были оторваны на руке два пальца и сделана на месте перевязка.

Лейтенант Шамшев третий раз был ранен (в голову) и стал вызывать кого-либо из групповых командиров на смену. Из правой носовой 6-дюймовой башни вызвали лейтенанта Гирса. В этот момент в его башне от разрыва неприятельского снаряда сверху воспламенились стоявшие в кранцах 6-дюймовые заряды, возник пожар. Гирс сам открыл дверь башни и отправил на перевязку всю обожженную прислугу, потушил пожар, сделал два выстрела из заряженных орудий и, несмотря на ожоги, отправился по вызову в боевую рубку. Когда он поднялся по штурм-трапу под мостиком, там воспламенился парусиновый пластырь, и пламя охватило Гирса. Он настолько пострадал, что немедленно был отправлен в операционный пункт. Тогда был вызван из левой кормовой башни 3-й артиллерист лейтенант Рюмин, контуженный в голову. Он явился в рубку в 4 часа 30 минут, и Шамшев смог уйти на перевязку.

Сношения боевой рубки со всеми помещениями корабля велись по единственной уцелевшей переговорной трубе через центральный пост.

С 3 до 5 часов "Орел" получил весьма значительные разрушения по корпусу и башне выше броневой палубы. Разрывы снарядов сопровождались большими пожарами, которые не слились в общий пожар по кораблю, как на "Суворове", только благодаря тому, что своевременно было удалено все дерево и лихо работал трюмно-пожарный дивизион, которым командовал мичман Карпов. Он укрывал людей под броневой палубой, а сам выбегал на разведку и вызывал дивизион только при серьезных пожарах. Несмотря на то что он все время носился по самым опасным и незащищенным местам, он остался невредим.

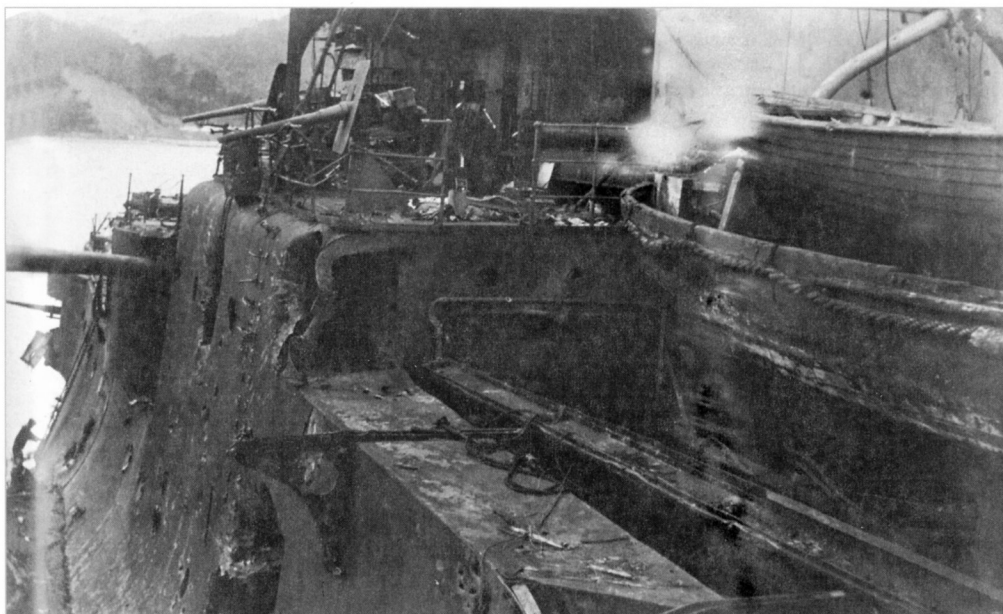
Начались большие пожары в адмиральском и командирском помещениях на верхней палубе, затем на шканцах, мостиках и на катерах у грот-мачты. Горели мягкая и деревянная мебель, пластыри, койки, матрацы, перлины, мешки, парусиновая изоляция паровых труб, краска на переборках, шпаклевка. Деревянный настил палуб не загорался от разрыва снарядов, но при больших пожарах снизу он тоже начинал пылать.

Около 4 часов занялся большой пожар в адмиральской столовой, и дым повалил на ют, что сделало невозможной стрельбу из 12-дюймовой башни. Прислуга башни задышалась в дыму. Командир башни мичман Щербачев уже собирался открыть броневую дверь и вывести своих людей для тушения пожара, но явился мичман Карпов со своим дивизионом и вскоре затушил пожар.

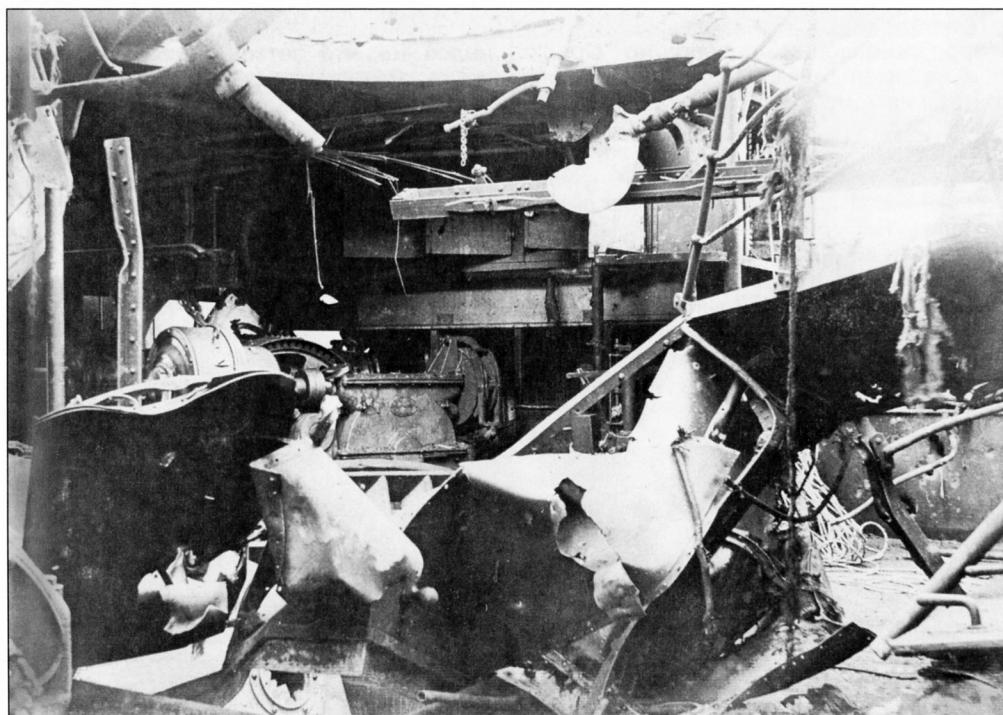
Во время пожара на роствах между дымовыми трубами, где горели шлюпки, паруса, рангоут и деревянные бруссы, дым потянуло вниз по вентиляционным шахтам в обе кочегарки. Был момент, когда 2-е отделение первой кочегарки так заполнилось дымом, что младший механик поручик Русанов должен был вывести людей из кочегарки и выключить вентиляторы, засасывающие дым сверху.

Тяжелые повреждения понес кормовой каземат, в котором помещались четыре 75-миллиметровых орудия. 12-дюймовый снаряд попал в передний угол казематной брони левого борта, разворотил тонкую обшивку и проделал громадную брешь в кают-компании вровень с батарейной палубой. Но броня каземата толщиной 3 дюйма и 2-дюймовая палуба выдержали взрыв без повреждений. Человек, находившийся в кают-компании на подаче 75-миллиметровых патронов в кормовой каземат, спасся только благодаря угольной защите борта. Уголь поглотил все осколки. Матроса засыпало углем по пояс. Он вылез невредимым, но не мог вытащить из угля свои сапоги.

В кормовом каземате по левому борту



«Орел».
Повреждения
левого борта
в районе носовой
дымовой трубы



«Орел».
Повреждения палуб-
ных конструкций

взрывом 8-дюймового снаряда, влетевшего в полупортик и разорвавшегося при ударе в тумбу орудия, выброшено из станины переднее орудие. Вся прислуга орудия выведена из строя, а командир каземата прапорщик Калмыков исчез бесследно. Видимо, его выкинуло за борт через орудийный порт. Второе орудие тоже повреждено осколками.

Вслед за этим при ударе 8-дюймо-

вого снаряда в броню каземата выше полупортика получилось настолько сильное сотрясение, что люди все попадали, закрепленные предметы сорвались со своих мест, а с борта слетели внутренние легкие щиты. Кранцы с патронами разлетелись в стороны, но взрыва не последовало.

Через раскрытые орудийные порты непрерывно залетали внутрь осколки

от разрывавшихся на воде вблизи судна неприятельских снарядов.

На батарейной палубе через многочисленные пробоины легкого борта и от тушения пожаров накопилось много воды. Вода не сбегала с палубы, а задерживалась и с шумом перекачивалась с борта на борт. При появлении крена вся вода собиралась к одному борту, увеличивая крен до опасных размеров. Из батареи через поврежденные и разбитые шахты, трубы и люки (комингсы которых были сорваны) вода попадала в нижние помещения. В погребе 75-миллиметровой артиллерии вода пошла по элеваторам, не имевшим комингсов на батарейной палубе.

После ухода Сакеллари в боевую рубку комендоры средней батареи, обеспокоенные большим количеством воды, перекачивавшейся по батарейной палубе, самовольно открыли горловину в коридор позади брони. В него быстро сбегала вода и заполнила сразу весь коридор от 38-го до 44-го шпангоута правого борта. Получился устойчивый крен в 6°, и вся вода на палубах скатилась к правому борту. На циркуляции крен возрос до опасных пределов, но "Орел" еще не имел больших пробоин в тонкой обшивке правого борта. Орудийные порты батареи правого борта также не были повреждены. Их вовремя закрыли, и опасность миновала, хотя крен на несколько минут доходил до 10°. Трюмному механику Румсу было дано приказание выпрямить крен и убрать воду с батарейной палубы. Быстро затопили нижние отсеки левого борта 38-44, 47-53, 53-59-го шпангоутов. Корабль выпрямился, и тогда перепустили вниз воду из коридора, затопленного комендорами батареи. Из кочегарки откачали воду помпами, затопленные отсеки осушили, и снова трюмные системы были приготовлены к дальнейшей борьбе с кренами.

Сказалась большая тренировка трюмных и то, что была разработана усовершенствованная система выпрямления крена с помощью использования креновых труб. Непосредственными исполнителями этой сложной операции у трюмного механика были его двое старшин отсеков — унтер-офицеры Федоров и Зайцев, работавшие на корабле еще во время постройки.

Во второй период боя было несколько попаданий 12-дюймовых снарядов в броневой пояс по ватерлинии. Броня всюду выполнила свое назначение: плиты не были пробиты устояли, корабль не получил пробоин по ватерлинии. Один 12-дюймовый снаряд попал в броню верхнего 6-дюймового пояса против носовой 12-дюймовой башни, два таких же снаряда один за другим ударили в пояс

против 6-дюймовой носовой башни. Поднявшиеся столбы воды до 60 футов высотой обрушились на корабль и залили боевую рубку и носовые башни. Когда 12-дюймовый снаряд попал в броневой пояс против 12-дюймовой кормовой башни, то взметнулся столб воды не меньше, чем при минном взрыве. Получив резкий толчок и сотрясение, корабль накренился и сильно рыскнул на курсе. Каскады воды залили ют, покрыли крышу кормовой 12-дюймовой башни. Масса воды хлынула вниз через пробоины в верхней палубе.

8-дюймовый снаряд ударил в броню выше орудийного порта кормового каземата. Его осколки разбили крышку порта, а броня в месте удара моментально раскалилась и расплавилась, образовав стальные сосульки.

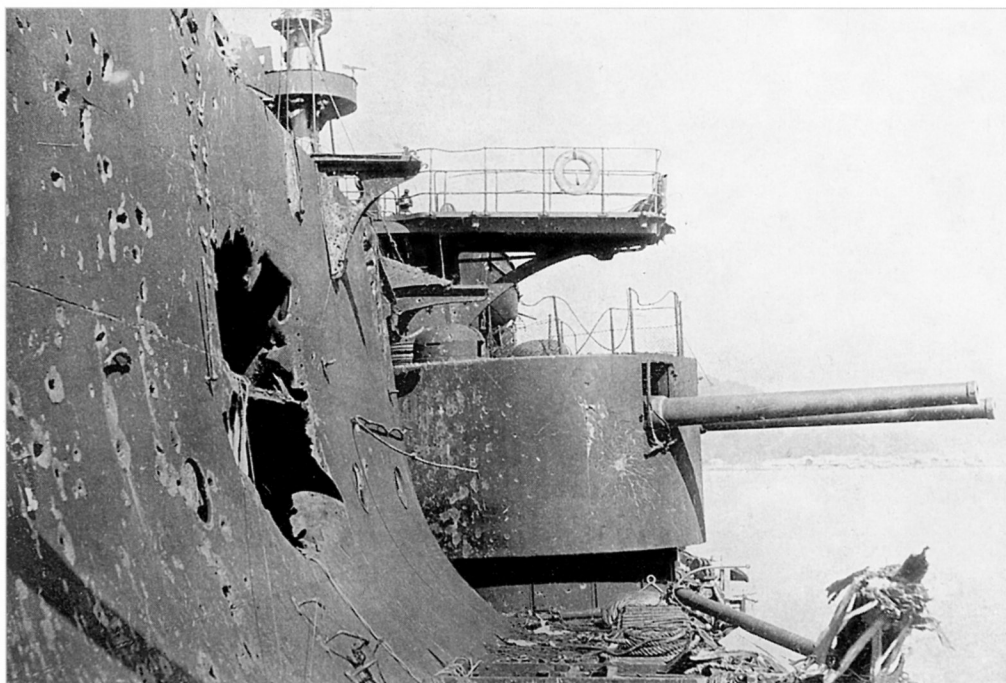
В одно орудие кормовой 6-дюймовой левой башни внутрь ствола влетел отраженный осколок, который не был замечен при заряджении. Орудие было заряжено сегментным 6-дюймовым снарядом в момент отражения минной атаки на "Суворова".

Снаряд не дошел до места и заклинился так, что затвор нельзя было закрыть. Разрядить орудие оказалось невозможным, и оно вышло из строя.

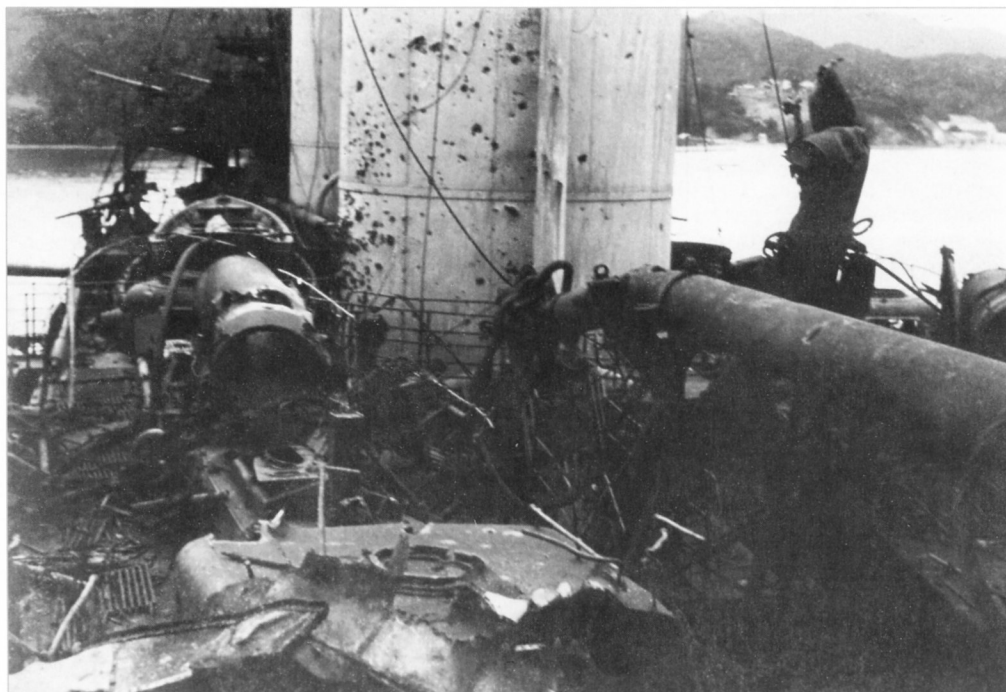
Разрушения верхней части корабля быстро увеличивались. На спардеке и на надводных палубах образовался хаос из обломков стали, сорванных легких переборок и разбитых предметов оборудования. Межпалубные трапы почти всюду были снесены, так как их сметало и скручивало взрывами фугасных снарядов. Для сообщения между палубами приходилось пользоваться образовавшимися в палубах пробоинами, спуская в них тросовые концы и заранее приготовленные стремянки.

При всех этих разрушениях машины, котлы, руль и все рулевые устройства оставались целыми. Плавучесть и остойчивость корабля сохранились в полной мере. Действовало еще несколько крупных орудий, вращалась часть башен, еще имелись снаряды, поэтому корабль продолжал яростно сражаться с полным напряжением сил.

Операционный пункт был переполнен ранеными офицерами и матросами. Пришлось переносить перевязанных в смежный отсек броневой палубы, так как площади вокруг перевязочной уже не хватало, а надо было готовиться к продолжению боя. Раненые, прибегавшие сами или доставленные на перевязку на носилках, поступали из самых опасных мест, откуда были видны корабли неприятеля и ход боя. Они сообщали свои впечатления даже во время операции под ножом врача.



«Орел». Повреждения в обшивке надстройки левого борта между носовой и средней 152-мм башенными установками



«Орел». Повреждения паровых катеров на рострах между кормовым мостиком и второй дымовой трубой

Скоро операционный пункт сделался центром корабля. Сюда стекались все новости. Раненые офицеры продолжали интересоваться ходом сражения и через посыльных давали свои указания и советы.

Около 4 часов 30 минут донеслись сверху крики "ура!". Их подхватили ра-

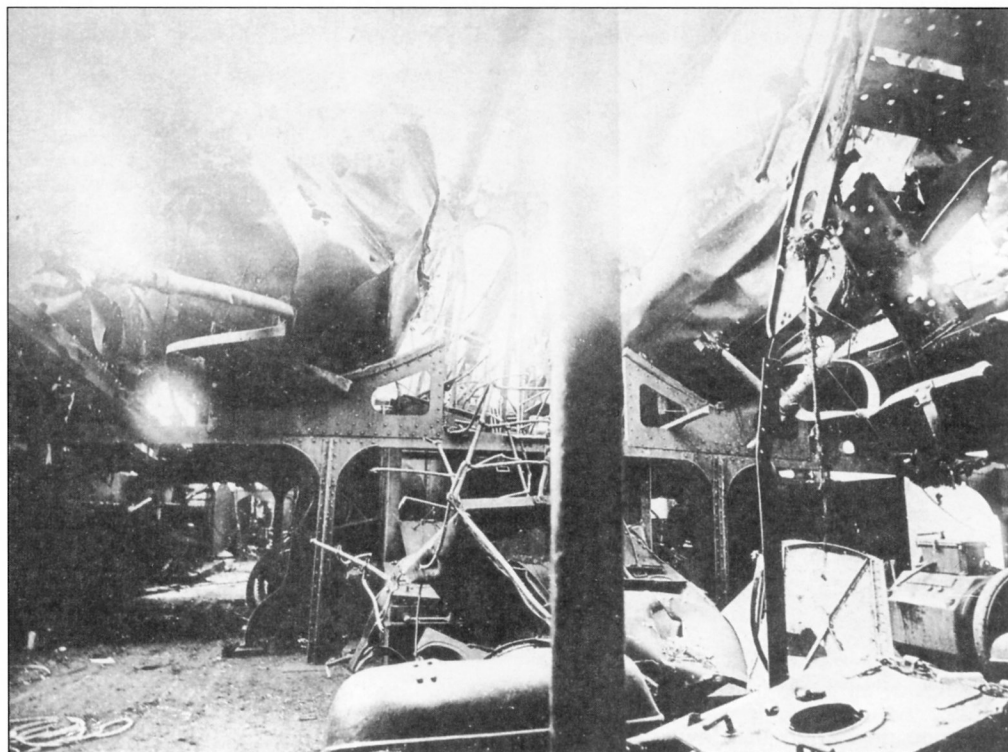
ненные внизу. Старший боцман Саем, спустившись на легкую перевязку, сообщил, что неприятель отступил, а наша колонна ходит вокруг подбитого японского броненосца и добивает его.

Лишь потом выяснилось, что боцман видел "Суворова". Многие передавали, что наша правая средняя 6-дюймовая

«Орел».
Повреждения
на рострах между
кормовым мостиком
и второй дымовой
трубой

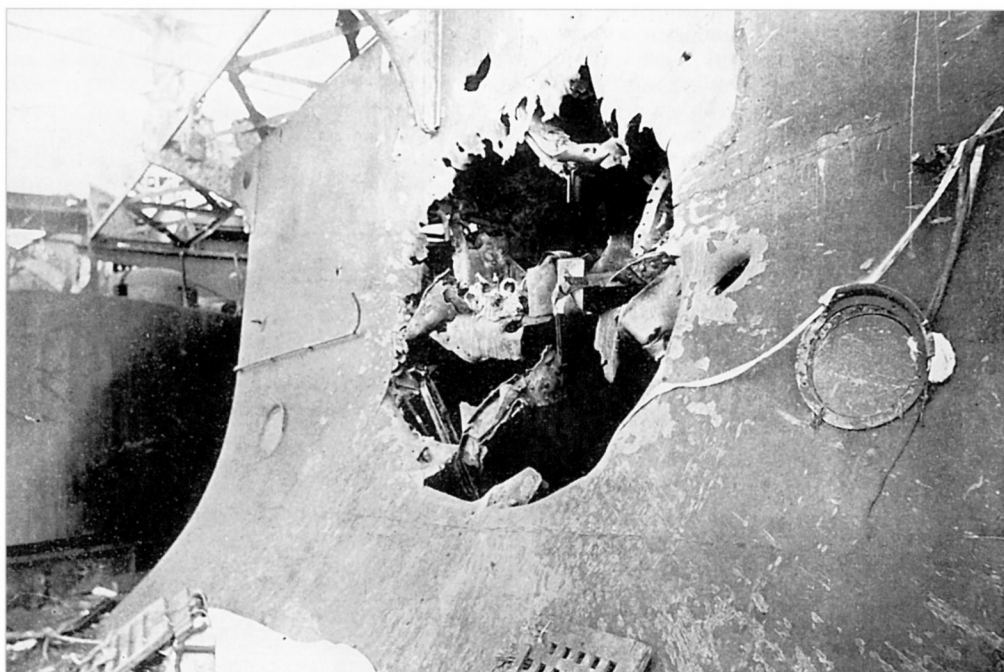


«Орел».
Повреждения
шлюпочных ростр.
Вид с верхней
палубы



башня, в которой не было офицера, действовала по "Суворову". В разгаре боя, когда в башнях после поворотов колонны утрачивается представление о положении неприятельских сил и их курса, это вполне возможно. Комендоры кормовой

12-дюймовой башни уговаривали мичмана Щербачева открыть огонь по внезапно появившемуся в поле их зрения "Суворову", лишившемуся одной трубы и фок-мачты, что делало его похожим на японские крейсеры типа "Матсушима".



«Орел».
Повреждения
в обшивке надстрой-
ки правого борта
между носовой и
средней 152-мм
башенными
установками

Но Щербачев узнал "Суворова" по наличию средней 6-дюймовой башни.

Около 4 часов 30 минут бой начал стихать, а к 5 часам мы вышли из соприкосновения с неприятелем. Наступил перерыв в дневной артиллерийской дуэли, длившейся более 3 часов без ослабления.

"Орел" несколько оправился после ожесточенного боя с двух бортов. В это время броненосный отряд Того из-за дыма и тумана потерял из виду нашу колонну во время ее поворота к северу и искал ее в южном направлении. Пользуясь наступившим затишьем, на "Орле" успели осмотреть повреждения, убрать убитых, унести на перевязку раненых, затушить все пожары, спустить с палуб воду и приступить к спешной заделке надводных пробоин выше броневоего пояса, угрожавших остойчивости при крене свыше 10°. Разнесли пресную воду по башням, в батарею, операционный пункт, погреба, машины и кочегарки. Еще в начале боя напорная цистерна пресной воды на носовом мостике была разбита, а весь трубопровод из нее под верхней палубой перебит, так что все боевые помещения остались без подачи пресной воды.

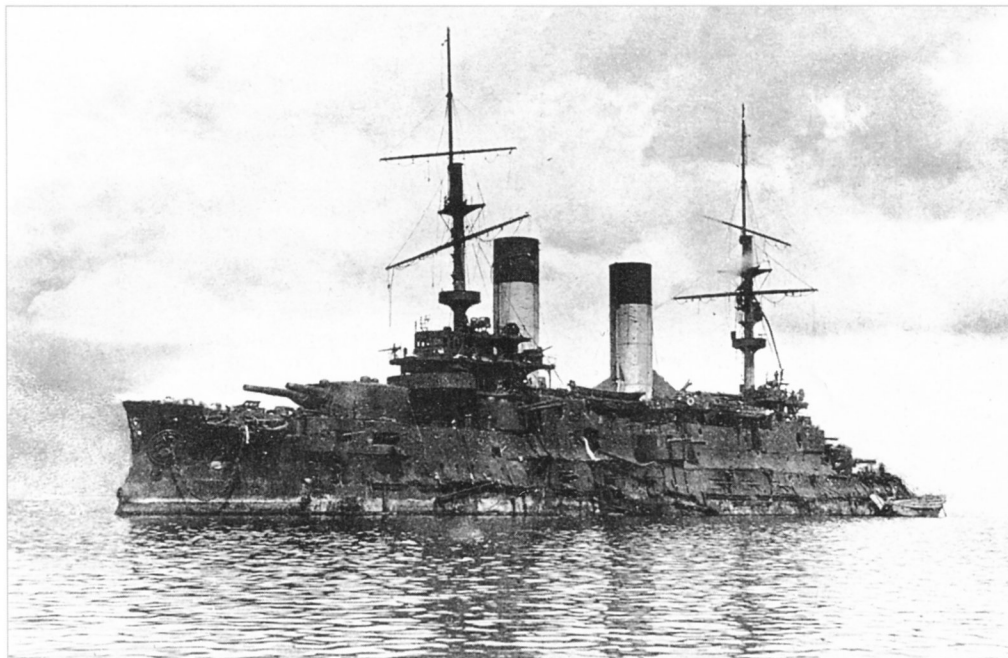
В операционном пункте тяжелораненых находилось до 40 человек команды и 9 офицеров, остальные после перевязок вновь возвратились на боевые места. Врачи, непрерывно работавшие с 2 часов, успели перевязать всех раненых, а тяжелораненым сменили повязки.

Колонна наша выровнялась, перестро-

илась и снова направилась к северу по курсу на Владивосток.

Командир носовой 12-дюймовой башни "Орла" лейтенант Павлинов обошел все башни, выяснил их состояние и развел по ним запасную прислугу, взятую из батареи, казематов и от легкой артиллерии на мостиках. В носовой 12-дюймовой башне еще могло действовать правое орудие (при использовании левого зарядника и ручной подачи). По правому борту в строю оставалась носовая 6-дюймовая башня Гирса, в которую был переведен персонал из левой разрушенной башни Славинского. Средняя 6-дюймовая башня вышла из строя, нория была забита снарядами, проводка выгорела, башня заклинена в мамеринце. Кормовая 6-дюймовая башня Бубнова могла стрелять при вертикальном наведении вручную. Кормовая 12-дюймовая башня, несмотря на несколько попаданий в нее, работала исправно, но левое орудие имело ограниченный угол возвышения (не далее 30 кабельтовых) из-за вогнутой над орудием крыши. Управлял башней кондуктор Расторгуев.

В последний период боя 14 мая с 6 часов до наступления темноты броненосец "Орел" вел огонь правым бортом против отряда японских броненосцев, а с левого борта подвергался обстрелу броненосных крейсеров. Вместе с головным броненосцем "Бородино" он был главной мишенью огня броненосцев противника; но в то время как по "Бородино" японцы вели залповую стрельбу всем отрядом,



по "Орлу" стреляли один или два корабля.

За это время в правый борт "Орла" попало до пятнадцати 12-дюймовых снарядов; снаряды меньшего калибра почти не попадали. Около 7 часов вечера, когда на "Орел" перенесли огонь броненосные крейсера, покончившие с "Александром III", стали сыпаться снаряды 6- и 8-дюймового калибра с левого борта по верхним частям корабля.

Если бы бой затянулся дальше, то избитый "Орел" уже недолго мог бы выдержать сосредоточенный огонь неприятеля. Боевая сила броненосца к 6 часам вечера истощилась более чем наполовину. Хотя броня еще не была пробита, но большое количество плит было расшатано и слабо держалось на болтах. При повторных попаданиях эти плиты стали бы отваливаться. Из повреждений, полученных после 6 часов, наиболее существенными были дальнейшие повреждения башен.

В основание правой кормовой 6-дюймовой башни одновременно попали два 12-дюймовых снаряда, разорвавшихся на срезе ниже вращающейся части. Башню совершенно заклинили две сдвинувшиеся броневые плиты защиты подачи и закрученный мамеринец. Лист спардека разрушен и загнут вверх под дно башни. Стойки и угольники, крепившие плиты защиты подачной трубы, счищены газами. Готова свалиться одна плита, которая сдвинулась наружу и не имеет никаких креплений. Башня не годна к действию. Пробойна по борту по высоте от верхней палубы до спардека достигает 12 футов

длины; общая площадь ее до 100 квадратных футов.

В адмиральской столовой начался большой пожар. Вскоре еще два 12-дюймовых снаряда попали почти в то же самое место. Один из снарядов, пройдя через обшивку в адмиральский кабинет, взорвался при ударе о верхнюю палубу. Взрывом полностью уничтожены кабинет, спальня и ванная адмиральского помещения. В палубе образовался провал вниз до 8 футов в диаметре.

Начался пожар на верхней палубе и ниже в каютах на батарейной палубе. Еще один 12-дюймовый снаряд взорвался на 70-м шпангоуте на настиле бортового среза и сделал пробоину в палубе до 60 квадратных футов. Сообщение вдоль среза прервано.

Три или четыре 12-дюймовых снаряда попали на спардек у грот-мачты и разрушили кормы всех четырех катеров на рострах, лебедки, стрелы катеров, нижний и средний переходные мостики, коечные сетки и трапы. Кожи над главным трапом со шканцев вниз, в офицерские помещения, целиком вдавлен в вырез трапа и совершенно закрыл путь, по которому во время боя шел спуск раненых с верхних частей корабля в операционный пункт.

Два попадания 12-дюймовых снарядов с промежутком в 30 секунд пришлось в поясную броню против операционного пункта, видимо, в нижний броневой пояс. От этих ударов все находившиеся в операционной испытали сильнейшее сотрясение, вызвавшее полубомбочное со-

стояние. Корабль звенел и дрожал всем корпусом. Получился сильный дрейф влево от курса. Появился крен градусов до шести и держался в течение четверти часа, пока по приказу из боевой рубки трюмные не выпрямили его. Видимо, произошло затопление коридора позади брони или нижних бортовых отсеков через треснувшую обшивку и выскочивших от удара заклепок.

Еще одно такое же попадание пришлось в броню против машинной мастерской, в смежное с операционной отделение на нижней палубе. От сотрясения слетели все закрепленные на переборках предметы, а инструменты вылетели из шкафов и рассыпались по палубе. Находившийся в мастерской человек дважды перекувырнулся через голову. Такой же снаряд попал в, поясную броню против 12-дюймовой кормовой башни. Взрывом и осколками уничтожены на большом расстоянии полки для укладки сетей, сорван шест, а сети разметаны и разорваны в клочки.

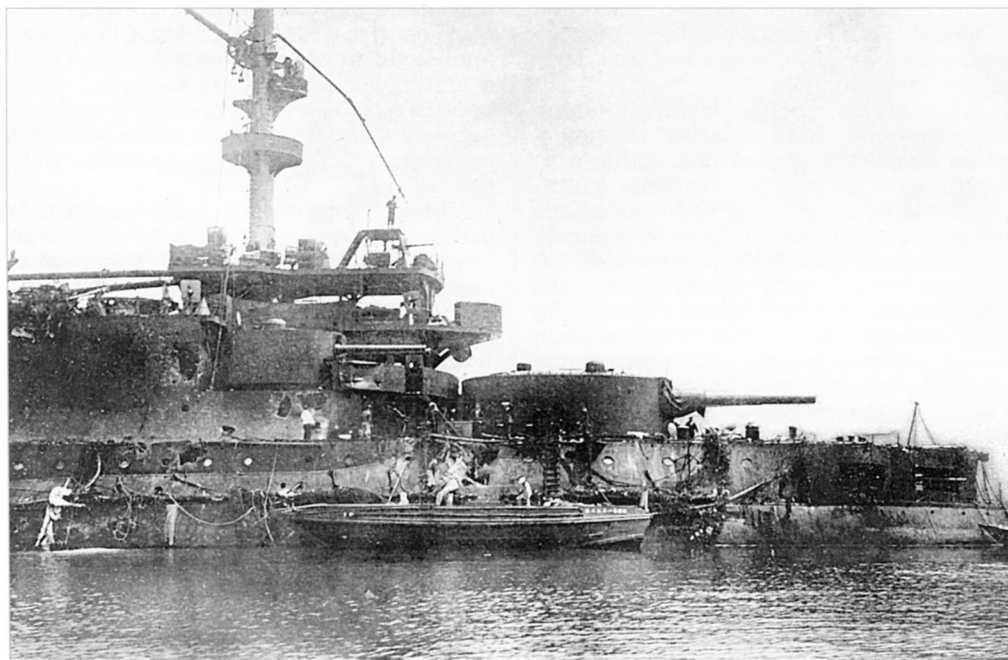
Когда начались большие пожары на шканцах, в адмиральском и командирском помещениях, то по приемным шахтам машинной вдувной вентиляции стало засасывать в нижние помещения едкий дым, газы от разрыва снарядов и даже пламя. Особенно много дыму пошло в машину по добавочным шахтам машинной вентиляции. Сильные вентиляторы в две минуты заполнили дымом все машинное отделение, так как их приемные шахты выходили в адмиральское помещение. Пока выясняли, что это не пожар в ма-

шине, а душит своя же вентиляция при пожарах наверху, люди стали угорать. Послали машинистов на батарейную палубу и выключили вдувную вентиляцию, оставив вытяжную.

В вытяжную шахту естественной тяги горячего воздуха при разрывах вверху посыпались осколки снарядов, разбитые стекла и обломки, проскакивавшие через решетку из броневых колосников. По счастливой случайности стекла и куски металла не попали между движущимися частями механизмов и не вызвали их повреждения или заклинивания. В левую машину по шахте влетел осколок разорвавшегося снаряда до 7 фунтов весом, задержавшийся на индикаторных площадках. На нем еще осталось взрывчатое вещество, которое продолжало гореть ярко-желтым пламенем, распространяя удушливый газ. У некоторых машинистов появились признаки отравления. Помощник старшего механика Складневский почувствовал себя дурно, у него началась рвота, продолжавшаяся всю ночь.

Два раза поднималась ложная тревога в бомбовых погребах из-за дыма, попадавшего по вентиляции. Из погребов средней 6-дюймовой башни сообщили в центральный пост, что в погребе пожар, и комендоры, чтобы предотвратить взрыв, поспешили открыть затопление. Только явившиеся по вызову трюмные выяснили, в чем дело, закрыли вдувную вентиляцию погребов, прекратили затопление и откачали воду.

После разрыва двух 12-дюймовых снарядов на шканцах в полминуты зятя-



«Орел».
Повреждения
в кормовой
оконечности
левого борта

**«Император
Николай I» — флаг-
манский корабль
контр-адмирала
Н. И. Небогатова,
возглавивший рус-
скую эскадру
после гибели
в дневном бою
14 мая 1905 года
трех эскадренных
броненосцев
типа «Бородино»**



нуло дымом и газами весь операционный пункт и отсек, где лежали на койках раненые. Сразу трудно было понять, что происходит. Сначала показалось, что газы проникли через сходной трап и по машинной шахте. Я, находясь у входа в перевязочный пункт, заметил, что дым валит из углов, куда выведены рожки вдувной вентиляции, и поспешил послать санитаров выключить вентиляцию, указав им, где найти выключатели. Вытяжную вентиляцию пустили полным ходом, и в короткое время воздух очистился, хотя наверху бушевал пожар. Угар продолжался всего полторы-две минуты, но многие из лежавших на полу раненых уже потеряли сознание. Лучше чувствовали себя те, кто стоял на ногах.

К концу боя пожары охватили почти всю кормовую часть корабля. Наряду с огнем появилась другая опасность: стала угрожать вода. При тушении пожаров были пущены в ход все имевшиеся пожарные средства. В разных участках корабля работало одновременно до 10 шлангов, ливших воду на палубы, и лишь незначительная часть воды сбегала за борт. Часть воды в корме, скопившаяся выше пробоин, уходила за борт через отверстия от осколков и снарядов. Но к концу дневного боя и перед началом минных атак на палубах "гуляло" до 300 тонн воды. На циркуляциях вода сразу скатывалась на один борт, и корабль шатался как пьяный. После поворотов он оставался с креном циркуляции наружу. Такое состояние корабля было чрезвычайно опасным в случае внезапной минной пробоины. Пришлось прибегнуть к ручному способу отлива воды с помощью

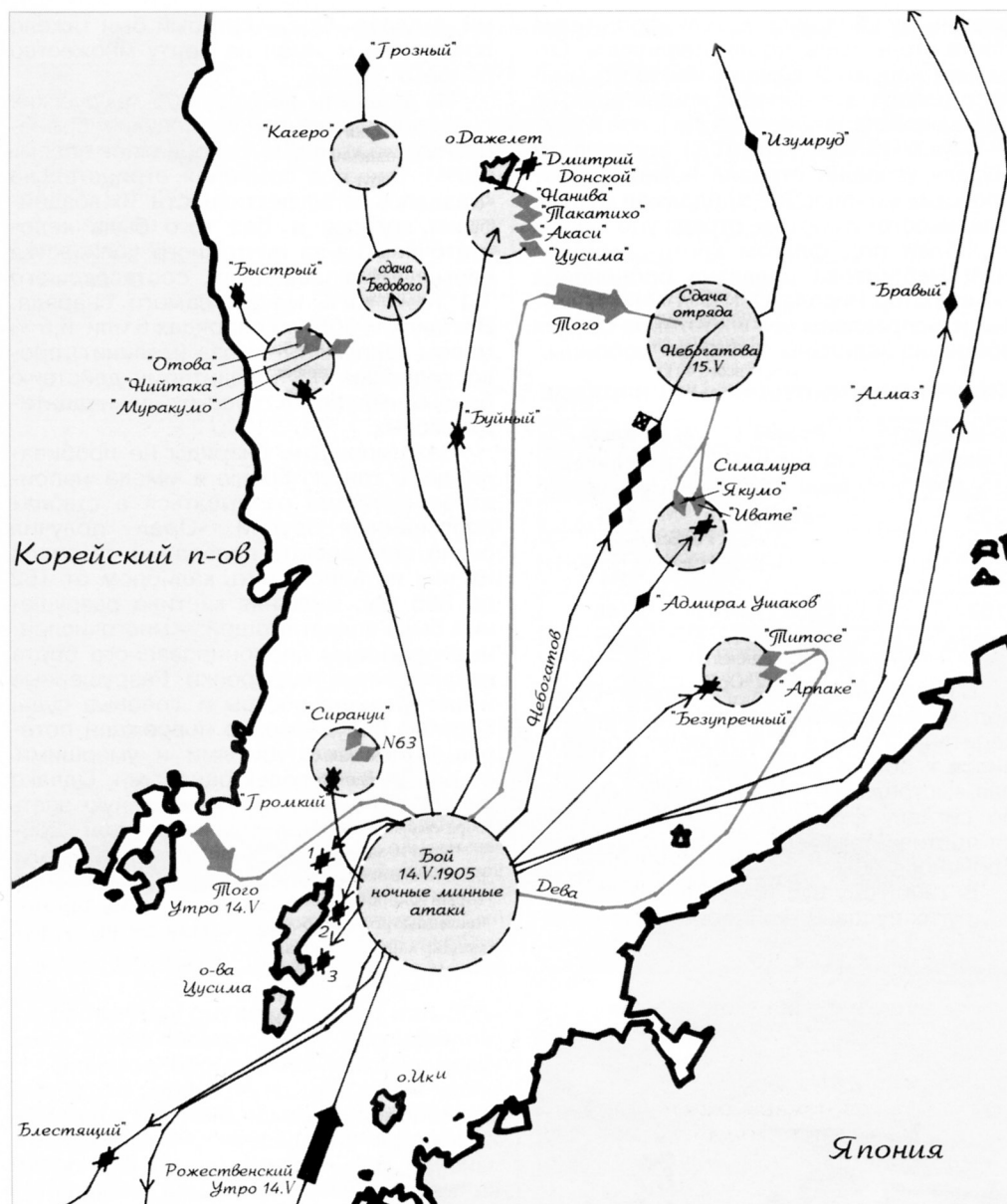
керосиновых жестяных банок. Их выдали комендорам в батарею и трюмно-пожарному дивизиону.

Последние попадания в "Орел" из 12-дюймовых орудий противника произошли уже после гибели "Бородино". Видимо, прицел был взят по пламени пожаров в районе грот-мачты. Потребовались громадные усилия, чтобы справиться с распространением огня в этой части корабля. От взрывов и нагревания деформировались двери в адмиральское помещение, в котором был главный очаг пламени. Закрытые двери не поддавались даже ударам ломов, поэтому нельзя было проникнуть в этот район. Обнаружив пробоины в верхней палубе, проникли в адмиральский кабинет снизу, из батарейной палубы. Через пробоины удалось протянуть шланги. Только тогда началась настоящая борьба с бушевавшим пламенем.

Правая кормовая 6-дюймовая башня оказалась со всех сторон окруженной огнем. Броня ее подачной трубы накалилась докрасна. Сама вращающаяся башня была заклинена в траверзном положении.

Дым из адмиральской столовой застал весь ют корабля, и оставаться в кормовой 12-дюймовой башне было невозможно. Кондуктор Расторгуев, сменивший башенного командира мичмана Щербачева, приказал прислуге башни спуститься вниз по трапам подачной вращающейся трубы в бомбовые погреба. Стекла прицелов закоптились, через них нельзя было видеть горизонт в густой пелене дыма. К ночи в погребах этой башни остались только два боевых снаряда:

Общая схема
Цусимского
сражения 14–15 мая
1905 года.
Карта подготовлена
автором



за время боя энергично действовавшая башня расстреляла весь свой боезапас.

В погребах носовой 12-дюймовой башни снаряды и заряды еще оставались, так как после выхода из строя одного орудия и порчи подачи второго башня вела редкий огонь из уцелевшей пушки. Но передать боезапас из носовой башни в кормовую по палубам после всех внутренних разрушений не представлялось возможным.

Ряд снарядов попал в носовую часть корабля. Два 12-дюймовых снаряда попали в носовой отсек на батарейной палубе, где помещалась кают-компания кондукторов. Был вырван весь правый

передний клюз — со всеми креплениями он вывалился за борт. Одновременно уничтожен носовой палубный прожектор. Другой снаряд образовал огромную пробоину в борту до уровня батарейной палубы и произвел полное опустошение в кондукторском отделении. На ходу через пробоину начала сильно поддавать волна. Вода раскатывалась по батарейной палубе. Были вызваны трюмные, которые наглухо закрыли непроницаемую дверь в переборке на 13-м шпангоуте и забили дыры от осколков снаряда.

12-дюймовый снаряд ударил в первую броневую плиту верхнего пояса по правому борту, прикрепленную нарезными

сквозными болтами к телу форштевня, плита оторвалась, но не отвалилась. Отлетела наружная крышка носового минного аппарата, в аппарат пошла вода, но ее задержала внутренняя крышка.

Утром 15 мая 1905 года броненосец «Орел», успешно отразив ночные атаки японских миноносцев, продолжал путь во Владивосток в составе отряда уцелевших кораблей под флагом контр-адмирала Н.И. Небогатова (флаг на броненосце «Император Николай I»). В течение ночи были исправлены все уцелевшие орудия, временно заделаны опасные пробоины.

Количество выпущенных снарядов

Калибр орудий, мм	Россия	Япония
	1-й броненосный отряд	1-й боевой отряд
305	492 (?)	445
254	–	50
203	–	284
152	2500 (?)	5748
Итого	2992 (?)	6527

С появлением японского флота «Орел» под командованием старшего офицера капитана 2 ранга К.Л. Шведе приготовился к бою и даже успел произвести два выстрела из 152-мм орудий. Однако по сигналу флагмана он вскоре сдался противнику вместе с тремя другими броненосцами.

В 1906 году суд признал К.Л. Шведе и других судовых офицеров невинными

ми в сдаче «Орла», который был тяжело поврежден и имел на борту множество раненых.

Из двадцати четырех 305-мм русских снарядов, попавших в японские броненосные корабли, не разорвались восемь (33%). Это, без сомнения, отрицательно сказалось на эффективности их воздействия, которая и без того была недостаточной из-за ничтожного количества взрывчатого вещества, составлявшего 1,1 или 1,8% массы самого снаряда. В японских 305-мм снарядах 5 или 8,5 % массы занимала шимоза (мелинит), превосходившая по бризантному действию бездымный порох русских двенадцатидюймовых.

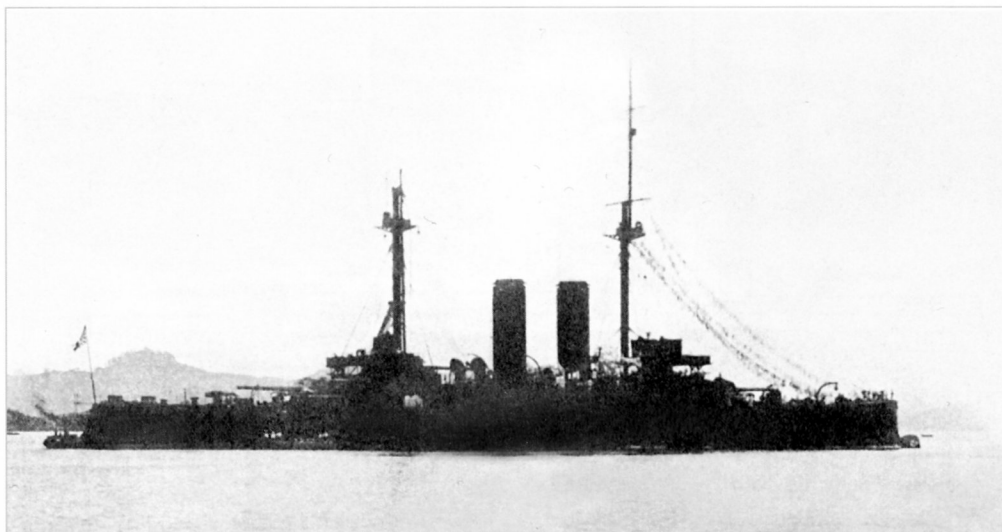
Зато японские снаряды не пробивали даже тонкую броню и имели неприятное свойство разрываться в стволах собственных орудий. «Орел» получил около семидесяти попаданий снарядов, из них пятьдесят пять калибром от 152 до 305 мм. Внешняя картина разрушений была впечатляющей — многочисленные пробоины небронированного борта, искаленные надстройки. Разрушенные и обгоревшие ростры и гребные суда. Корабль был серьезно поврежден, потеряв 41 человека убитыми и умершими от ран и 87 человек ранеными. Однако он сохранил ход и значительную часть боеспособности, в том числе три 305-, пять 152- и десять 75-мм орудий. Эффект неприятельских попаданий, естественно, сказался на интенсивности огня броненосца, тем не менее 14 мая он выпустил



Пленные матросы эскадренного броненосца «Орел»

Результативность артиллерийского огня в бою 14 мая 1905 года

Россия			Япония		
1-й броненосный отряд	Получено попаданий 152–305-мм снарядами	Потери в личном составе	1-й боевой отряд	Получено попаданий 152–305-мм снарядами	Потери в личном составе
«Князь Суворов»	100 (?)	935	«Микаса»	32	113
«Император Александр III»	50 (?)	867	«Сикисима»	5	37
«Бородино»	60 (?)	865	«Фудзи»	5	29
«Орел»	55	128	«Асахи»	2	31
			«Касуга»	2	27
			«Ниссин»	9	83
Итого	265 (?)	2795		55	320



Японский броненосец «Микаса» после Цусимского боя

по противнику сто восемьдесят пять 305-мм и более восьмисот 152-мм снарядов.

Японский броненосец «Микаса», получив около сорока попаданий, в том числе тридцать два снарядами калибром от 152 до 305 мм, потерял 113 человек, из которых 8 были убиты и 105 ранены. На корабле, не считая мелких, вышли из строя одно 305- и два 152-мм орудия. «Микаса» при этом стрелял не быстрее, чем «Орел», он израсходовал сто двадцать четыре снаряда главного калибра, и около половины боезапаса осталось для продолжения боя. Конечно, при более эффективном разрыве русских снарядов японцы вряд ли смогли избежать детонации на «Фудзи» и разрушения котлов на «Идзумо», но качество их собственного боезапаса не дает оснований для признания его главным фактором, решившим исход сражения. Не являлось таковым и несовершенство кораблей типа «Бородино», которые в сложных условиях показали хорошую живучесть.

Японцы одержали верх благодаря превосходству в тактике, в частности, в

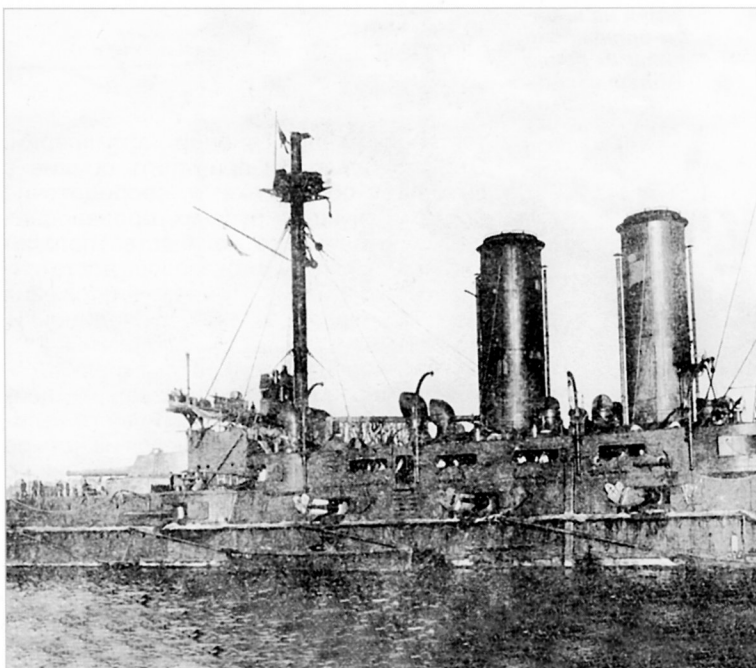


Схема броненосца
«Ивами» (бывший
«Орел»). Вид сбоку.
Черной заливкой
обозначены
конструкции, демон-
тированные
в ходе модерниза-
ции корабля
(Scientific American.
— April 4, 1908)

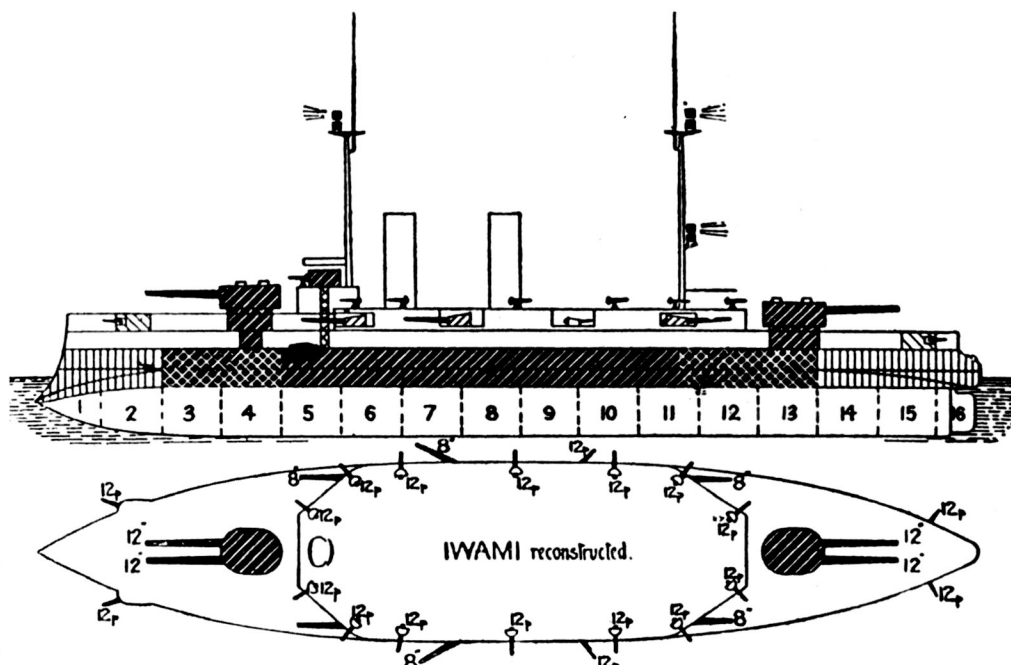
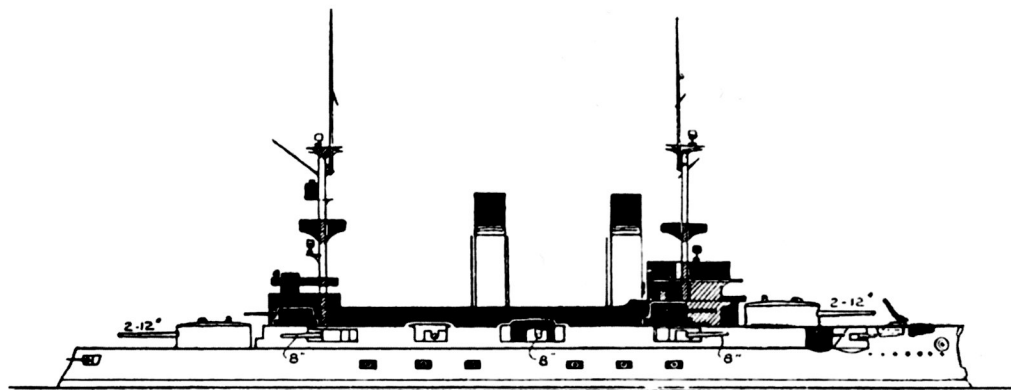


Схема расположения
артиллерии на япон-
ском броненосце
«Ивами» после
модернизации

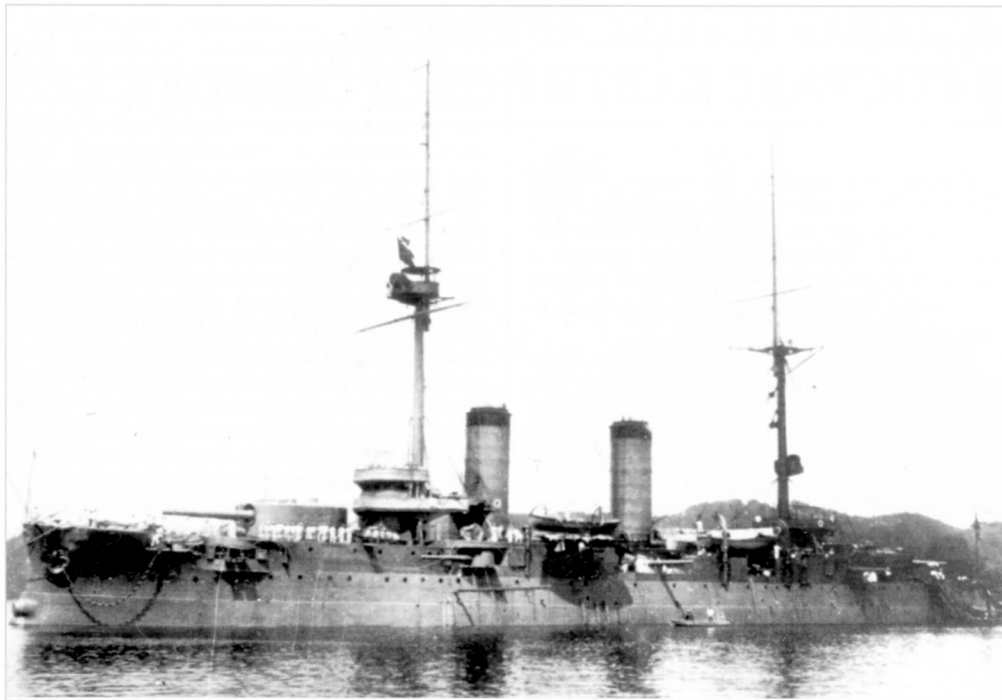
тактическом применении артиллерии. Это позволило им применить оружие в выгодной обстановке и, сосредоточив огонь на лучших русских броненосцах, добиться большого количества попаданий. Воздействие их оказалось достаточным для вывода из строя и уничтожения трех броненосцев типа «Бородино» и «Осляби».

При хорошей точности стрельбы — 3,2% попаданий от количества выпущенных снарядов крупного и среднего калибров — удар японцев пришелся на четыре корабля типа «Бородино», получивших не менее 265 снарядов из примерно 360 попавших в двенадцать русских броненосных кораблей.

В броненосцы отряда Н.И. Небогатова попало всего десять снарядов, но сами они находились в невыгодных условиях стрельбы и при большом расходе бое-

запаса не добились заметных успехов. Качество стрельбы броненосцев, естественно, снижались и огневым воздействием противника. Поэтому при довольно высокой точности в частных случаях и достаточной интенсивности общая эффективность стрельбы броненосных отрядов русской эскадры оказалась в три раза ниже, чем у противника, — всего 1,2% попаданий, которые, за исключением «Микасы» и «Ниссина», довольно равномерно распределились по японской боевой линии.

Маневр японцев был направлен на создание благоприятных условий для действия артиллерии и служил эффективным средством для уклонения от русского огня. Напротив, корабли З.П. Рожественского были связаны девятиузловой эскадренной скоростью и приказами командующего, потерявшего управление



Японский броненосец «Ивами» после модернизации

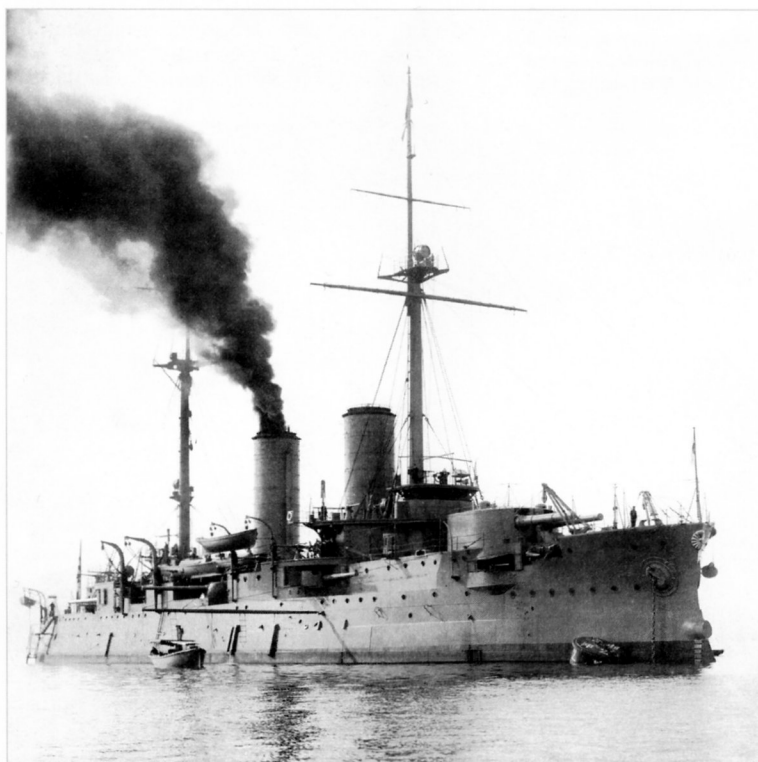
после выхода из строя «Князя Суворова». Известный английский военно-морской историк и теоретик Х. Вильсон позднее писал: «У русских не было недостатка в храбрости, они держались до конца, но не проявили инициативы и предприимчивости».

По мнению многих русских, японских и английских специалистов, бой был проигран 2-й Тихоокеанской эскадрой через 40 минут после открытия огня. А броненосцы типа «Бородино» стойко сражались еще более четырех часов. Героическая гибель экипажей «Князя Суворова», «Императора Александра III» и «Бородино» заслуживает уважения и вечной памяти преемников традиций Российского флота.

«Орел» достался японцам в плачевном состоянии: с разбитыми бортами, надстройками и поврежденными башнями и орудиями. Они переименовали его в «Ивами» и решили модернизировать с перевооружением, что и было выполнено в Урага до июня 1907 года. Надстройки были уменьшены, а новое вооружение составили орудия системы Армстронга: четыре 305/45 в башнях, шесть 203/45 в башенноподобных щитах, 20 76/50, 20 47, 8 37-мм и два 457-мм ТА. Экипаж составил 750 человек.

С 1907 года «Ивами» числился линейным кораблем, с сентября 1921 года — кораблем береговой обороны 1-го класса. В апреле 1922 года он был разоружен и вскоре разобран на металл в Кобе.

Примечательно, что «Орел» все же



достиг цели прорыва 2-й эскадры — Владивостока. Но это произошло только в 1918 году, когда он как «Ивами» и под японским флагом явился туда для прикрытия высадки десанта интервентов.

«СЛАВА» И «ЦЕСАРЕВИЧ» В СОСТАВЕ БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА

Достройка пятого броненосца типа «Бородино» возобновилась осенью 1904 года. В ноябре по инициативе вице-адмирала А.А. Бирилева «Слава» вошла в состав 3-й эскадры флота Тихого океана, готовность которой к плаванию назначалась на 15 мая 1905 года.

Зимой 1905 года работы на корабле прервались из-за забастовок. После Цусимы эскадру расформировали, и «Слава», успешно пройдя испытания, вошла в состав Балтийского флота. В ходе достройки на броненосце сняли боевые марсы, почти все 47-мм пушки, а позади 75-мм орудий в центральной батарее устроили продольные переборки «для увеличения боевой непотопляемости».

«Цесаревич» по окончании Русско-японской войны вновь был вооружен в Цин-

дао (без снятой фок-мачты) и совершил переход на Балтику. Здесь он вскоре вновь вступил в бой – впервые после сражения 28 июля 1904 года. Ему пришлось стрелять по своим. После восстаний матросов на Черноморском флоте волна антиправительственных выступлений захлестнула и личный состав Балтийского флота.

В июне 1906 года вспыхнуло восстание в Свеаборгской крепости. В это время «Цесаревич», вместе со «Славой» включенный в Отдельный отряд судов, для назначенных для плавания с корабельными гардемаринами, находился в Биорке. Отрядом командовал под брейдивымпелом капитана 1 ранга И.Ф. Бо-стрем, «Цесаревичем» – капитан 2 ранга Н.С. Маньковский, «Славой» – капитан 1 ранга А.И. Русин.

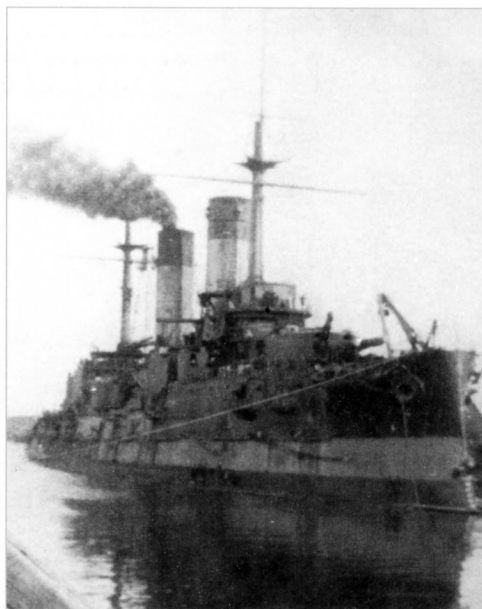
Эскадренный броненосец «Слава» и подводные лодки «Окунь», «Налим» и «Скат» у достроечной стенки Балтийского завода (справа налево). Сентябрь-октябрь 1904 года



Выполняя полученное приказание, И.Ф. Бострем, имея брейд-вымпел на «Цесаревиче», направился усмирять мятежников в сопровождении крейсера «Богатырь», который также входил в состав Отряда. «Слава», грузившая уголь, была оставлена в Биорке. На борту «Цесаревича» находились более 50 корабельных гардемарин, вооруженных револьверами, и ученики Школы строевых квартирмейстеров. Наличие этих контингентов, преданных престолу, позволяло командующему Отрядом полагаться на исполнительность судовых команд.

При подходе к Свеаборгу выяснилось, что беспорядки уже усмирены силою, но мятежники удерживают Михайловскую батарею, где вскоре произошел взрыв порохового погреба от попадания снаряда с другого форта крепости. «Цесаревич» и «Богатырь» открыли огонь по батарее с дистанции 40 кб. Через полчаса от нее отвалил катер с мятежными офицером и солдатами. Он был поставлен на якорь и взят под охрану, а корабли продолжили огонь. Всего «Цесаревич» выпустил 31 снаряд калибра 305 мм и более 200 снарядов калибра 152 мм. Верные правительству силы одержали верх: восстание было подавлено.

В августе 1906 года, провожая Отряд в заграничное плавание, император



Эскадренный броненосец «Слава» в Кронштадте в завершающий период строительства

отметил заслуги И.Ф. Бострема производством в контр-адмиралы, а Н.С. Маньковского – в капитаны 1 ранга. Примечательно, что наш флот и армия (приморские крепости состояли в Военном ведомстве) гораздо успешнее действовали против своих бунтовщиков и в

Эскадренный броненосец «Слава» вскоре после вступления в строй

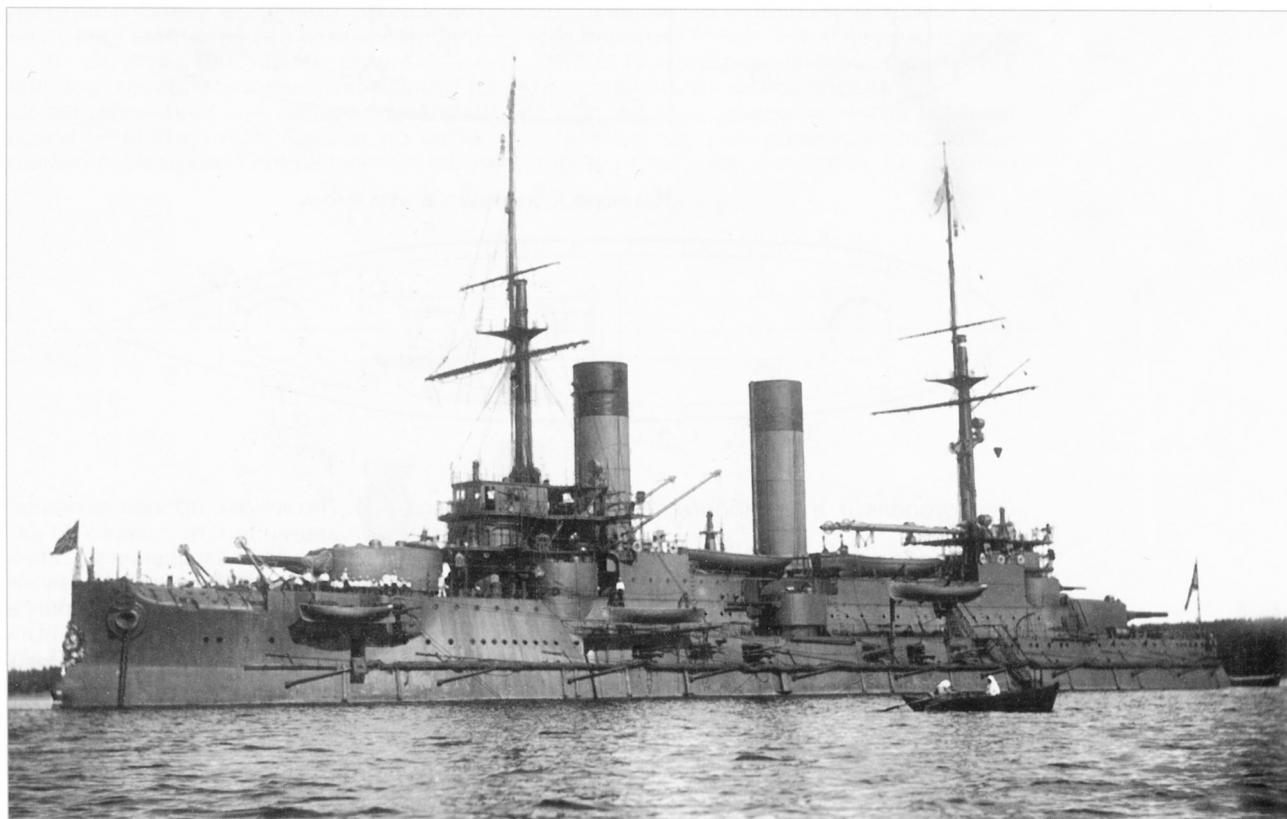
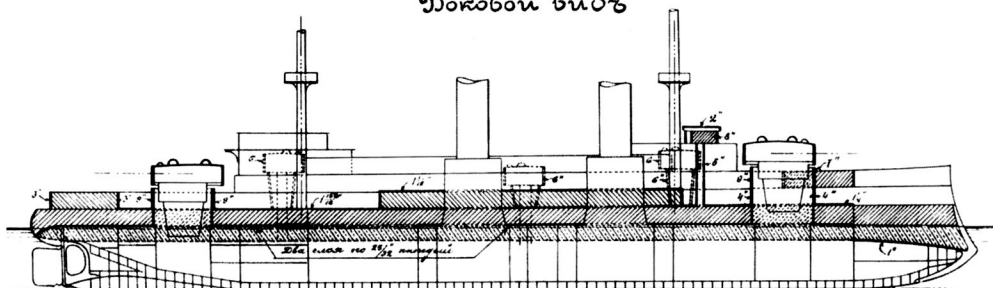
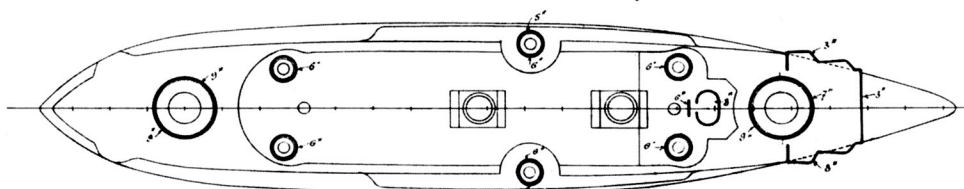


Схема бронирования
эскадренного
броненосца
(с 1907 г. —
линейный корабль)
«Слава».
Толщина брони в
дюймах

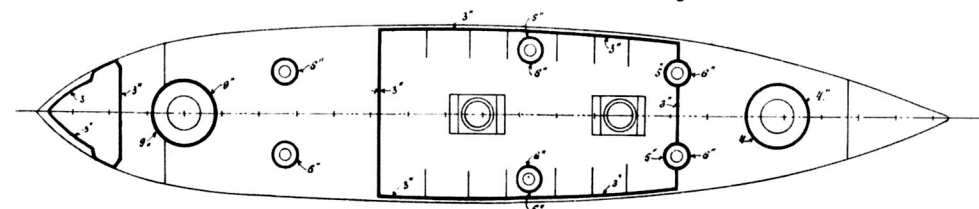
Эскадренный броненосец «Слава»
Схематический чертеж бронирования
Боковой вид



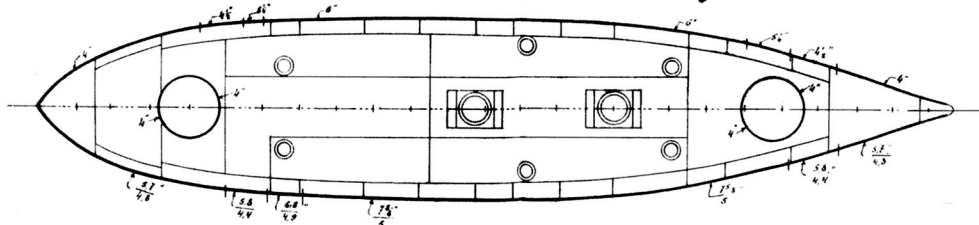
Верхняя палуба



Батареинная палуба



Нижняя бронева палуба

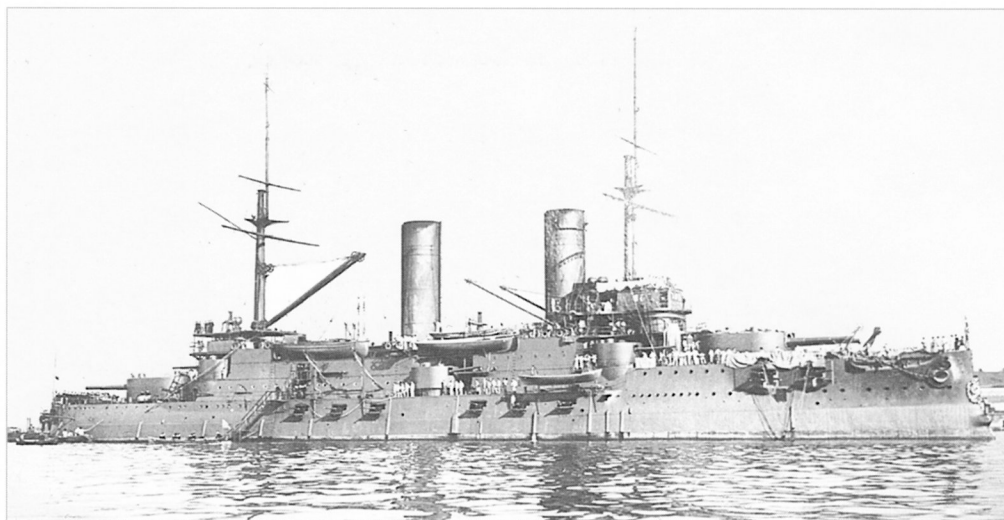


Севастополе, и в Свеаборге, чем против японцев.

В соответствии с новой классификацией корабельного состава флота 27 сентября 1907 года эскадренные броненосцы «Слава» и «Цесаревич» были отнесены к классу линейных кораблей.

С 1906 по 1910 год в составе Особого (с 1908 года — Балтийского) отряда судов «Слава» и «Цесаревич» совершил ряд учебных походов в Северный Ледовитый океан и Средиземное море. В декабре 1908 года отряд под флагом контр-ад-

мирала В.И. Литвинова принял активное участие в спасении пострадавших от катастрофического землетрясения жителей итальянского города Мессина. «Славой» при этом командовал капитан 1 ранга А.А. Баженов, «Цесаревичем» — капитан 1 ранга П.Я. Любимов. Кроме линейных кораблей в составе отряда находились крейсера «Адмирал Макаров» и «Богатырь», канонерские лодки «Кореец» и «Гиляк». В спасательных работах под руководством офицеров участвовали все корабельные гардемарины и матросы,



**Линейный корабль
«Слава»
во время плавания
в Средиземном море**

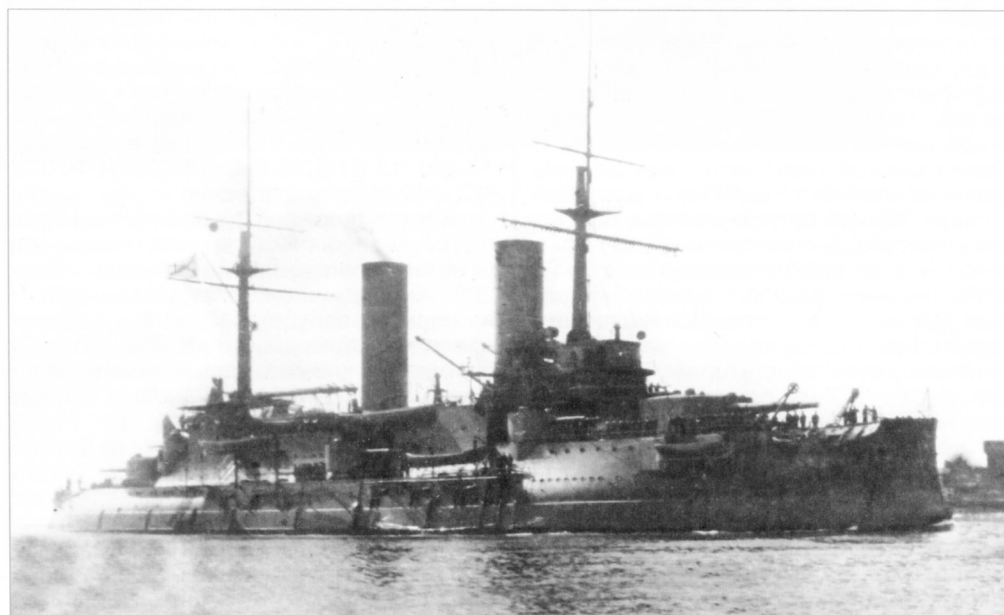
проявляя при этом мужество и находчивость.

Судовые врачи оказывали первую помощь раненым, многие из которых на наших кораблях были эвакуированы в другие порты. Действия русских моряков заслужили признательность итальянского правительства и народа. Они в значительной степени способствовали улучшению русско-итальянских отношений. Адмиралы и командиры были пожалованы итальянскими орденами, а все участники спасения – памятными медалями.

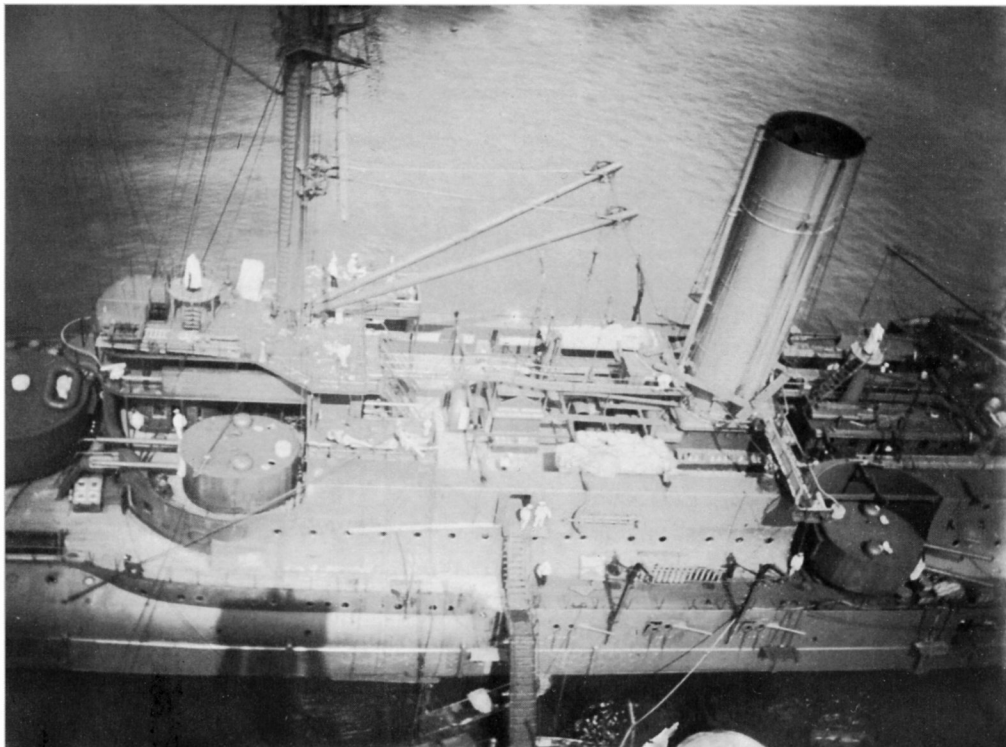
В августе 1908 года главный инспектор кораблестроения полковник (с 12 сентября 1908 г. — генерал-майор по Адмиралтейству) А.Н. Крылов по соглашению с Морским Генеральным штабом

(МГШ) поднял вопрос о перевооружении, облегчении и увеличении боевой остойчивости линейных кораблей «Слава» и «Цесаревич». К 6 сентября того же года в чертежной Морского технического комитета (МТК) был разработан в трех вариантах эскизный проект их модернизации. Все они предусматривали демонтаж мостиков и лишних надстроек выше верхней палубы и замену всех шести 152-мм двухорудийных башенных артиллерийских установок на восемь 203-, а двадцати 75-мм – на десять 120-мм орудий (у «Цесаревича» по варианту № 2 их предусматривалось восемь).

По первому варианту вновь устанавливаемые орудия размещались побортно в отдельных казематах на верхней



**Линейный корабль
«Слава»
во время визита
в Портсмут**



палубе, защищенных с бортов 102 мм (такой же толщины предусматривался и пояс по всему борту между батареейной и верхней палубами) и сверху 25,4 мм (крыша) крупновской брони. Не исключено, что здесь могла оказать влияние, завершившаяся в августе 1907 года и описанная выше модернизация в Японии броненосца «Орел» («Ивами»).

В двух остальных вариантах 203-мм орудия полностью (вариант № 3) или наполовину (вариант № 2), располагались в двухорудийных башенных установках со 152-мм бронированием вращающихся частей. Причем две из башен в обоих случаях размещались на спардеке в диаметральной плоскости, над 305-мм башнями главного калибра, для чего носовая 305-мм двухорудийная башенная установка, за счет срезания полубака, опускалась до уровня верхней палубы.

По третьему варианту проекта вторая пара 203-мм башен устанавливалась по бортам, также на спардеке, в районе мидель-шпангоута, а по второму — остальные четыре 203-мм орудия в отдельных казематах (по два с борта) на верхней палубе в середине корабля. Также на верхней палубе, под спардеком, в этих вариантах размещались и 120-мм орудия.

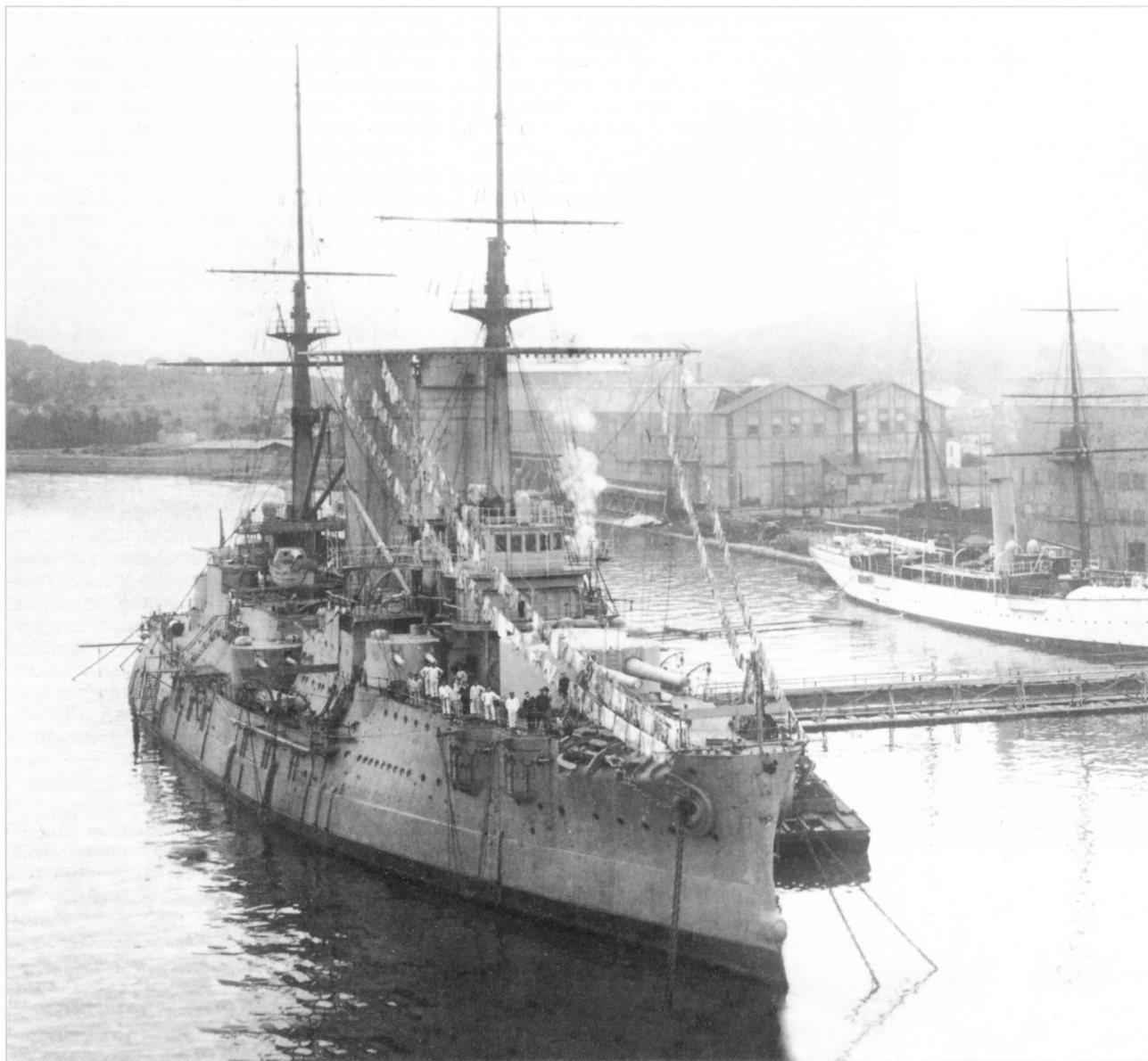
По второму и третьему вариантам проекта выше верхней броневой (батарейной) палубы шел 76,2-мм броневой пояс (у «Славы» между 11 — 72 шп., у

«Цесаревича» — от 37-го носового до 23-го кормового шп.). Толщина бортовой брони казематов 203-мм орудий составляла 127 мм, 120-мм — 76,2 мм, крыши у обоих — 25,4 мм.

Что касается нагрузки кораблей, то ее удавалось снизить лишь для «Славы» (при расчетах водоизмещение, с учетом перегрузки, принималось в 14 180 т и углубление в 8,23 м) и только в варианте № 2. В остальных случаях перевооружение вызывало перегрузку обоих линкоров и их расчетное водоизмещение по 1-, 2- и 3-му вариантам проекта выражалось следующими величинами (данные по «Цесаревичу» приведены в скобках): 14 480 (13 514), 13 800 (13 226) и 14 033 (13 280) т соответственно.

В ходе дальнейшей работы над проектом перевооружения выяснилось, что установка на линкоре «Слава» всех 203-мм орудий по бортам (вариант № 1) на верхней палубе требовало уширения последней примерно на 4,9 м, а палубу спардека в районе расположения казематов этих орудий требовалось поднять на 0,61 м.

В случае сохранения прежней боевой рубки, водоизмещение (здесь при расчетах бралось проектное водоизмещение в 13 717 т) достигало 13 819 т (перегрузка 102 т), а метацентрическая высота уменьшалась до 1,15 м. В свою очередь, ее замена двумя рубками новейшего образца



(общая масса около 280 т) перегрузка и водоизмещение возрастали соответственно до 296 т и 14 013 т, а метacentрическая высота уменьшалась до 0,99 м.

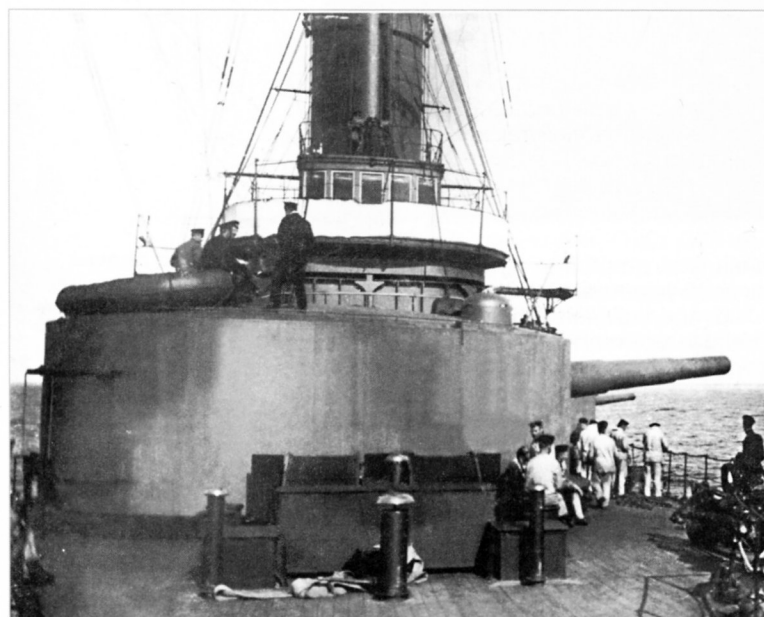
При необходимости снижения перегрузки (до 73 т), предлагался вариант сохранения всех двадцати 75-мм пушек, с переносом их в казематы на верхней палубе с 76,2 мм броней со стороны борта (такой же броней заделывались их бывшие порты в среднем каземате на батарейной палубе). Но при этом снималась аналогичная защита носовых и кормовых казематов этих орудий, а метacentрическая высота уменьшалась до 1,12 м. При установке же в данном варианте двух новых боевых рубок перегрузка увели-

чивалась до 267 т, а метacentрическая высота уменьшалась до 0,95 м.

С предложениями МТК по усилению боевых возможностей кораблей согласился товарищ морского министра контр-адмирал И.Ф. Бострем, отметив, что перевооружение 203-мм орудиями позволит поставить их в одну линию со строящимися линейными кораблями «Андрей Первозванный» и «Император Павел I».

В итоге чертежная МТК к 14 марта 1909 года разработала два основных варианта проекта усиления артиллерии линкоров «Слава» и «Цесаревич», с подсчетами (здесь они выполнялись при действительном водоизмещении в 14 180 т) снимаемых и устанавливае-

Один из редких снимков, запечатлевших вид линейного корабля «Слава» сверху



Носовая 305-мм двухорудийная артиллерийская установка линейного корабля «Слава»

мых грузов, выполненных корабельным инженером штабс-капитаном В.П. Костенко. Один из них в целом соответствовал описанному выше первому варианту, другой – варианту № 3 для «Славы» и № 2 — для «Цесаревича».

Если перегрузка «Славы» при этом сводилась к нулю, с сохранением начальной метацентрической высоты (1,22 м), то водоизмещение и осадка «Цесаревича» в первом случае возрастали на 114 т и 51 мм и во втором на 62 т и 25,4 мм, а величина его метацентрической высоты соответственно выражалась 0,9 и 1,4 м.

В тот же день (14 марта 1909 года) А.Н. Крылов, временно исполнявший тогда обязанности председателя МТК, распорядился отослать разработанные проекты на обсуждение в МГШ. Как позднее (20 июня) штаб сообщил Комитету, выбор его специалистов пал на башенный вариант перевооружения. Он хотя и являлся более сложным, требовавшим больших затрат и времени на реализацию, но одновременно наиболее полно удовлетворял основному пожеланию МГШ — приблизить тактические качества линейных кораблей «Слава» и «Цесаревич» к строящимся линкорам «Андрей Первозванный» и «Император Павел I». Кроме того, он предлагал вместо 120-мм установить на верхней палубе под спардеком 12 102-мм орудий и оставить четыре 47-мм пушки для салютов.

Вместе с тем отмечалось, что заметную разгрузку модернизируемых кораблей могла дать лишь замена всех 152-мм орудий на шесть 203-мм. Но при этом их следовало установить таким образом, чтобы все они могли действовать на один борт.

В то же время прямой необходимости разгружать корабли МГШ не выдвигал, поскольку их углубление (8,23 м) приближалось к таковым линкоров «Андрей Первозванный» и «Император Павел I», а скорость от облегчения на 500 т практически не менялась.

В своем сообщении от 30 сентября товарищу морского министра, вице-адмиралу И.К. Григоровичу, А.Н. Крылов конкретизировал отдельные моменты выбранного перевооружения, которому наиболее полно удовлетворял первоначальный вариант № 2. Так, высота надводного борта в носу (5,49 м) после снятия полубака, оказывалась такой же, как у линкоров типа «Андрей Первозванный». 203-мм башенных установок намечалось установить две – в диаметральной плоскости на спардеке, над 305-мм башнями. Остальные 203-мм орудия размещались на верхней палубе в районе мидель-шпангоута, в отдельных, защищенных с борта 127-мм броней казематах с ты-

ловыми 25,4-мм переборками. Десять 120- или 102-мм орудий устанавливались на верхней палубе под спардеком, также в казематах с 76,2-мм бронированием со стороны борта.

На протяжении двух третей длины корабля его борт между батареей и верхней палубой прикрывался 76,2-мм броней. В корму от кормовой 203-мм башенной установки, учитывая незащищенность борта в этом районе, предусматривались 19-мм продольные каютные переборки.

После такой модернизации водоизмещение и углубление линкора «Слава» должны были составить 13 800 т и 8,0 м, «Цесаревича» – 13 230 т и 7,9 м, при одинаковой для обоих кораблей метацентрической высоте – 1,37 м.

Стоимость перевооружения каждого корабля, с учетом артиллерийского вооружения и боевого комплекта (около 1 700 млн руб.), составляла около 4 млн руб., а срок его выполнения зависел, главным образом, от изготовления на Ижорском и Обуховском заводах брони (около 1 200 т на оба корабля), 203-мм орудий и, отчасти, башенных установок. Переделки по корпусу, при отсутствии различных задержек могли занять 6–8 месяцев, а полная готовность ожидалась через 10–12 месяцев.

В случае утверждения эскизного проекта, разработку детальных чертежей модернизации и ее выполнение намечалось поручить Балтийскому заводу. Однако, согласно воспоминаниям В.П. Костенко, от этой мысли отказались из-за решения о начале постройки четырех новых dreadnoughtов типа «Севастополь», с гораздо более мощным вооружением. Поэтому при ремонте «Славы» в Тулоне в 1910—1911 годах ограничили только заменой котлов. К вопросу об усилении боевых возможностей линкоров «Слава» и «Цесаревич» МГШ вновь обратился 29 мая 1913 года.

Признавая «весьма малую боевую ценность» кораблей, главнейший недостаток которых составляли «слабое бронирование и устаревшая артиллерия среднего калибра», штаб полагал, что оба они не годились даже в Артиллерийский отряд для обучения комендоров. Оставлять их для учебных целей в существующем виде считалось нецелесообразным. В случае войны могли возникнуть большие трудности с рациональным использованием этих кораблей, не подходивших по своему вооружению «ни к одному из типов судов». Но и вывод их из состава флота на тот момент также считался нежелательным.

Дело в том, что к 1919 году намечалось исключить из списков более старые

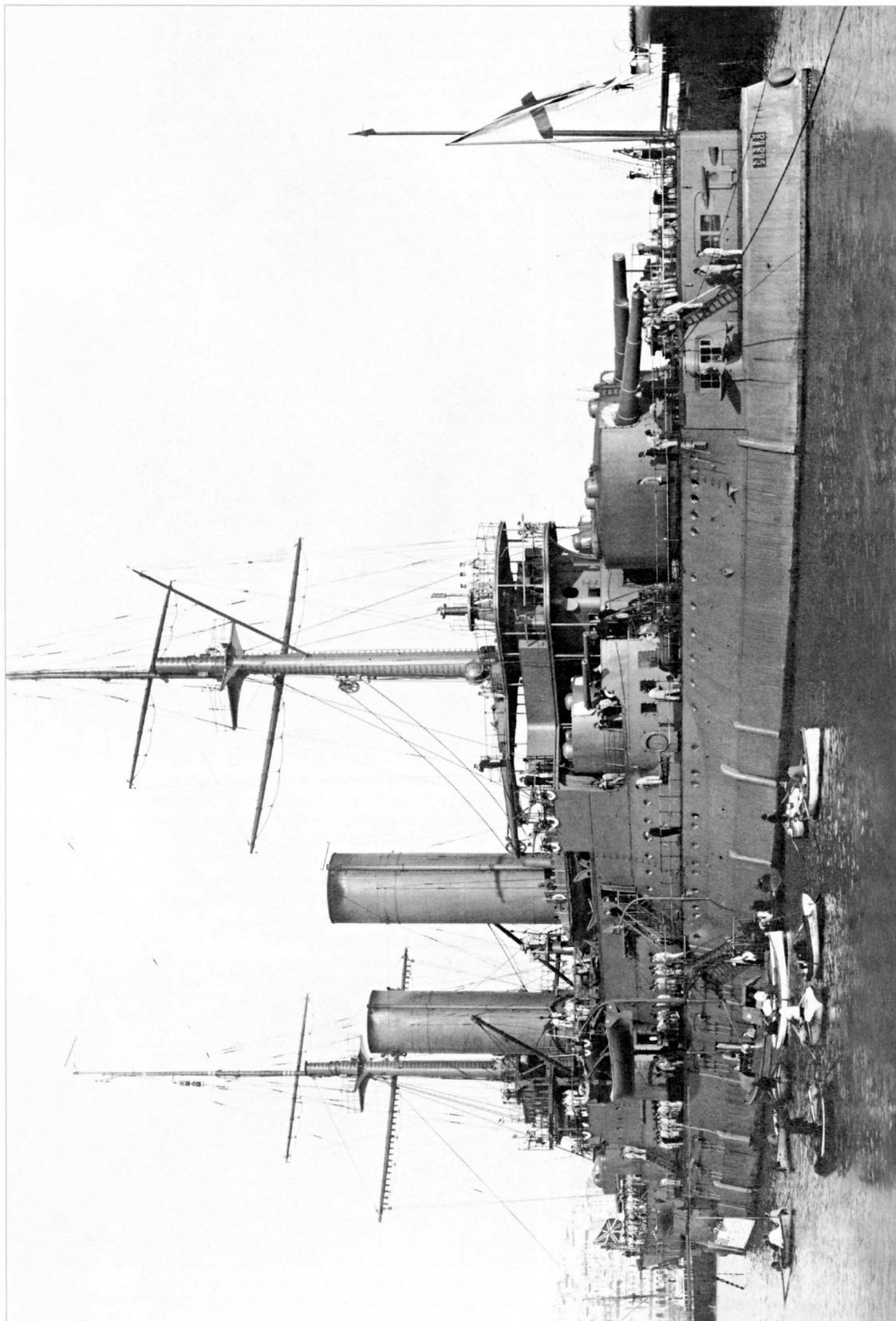
корабли (бывшие броненосцы «Петр Великий» и «Император Александр II», крейсера «Громобой» и «Россия»), что могло создать чрезвычайные затруднения, «как с комплектованием вновь вступающих в строй судов, так и с созданием учебных отрядов». Привлечение же вместо них из действующего флота линкоров «Андрей Первозванный», «Император Павел I» и крейсера «Рюрик», сохранявших при этом еще и боевое значение, признавалось явно недостаточным для обучения необходимого числа людей. С их помощью можно было заблаговременно подготовить только 2 700 человек, тогда как требовалось не менее 5 000. В случае же сохранения «Славы» и «Цесаревича», способных дать еще 1 500 обученных человек, появлялась возможность укомплектовать новую бригаду линейных кораблей достаточным количеством личного состава.

Однако МГШ считал целесообразным оставить их в составе флота «лишь при том условии, что суда эти будут подвергнуты основательной перестройке», в основе которой лежало бы перевооружение, с заменой 152-мм двухорудийных башенных установок на 203-мм 50-калиберные казематные орудия, и возможное улучшение бронирования в надводной части. При этом, в докладе от 29 мая уже напрямую указывался пример модернизации японцами бывшего русского броненосца «Орел».

В случае подобного переустройства, с одновременной переменой трубок в котлах и ремонтом механизмов, флот получал две боевые единицы «в полной мере подходящих по своему вооружению, так и ходу и вообще боевым качествам, к линейным кораблям “Андрей Первозванный” и “Император Павел I”». Вместе с ними они могли составить «одну бригаду линейных кораблей, так называемого “переходного типа”, значительно сильнейшую таковой же бригады кораблей типа “Deutschland”, которая в 1917 году будет состоять в составе “Hohseeflotte” нашего вероятного противника».

Намеченную модернизацию МГШ предлагал совместить с постановкой кораблей осенью 1914 года на ремонт главных механизмов и завершить ее через два года. Что касается расходов, то они оценивались «значительно ниже стоимости даже одного нового легкого крейсера», поскольку все переделки сводились к работам по корпусу, установке верхнего пояса брони и замене 152-мм орудий на 203-мм.

Итогом этого доклада стали разработанные в МГШ и направленные 14 октября 1913 года в Главное управление кораблестроения (ГУК) основные задания для перевооружения линейных кораблей



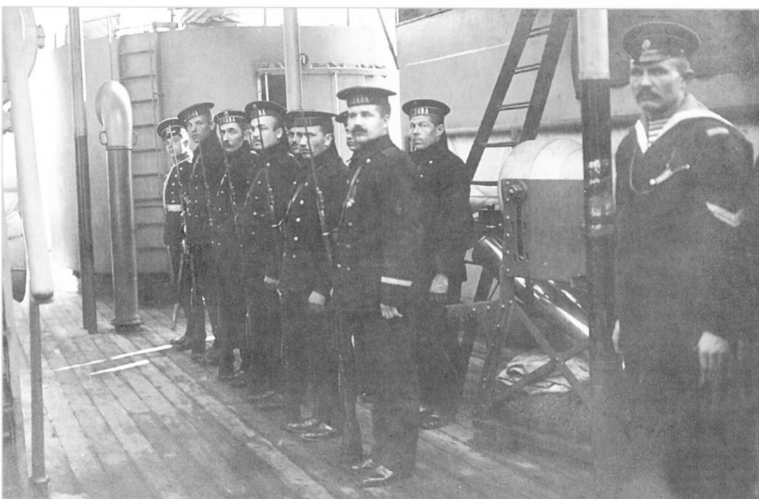
Линейный корабль «Слава» во время захода в Алжир. Январь 1909 года



Линейный корабль «Слава» после замены на дымовых трубах одинарных марок на двойные



В кают-компании линкора «Слава». 1910–1911 годы



Судовой караул линейного корабля «Слава». 1910 год

«Слава» и «Цесаревич», суть которых сводилась все к той же замене всей 152- и 75-мм артиллерии.

Вместо первой на батарейной палубе устанавливались шесть (по три с борта) 203-мм 50-калиберных орудий с башенноподобными щитами. Углы их обстрела, при условии возможности наводки по двум прицелам, должны были быть не менее 120°, а все эти орудия одного борта обладали бы возможностью стрелять в пределах курсовых углов от 45° до 135°.

Вторые заменялись на десять 120-мм 50-калиберных орудий с башенноподобными щитами. Шесть (по три с борта) следовало разместить на верхней палубе под полубаком, а оставшиеся четыре (по два с борта) – на батарейной палубе на местах прежних кормовых 75-мм пушек, образуя, таким образом, два носовых и

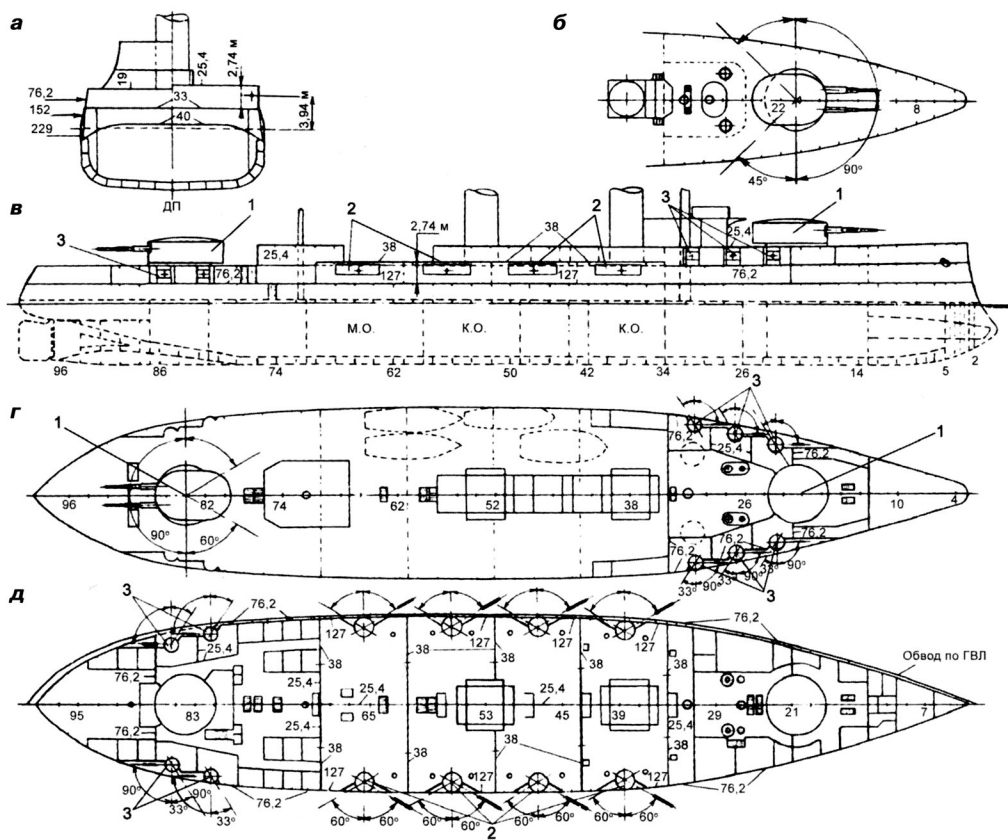
два кормовых плутонга. Угол их обстрела, также с наводкой по двум прицелам, требовалось обеспечить не менее 130°. При этом все орудия носовых плутонгов должны были действовать при курсовых углах в пределах от 0° до 130°, а кормовых — от 40° до 170°.

Прежние патронные погреба и подачу следовало переделать под новое вооружение, с обеспечением скорострельности 203-мм орудий в восемь, а 120-мм — 15 выстрелов в минуту.

В части корпусных работ и броневой защиты следовало снять весь спардек, небронированные надстройки около боевых рубок и броню башенных колодцев 152-мм башен. На «Славе» демонтировались 76,2-мм наклонная броня центрального каземата снимаемых 75-мм орудий и верхняя 51-мм броневая палуба над ним, а на «Цесаревиче», соответственно, незащищенный борт и палуба. Их место должен был занять каземат для шести 203-мм орудий, прикрытых 127-мм вертикальной бортовой броней, траверсами такой же толщины, 38,1-мм крышей и аналогичными внутренними траверсными переборками, отделявшими одно орудие от другого. Подлежали демонтажу и подводные минные (торпедные) аппараты.

В ходе завершившейся к 23 января 1914 года разработки эскизного проекта специалисты ГУК несколько отошли от полученных из МГШ заданий по перевооружению кораблей. Так, число 203-мм орудий в центральном каземате на батарейной (средней) палубе высотой 2,74 м довели до восьми (по четыре с борта), придав им один и тот же угол обстрела (60°) от траверза в нос и корму. Правда, слабым местом такого расположения являлась сравнительно малая высота осей орудий над ГВЛ (около 3,96 м), но условия остойчивости и нагрузки не позволяли установить их на верхней палубе. Кроме того, устройство этого каземата вело к полной ломке всех главных жилых офицерских помещений и сильному уменьшению их площадей. Например, на средней палубе место оставалось только на 22 офицерские каюты, в связи с чем остальные предполагалось перенести на верхнюю палубу, в кормовую надстройку.

В свою очередь, угол обстрела 120-мм орудий пришлось ограничить 120°, поскольку требуемые 130° вряд ли мог обеспечить пушечный завод. Штатный боезапас составлял 125 выстрелов на одно 203-мм и 200 – на 120-мм орудие. Условия бронирования, в целом, удалось выполнить, а ради желаемого уменьшения силуэта кораблей следовало изменить расположение шлюпок, переместив их с возвышенных ростерных бимсов непосредственно на верхнюю палубу.



Проект перевооружения линейного корабля «Слава»
 а — мидель-шпангоут (слева от диаметральной плоскости до, справа — после перевооружения);
 б — план полубака;
 в — вид сбоку, совмещенный с продольным разрезом;
 г — план верхней палубы; д — план средней палубы;
 1 — 305-мм орудия;
 2 — 203-мм орудия;
 3 — план средней палубы.
 Схематический чертеж выполнен Л.А. Кузнецовым на основе чертежа из фондов РГАВМФ

При одинаковой массе устанавливаемых грузов (1935 т), нагрузка линкора «Слава» (при снятии 2348 т) уменьшалась на 413 т, а метацентрическая высота повышалась до 1,46 м. В свою очередь, с «Цесаревича» снималось 1835 т и он получал 100-тонную перегрузку (при устройстве рубашки позади брони она возрастала до 165 т), а метациент уменьшался до 1,19 м.

Предварительная стоимость перевооружения обоих кораблей оценивалась в 10 500 тыс. руб. (с учетом ремонта котлов и механизмов — не менее 13 млн руб.), а время ее выполнения — 1,5–2 года (по другим данным — 2–2,5 года).

Однако состоявшиеся на Черном море несколько ранее (в августе 1913 года) опытные стрельбы по исключенному судну № 4 (бывший броненосец «Чесма»), указали на «совершенную недостаточность» 127-мм бронирования. В связи с этим, как это отмечал и МГШ, в докладе от 6 февраля 1914 года, и командующий Морскими силами Балтийского моря вице-адмирал Н.О. фон Эссен, «возникли сомнения в целесообразности затраты значительных денежных средств на перестройку линейных кораблей «Цесаревич» и «Слава». При этом «даже и в перестроенном виде корабли эти, судя по черно-

морским опытам, будут очень слабы в смысле своего бронирования».

Наиболее правильным, по их мнению, являлось не перевооружение, а капитальный ремонт этих кораблей «не только по котлам и механизмам, но и по артиллерии». По мнению Н.О. фон Эссена (рапорт в МГШ от 10 декабря 1913 года), «дабы привести их в более надежное для боя состояние» требовалось произвести следующие работы: переделать грибовидные крыши боевых рубок; переменить 152- и 75-мм артиллерийские установки (у первых следовало отремонтировать станки и их механизмы, у вторых — станки Меллера, заменив также приборы управления артиллерийским огнем на более современные); в 152-мм башенных установках «Цесаревича» заменить и отчасти переделать подачу в погребе; в 305-мм башенных установках «Славы» также переделать подачу, а у обоих кораблей отремонтировать механизмы наведения с заменой, где нужно, отдельных частей на новые (не исключалась и замена самих стволов 305-мм установок); устроить охлаждение погребов боезапаса и срезать надстройки так, чтобы 305- и 152-мм башенные установки не могли быть заклинены во время боя. На это могло уйти всего 8 – 12 месяцев (срок готовности

«Слава».
Вид с мостика на
носовую
305-мм башенную
артиллерийскую
установку



«Слава».
Салют из
47-мм орудий
с кормового мостика

следовало установить не позже конца 1915 года), обошлось бы «неизмеримо меньше» и позволяло сохранять оба линкора в строю до 1918 года, а в дальнейшем использовать для учебных целей.

Мнение МГШ и Н.О. фон Эссена поддержал и морской министр адмирал И.К. Григорович. Таким образом, была упущена последняя возможность усилить артиллерию этих кораблей, которые вступили в Первую мировую войну со старым вооружением.

В 1914 году «Слава» имела:

— четыре 305-мм орудия, дальность стрельбы — 80 кб, скорострельность — 1 выстрел в 1 мин 30 сек, 60 снарядов на ствол;

— двенадцать 152-мм, 62 кб, 3 выстрела в 1 мин, 180 снарядов;

— двадцать 75-мм, 45 кб, 10 выстрелов в 1 мин, 300 снарядов;
— четыре 47-мм;
— восемь 7,62-мм пулеметов;
— два подводных ТА 381 мм (по 3 мины на аппарат);
— 4 прожектора диаметром 75 см;
— радиостанцию Телефункен, 1909 год, 1 кВт, 250 миль.

Дальность плавания оценивалась в 1970 миль со скоростью 10,5 уз.

Экипаж по штату насчитывал 25 офицеров, 17 кондукторов и 780 нижних чинов.

«Цесаревич» в межвоенный период прошел лишь частичный ремонт котельной установки на Балтийском заводе (1910 – 1911 годы) и замену всех четырех 305-мм орудий.

В 1914 году его вооружение было аналогичным вооружению «Славы», за исключением пулеметов (6, а не 8):

— 305-мм установки стреляли на 78 кб (1 выстрел в 1 мин);

— 152-мм — на 55 кб (2,7 выстрелов в 1 мин);

— 75-мм — на 42 кб (7,5 выстрелов в 1 мин).

Дальность плавания оценивалась в 2805 миль со скоростью 11 уз.

Экипаж по штату — 25 офицеров, 19 кондукторов, 730 нижних чинов.

Как уже отмечалось, вопрос о перевооружении линкора вновь оказался на повестке дня во время Первой мировой войны. 4 октября 1915 года командующий флотом Балтийского моря вице-адмирал В.А. Канин вновь поднял вопрос о перевооружении линкора «Слава», предложив два варианта его осуществления. По пер-



**Построение на борту
линейного корабля
«Слава».
Справа от него —
«Цесаревич»**

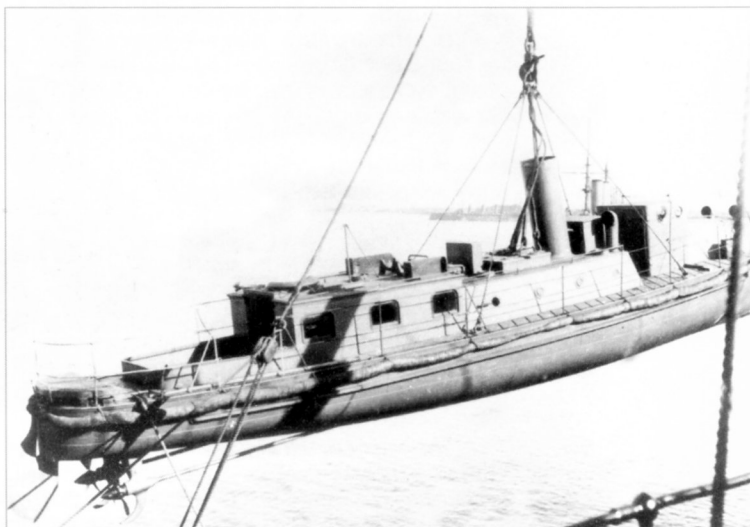
вому снимались все лишние надстройки, а вместо 152-мм башенной артиллерии устанавливалось четыре, а если это окажется возможным, то и пять 203-мм орудий с борта. По второму — стволы 152-мм башенных установок заменялись на 130-мм.

«Полагаю, — отмечал Василий Александрович, — что после перевооружения, особенно согласно варианта 1, линейный корабль «Слава», малопригодный, вследствие недостаточности хода для действий в открытом море, будет в состоянии противостоять линейным кораблям до дредноутского типа на позиции».

Что ж, командующий знал, что говорил. Правда, до войны практически никто и не предполагал, что основной деятельностью «Славы» окажутся боевые действия именно на позиции, о чем будет сказано ниже, где корабль с обновленной артиллерией мог использоваться действительно с большей эффективностью.

Но время было упущено. Как сообщал 9 октября ГУК в МГШ, перевооружить «Славу» по первому варианту отпадал сразу «за неимением свободных 8-дюймовых пушек и станков и за невозможностью изготовить их, ввиду перегруженности заводов срочным заказами, в течение предстоящей зимы и весны будущего года».

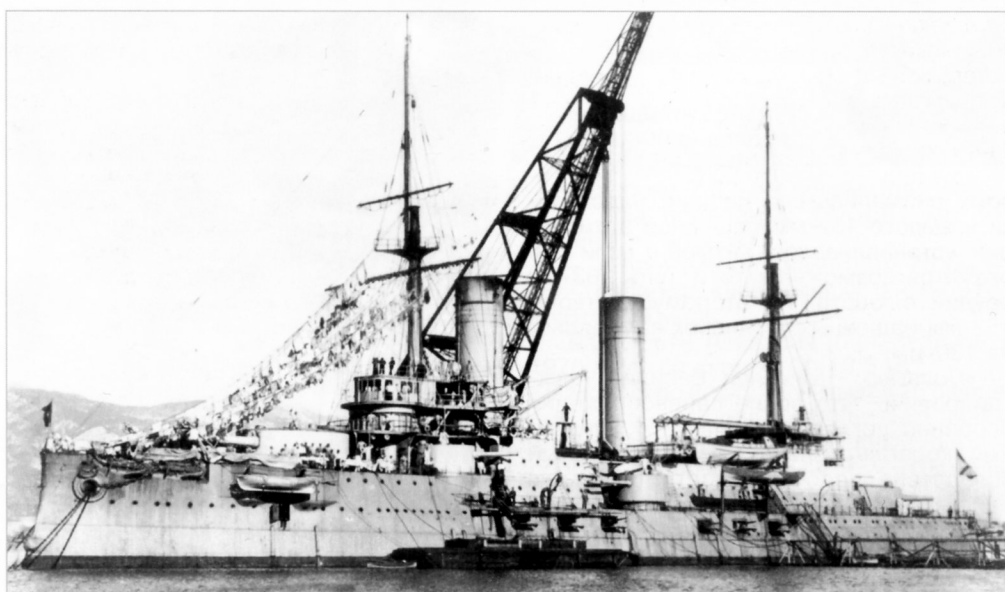
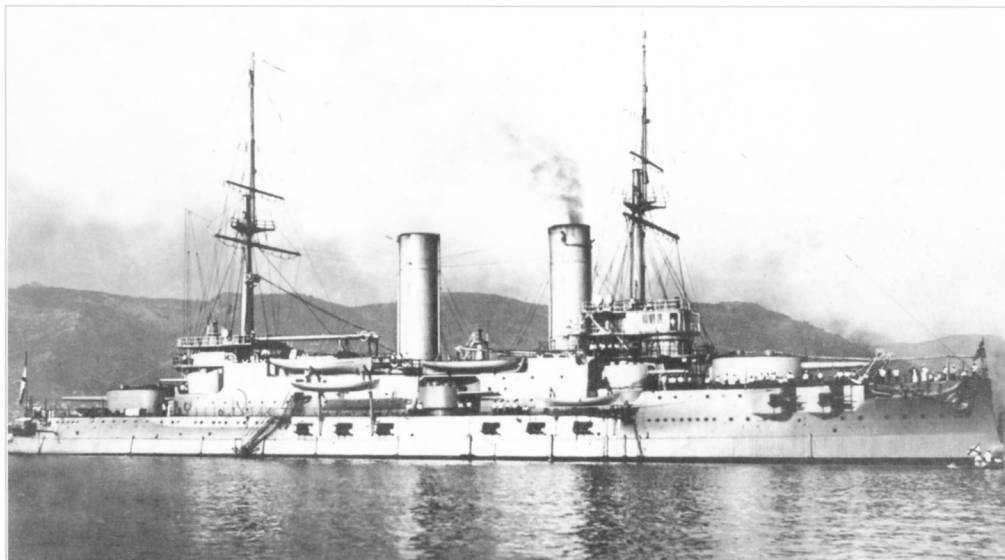
Относительно замены средней артиллерии на 130-мм орудия, доносил ГУК в штаб 6 ноября, с технической точки



зрения препятствий здесь не имелось, как впрочем, и в переделке погребов под новые снаряды и заряды. В тоже время он предупреждал о возможных проблемах по своевременной подаче боезапаса, так как на тот момент имеемые в наличии 130-мм орудия стали повсеместно в значительном числе заменять на кораблях прежние 152-мм. Кроме того, напоминалось об успешном применении удлиненных 152-мм снарядов, благодаря которым увеличилась дальность стрельбы. В итоге от перевооружения «Славы» В.А. Канин отказался.

**«Слава».
Спуск на воду
моторного катера
постройки фирмы
«Торникрофта»**

**«Слава»
во время визита
в Тулон (вверху) и в
период прохождения
ремонта в этом фран-
цузском порту**



Во время Великой войны 1914–1917 годов «Слава» стала самым боевым линейным кораблем Балтийского флота. Большая роль ее была предопределена развитием обстановки на театре. Подавляющее превосходство в силах германского флота Открытого моря (Hochseeflotte) вызвало ограничение активных действий наших новых линкоров-дредноутов, которые могли использовать только с разрешения Верховного Главнокомандования. Последнее, опасаясь прорыва германцев в Финский залив, не желало рисковать новыми сильными кораблями типа «Севастополь» и даже крупными додредноутами типа «Андрей Первозванный».

Летом 1915 года обстановка на Северо-Западном (вскоре – Северном) фрон-

те обострилась в связи с выходом войск противника к Рижскому заливу. Потребовалась надежная поддержка приморского фланга армии силами флота и противодействие германским кораблям, которые могли прорваться в Рижский залив и выйти во фланг нашим войскам. Морские силы Рижского залива, выделенные Балтийским флотом для решения этих задач, состояли из эсминцев Минной дивизии, канонерских лодок, подводных лодок и других небольших судов.

Более крупные корабли безопасно провести в залив было невозможно из-за мелководности Моонзундского пролива, доступного судам с осадкой не более 4,2 м. Поэтому с весны 1915 года началось создание минно-позиционной обо-



**Линейный корабль
«Слава»
в Бизерте**

роны, включавшее заграждение минами Ирбенского пролива, строительство береговых батарей на Моонзундских островах, организацию их противодесантной обороны, оборудование пунктов базирования корабельных сил.

Для придания последним и всей Ирбенской позиции боевой устойчивости командующий флотом вице-адмирал В.А. Канин в июле 1915 года решил перевести в залив один из старых линейных кораблей. Выбор его пал на "Славу" который предстоял рискованный переход открытым морем через Ирбенский пролив. Зная о наличии в Киле значительных сил германского флота, русское командование провело целую операцию по обеспечению этого перехода.

"Славой" в это время командовал капитан 1 ранга С.С. Вяземский, участник Цусимского сражения. Будучи тогда старшим офицером крейсера 2 ранга "Жемчуг", он 14 мая 1905 года был свидетелем гибели «старших братьев» вверенного ему сейчас корабля. «Слава» вышла в поход в сопровождении 1-й бригады крейсеров под командованием контр-адмирала М.К. Бахирева и 7-го дивизиона миноносцев. Для прикрытия их были развернуты линейные корабли «Император Павел I» и «Андрей Первозванный», а также подводные лодки.

Операция завершился полным успехом: 18 июля неожиданно для противника «Слава» вошла в Рижский залив. Германцы сразу обнаружили линкор со своих наблюдательных постов, но перехватить его уже не успевали. С прибытием «Славы» Морские силы Рижского залива приобрели новое качество. Это хорошо понимало командование германским флотом, которое под давлением армейцев

наметило прорыв в Рижский залив, назначив для этого заведомо превосходящие русские силы.

Первая попытка прорыва, предпринятая 26 июля, окончилась неудачей, главным образом, из-за потерь на минах. В то же время русские канонерские лодки и эсминцы, поддержанные «Славой», мешали германским тральщикам тралить русские мины в Ирбенском проливе. Противник выдвинул на поддержку тральщикам линейные корабли «Elsass» и «Braunschweig» (по 4 280-мм и 14 170-мм орудий). Они открыли огонь по «Славе», сделав 6 залпов, которые легли с недолетами от 1,5 до 15 каб.

Германские корабли могли стрелять на дистанцию до 103 каб, для того, чтобы «достать» неприятеля, «Слава» рисковала оказаться под его действительным огнем. Поэтому С.С. Вяземский на огонь не отвечал, но его корабль оказывал моральное воздействие на противника.

Во время второй попытки прорыва германцы использовали уже дредноуты. Известно, что германское командование придавало уничтожению «Славы» «моральное значение». Этот линейный корабль стал одним из немногих, удостоившихся личного внимания самого кайзера Вильгельма II, который после первой попытки прорыва высказался за продолжение операции и, «в особенности», за уничтожение «Славы».

Германцы начали прорыв ранним утром 3 августа. За тралами трех дивизионов тральщиков в Ирбенский пролив направились два малых крейсера и линкоры «Rozen» под флагом командующего операцией вице-адмирала Э. Шмидта и «Nassau» (по 12 280-мм и 12 150-мм орудий, дальность стрельбы главного ка-



Линейный корабль «Слава» после введения отличительных марок на дымовых трубах. Вид с носа и с кормы

либра составляла 103 кб). Прикрывали операцию крупные силы флота Открытого моря, включавшие 8 линейных кораблей, 3 линейных крейсера и другие корабли.

Предвидя неизбежность боя с превосходящими силами противника, командир «Славы» для увеличения дальности стрельбы предполагал создать искусственный крен 3° на правый борт. Такой вариант накануне был просчитан по опыту недавнего боевого столкновения. Крен создавался путем затопления трех бортовых отсеков (всего 300 м³) при возможности перекачивания воды с борта на борт в течение от 10 до 16 мин.

Крен 3° позволял повысить дальность стрельбы на 8 кб. Дальнейшее его увеличение посчитали нецелесообразным из-за понижения маневренности, затруднительности заряжания орудий, оголения всего 194-мм броневое пояса и увеличения времени на перепускание воды при поворотах.

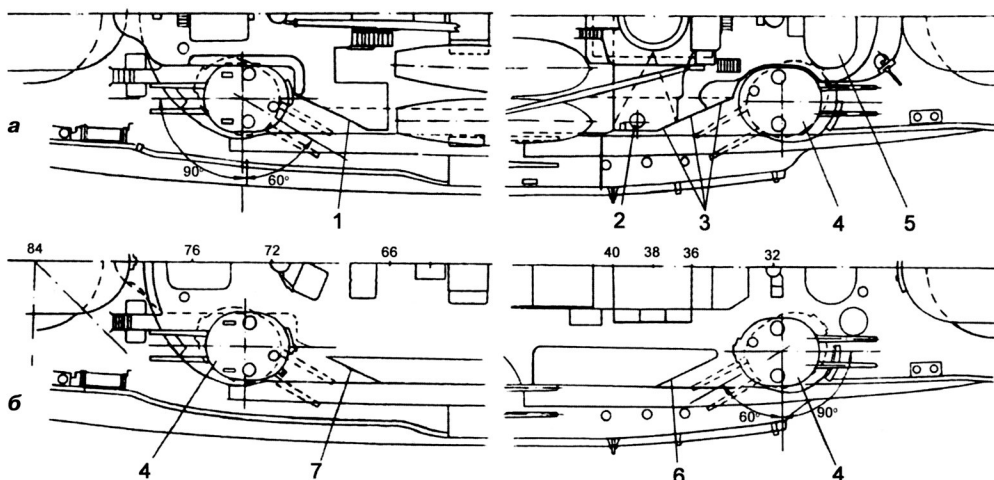
«Слава» прибыла на позицию в южной части Ирбенского пролива – позади минного заграждения — около полудня 3 августа. Вначале ей удалось отогнать огнем 305-мм орудий тральщики и малые крейсера германцев, но здесь в дело вмешались дредноуты. «Nassau» и «Pozen»,

пользуясь данными наблюдений своего поста у Михайловского маяка, открыли по «Славе» огонь главным калибром.

Стрельба неприятеля облегчалась тем обстоятельством, что русский линкор находился в полосе разреженного тумана и был хорошо виден с берега, а германские дредноуты скрывал густой туман. Поэтому старший артиллерийский офицер «Славы» лейтенант Ю.Ю. Рыбалтовский, не наблюдая главного противника, был вынужден ограничиться обстрелом тральщиков. Командир «Славы» держался вне падений снарядов дредноутов.

Боевые действия прекратились с наступлением темноты. «Слава» ушла к Аренсбургу, где встала на якорь. Германские силы прорыва, потеряв на минах тральщик Т-46, вернулись в исходное положение.

Для уничтожения мешавшего ему русскому линкора вице-адмирал Э. Шмидт в ночь с 3 на 4 августа направил в Рижский залив два своих лучших эскадренных миноносца «V 99» и «V 100». Это авантюрное предприятие закончилось гибелью «V 99», который получил тяжелые повреждения в бою с эсминцем «Новик», подорвался на минах и выбросился на берег.



Проект увеличения углов горизонтального обстрела носовых и кормовых 152-мм башенных установок линкора «Слава» за счет среза углов надстроек.
а — вид сверху, **б** — навесная палуба;
1, 3 — новые конфигурации носовых (среднего и нижнего) и кормового нижнего мостиков после среза их угловых частей;
2 — 47-мм орудие;
4 — 152-мм башенная артиллерийская установка;
5 — боевая рубка;
6, 7 — новые легкие стенки носовой и кормовой надстроек.
Схематический чертеж выполнен Л.А. Кузнецовым на основе чертежа из фондов РГАВМФ

Утром 4 августа адмирал Шмидт продолжил операцию. Навстречу ему вышли русские корабли во главе со «Славой». В артиллерийской дуэли условия видимости опять были на стороне противника, линкоры которого со «Славы» практически не наблюдались. В то же время «Rozen» и «Nassau» успели сделать 12 четырехорудийных залпов и добились трех попаданий 280-мм бронейными снарядами, которые поразили «Славу» в течение нескольких секунд.

Один из 280-мм снарядов пробил 152-мм броню и, разорвавшись, разрушил внутреннюю переборку бортового коридора в угольной яме № 6, воспламенил в ней каменный уголь, пробил масляную цистерну в левой машине, повредил вентилятор № 18, подававший воздух в машину, перебил электрическую проводку по коридору.

Второй снаряд пробил 51-мм батарейную палубу, ударился оживальной частью в 127-мм броню колодца левой кормовой 152-мм башни, сдвинул ее на 13 см, сорвал все нижнее крепление брони. Головная часть снаряда на расстоянии 9 м от места взрыва ударила о траверзную 102-мм броню, сдвинув ее с места. Разрывом его были совершенно уничтожены четыре каюты, вызван большой пожар на месте кают и пожар в подбашенном отделении, где воспламенился боезапас. Во избежание взрыва 152-мм погреб был затоплен водой.

Третий снаряд пролетел над спардеком, повредил паровой катер и гребную шлюпку, пробил коечные сетки правого борта и вылетел за борт под углом падения 22–23°.

После первого попадания вышла из строя рулевая машина, и корабль стал управляться машинами. Управление рулем было восстановлено через 9 мин, за это же время удалось справиться с

пожарами. Умелыми действиями трюмного инженер-механика и его подчиненных был вскоре прекращен и пожар в угольной яме. Экипаж потерял всего семь человек ранеными, и линкор сохранил боеспособность, но вынужден был отойти во избежание дальнейших попаданий.

Противник, пользуясь туманной мглой, продолжал движение вперед. Возникла угроза того, что ему удастся отрезать от Моонзунда русские корабли, среди которых были тихоходные канонерские лодки. Командующий Минной дивизией капитан 1 ранга П.Л. Трухачев вскоре после полудня приказал всем кораблям отступить в Куйваст — ко входу в Моонзунд.

На рейде Куйваст, ограниченном островами Моон и Шильдау и материком, «Слава» оказывалась в ловушке, так как не могла отступить в Финский залив Моонзундским проливом. Капитан 1 ранга С.С. Вяземский, не желая ставить свой корабль в безвыходное положение, выразил намерение прорваться через Ирбенский пролив в открытое море мимо кораблей Германского флота. Анализ обстановки показывает, что такой прорыв неизбежно привел бы «Славу» к гибели в неравном бою. Это тогда понимали и офицеры корабля и капитан 1 ранга П.Л. Трухачев, который отдал категорический приказ об отступлении.

Русские корабли отошли к Моонзунду, а германский отряд прорыва утром 6 августа вошел в Рижский залив. Успехи противника в заливе ограничились уничтожением двух русских канонерских лодок и наведением паники в Пернове. «Слава» находилась в Куйвасте в боевой готовности. Однако минная угроза и опасение атак русских и английских подводных лодок побудили вице-адмирал Э. Шмидта отказаться от атаки Моонзундской позиции. Потеряв на минах эсминца «S 31» и зная о повреждении

**«Слава» в бою
с германскими
кораблями
в Рижском заливе.
Для увеличения
дальности стрельбы
305-мм орудий
на корабле был со-
здан крен
на правый борт**



**Командир линейного
корабля «Слава»
капитан 1 ранга
С.С. Вяземский
(слева)
и флагманский ар-
тиллерийский офи-
цер штаба
командующего
флотом капитан
2 ранга
В. А. Свиньин**

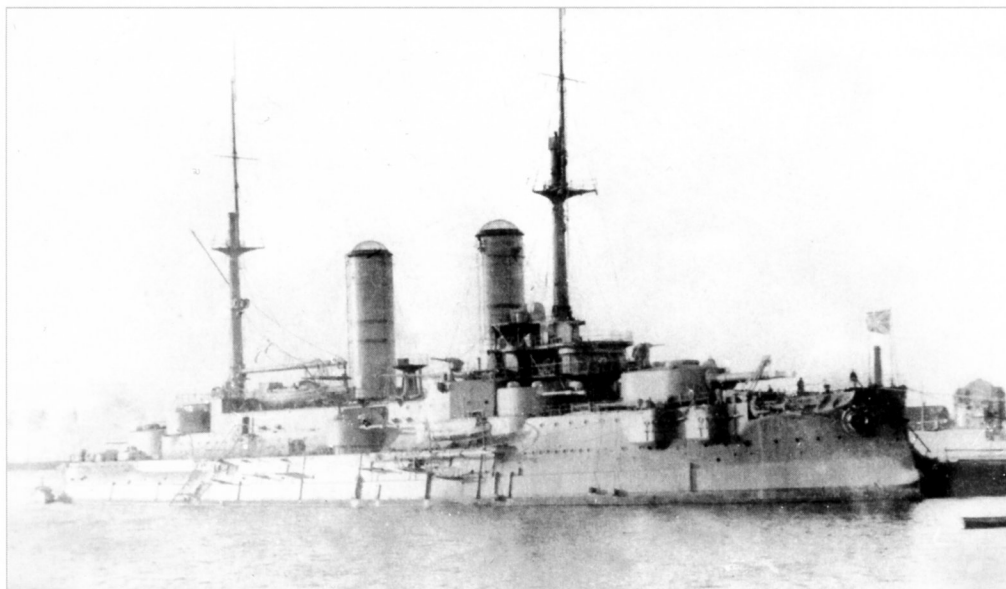


линейного крейсера «Moltke» торпедой подводной лодки, германский командующий 8 августа вывел свои корабли из Рижского залива. Пожелание кайзера осталось невыполненным, а совместные действия германских армии и флота не сложились.

Неудача операции противника позволила русским кораблям эффективно поддерживать приморский фланг 12-й армии. В обстрелах вражеских позиций участвовала и «Слава». Утром 12 сентября 1915 года в районе м. Рагоцем линкор во время стрельбы по берегу попал

под огонь германской тяжелой полевой батареи. Примерно через два часа после начала стрельбы (около 9 ч 5 мин) в корабль, находившийся на якоре в 8 км от берегах, начались попадания.

Первый 150-мм шрапнельный снаряд поразил боевую рубку. Его осколками, влетевшими через прорезь, были убиты капитан 1 ранга С.С. Вяземский, флагманский артиллерийский офицер штаба командующего флотом капитан 1 ранга В.А. Свиньин, трое рулевых и ранено еще пять человек. В боевой рубке были уничтожены контрольные приборы управле-



«Слава» во время ремонта в 1916 году. На фото хорошо видны срезанные угловые части надстроек для увеличения горизонтальных углов носовых и кормовых 152-мм башенных установок. Отсутствие ходовой рубки говорит о том, что снимок был сделан во время работ по замене крыши боевой рубки

ния артиллерийским огнем левого борта, курсовой указатель, машинный телеграф и перебиты провода рулевого указателя.

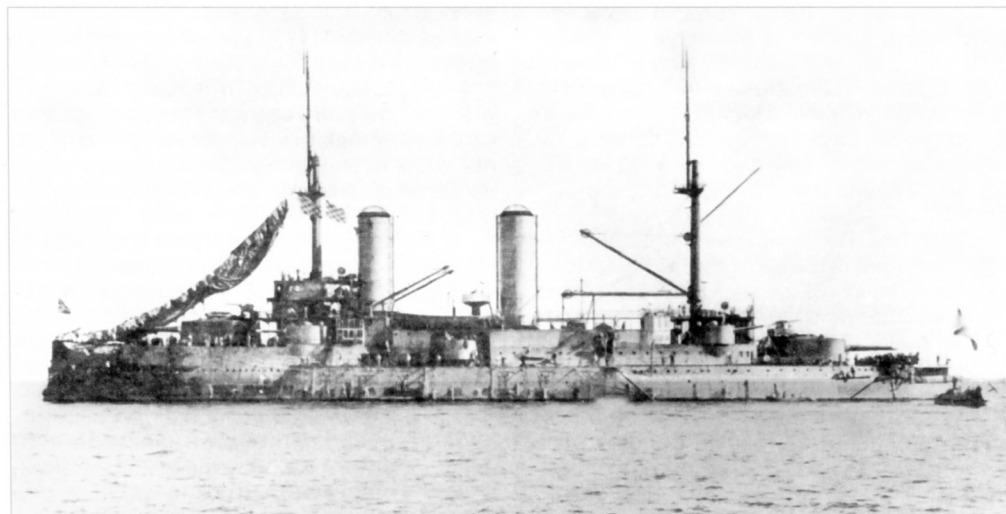
Второй такой же снаряд попал в коечные сетки правого борта, его разрывом были убиты два человека. Третий снаряд разбил трап, повредил тросы правой штормовой стрелы. В эту же стрелу попали четвертый и пятый снаряды, а шестой разбил вельбот на правом переднем срезе, но не разорвался. Седьмой снаряд пробил борт 75-мм каземата.

Вступив в командование кораблем, старший офицер перевел управление рулем в центральный пост. «Слава» снялась с якоря и вышла из-под обстрела, отражая атаку двух германских самолетов, бомбы которых упали в 0,75 кб за кормой. Вскоре корабль продолжил обстрел

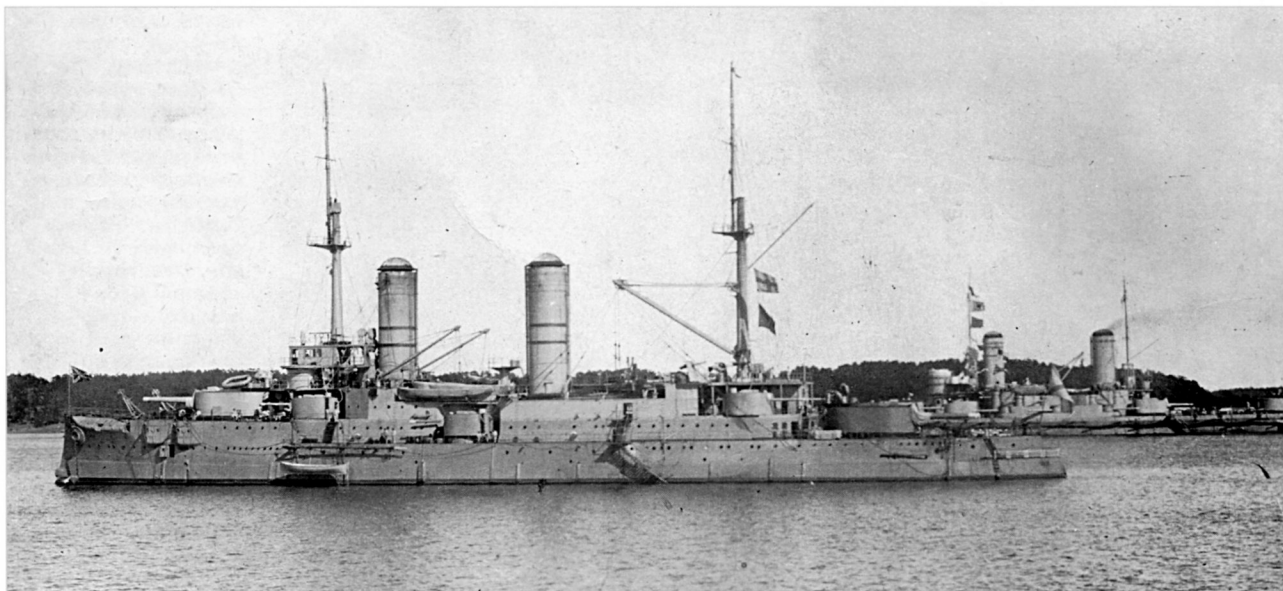
вражеских позиций, но уже с больших дистанций (73 – 75 кб). Всего в этот день «Слава» выпустила 14 305-, 452 152-, 59 75- и 50 47-мм снарядов.

150-мм шрапнель, конечно, не могла нанести линкору серьезных повреждений, но постановка на якорь вблизи берега оказалась слишком рискованной. Риск стоил командиру жизни. По злой иронии судьбы именно 12 сентября С.С. Вяземский был произведен в контр-адмиралы, а В.А. Свинын – в капитаны 1 ранга.

23 сентября «Слава», уже под командованием капитана 1 ранга В.В. Ковалевского, вновь обстреливала вражеские позиции, а 9 октября поддерживала высадку десанта у м. Домеснес. В октябре линкор еще дважды открывал огонь по берегу, на зиму 1915–1916 годов он остался в



Общесудовые работы на линкоре «Слава». Срезанные углы надстроек в районе расположения 152-мм башен, наличие на крышах 305-мм башен зенитных орудий говорят о том, что этот снимок, скорее всего, относится к началу кампании 1917 года



**«Слава» в 1917 году.
На втором плане
справа линейный
корабль «Андрей
Первозванный».**

одиночестве во льду у Куйваста, а другие корабли ушли в Ревель.

Кампания 1916 года началась для «Славы» 18 апреля, атакой вражеских аэропланов. 18 и 19 апреля на корабль были сброшены 24 бомбы, четыре из которых разорвались на верхней палубе, не причинив существенного вреда.

В июне «Слава» вместе с канонерскими лодками и эсминцами трижды вела огонь по берегу и получила попадание тяжелым (возможно, 210-мм) снарядом. Снаряд разорвался о поясную броню. 2 июля корабль вновь вступил в бой, поддерживая огнем демонстративное наступление 12-й армии. В конце августа «Слава» была одновременно атакована гидросамолетами и подводной лодкой. Благодаря своевременному маневру кораблю удалось избежать попаданий.

В кампанию 1916 года работы по углублению канала в Моонзунде позволили ввести в Рижский залив линейный корабль «Цесаревич» и крейсера. 23 октября «Слава», после непрерывной 16-месячной службы, ушла Моонзундом в Гельсингфорс для отдыха и ремонта. На зиму у Куйваста остались «Цесаревич» и крейсер «Адмирал Макаров».

Сразу же по прибытии в Гельсингфорс на линкоре приступили к замене расстрелянных 305- и 152-мм орудий (четыре 305-мм ствола были отправлены на транспорте «Це» еще 23 декабря прошлого года, а первые шесть 152-мм прибыли на «Славу» в 20-х числах января 1916 г.). Эти работы, вместе с установкой новой броневой крыши на боевую рубку, завершились к 12 ноября 1916 года. Помимо этого с корабля, наконец, сняли

с батарейной палубы 75-мм пушки и внесли ряд других усовершенствований. Так угол возвышения стволов 305-мм башенных установок довели до 25° (это соответствовало дальности стрельбы до 115 км), увеличили углы обстрела крайних 152-мм башенных установок (носовых в корму, кормовых в нос) за счет срезания угловых частей надстроек в районе их расположения (проект ГУК от 1 декабря 1915 г.). На крышах 305-мм башен и по бортам носового и кормового нижних (верхний кормовой мостик демонтировали еще раньше) мостиков установили четыре 76,2-мм зенитные пушки.

8 апреля 1916 года морской министр адмирал И.К. Григорович санкционировал, по предложению ГМШ, снятие с линейных кораблей «Слава» и «Цесаревич», бесполезных 381-мм минных (торпедных) аппаратов. В то же время 305-мм башенные установки «Цесаревича» остались в прежнем виде.

Последней, пожалуй, наиболее крупной работой по корпусу линкора «Слава» стала установка 16 броневых плит вместо полупортиков снятых 75-мм пушек, наряд на изготовление которых Ижорский завод получил 30 ноября 1916 года.

К началу 1917 года экипаж линкора «Слава» насчитывал 825 человек.

Весной 1917 года обстановка на театре вновь потребовала перевода «Славы» с ее модернизированной 305-мм артиллерией в Рижский залив. 26 августа «Слава», под командованием капитана 1 ранга В.Г. Антонова, Моонзундским проливом перешла в Куйваст и вскоре приняла участие в Моонзундском сражении. 4 октября 1917 года русские корабли под

командованием вице-адмирала М.К. Бахирева на рейде Куйваст вступили в неравный бой с германским отрядом вице-адмирала Бенке. «Слава» вела артиллерийскую дуэль с дредноутами «König» и «Kronprinz» (всего 20 305-мм орудий) и в начале боя даже заставила противника отступить. В отчете вице-адмирал М.К. Бахирев приводит следующие подробности боя: «Снявшись с якоря, "Баян", имея в кильватере "Гражданина" и "Славу", пошел к бону вдоль W-х отмелей. На параллели Патерностера (он) уменьшил ход, развернулся на О и пройдя несколько кабельтовых, застопорил машины. Так, как корабли растянулись по линии S-N, в 10 часов сигналом приказал им держаться ближе к адмиралу. Перед этим с целью сообщения им обстановки сделал семафор, что в море кроме подводных лодок наших судов нет.

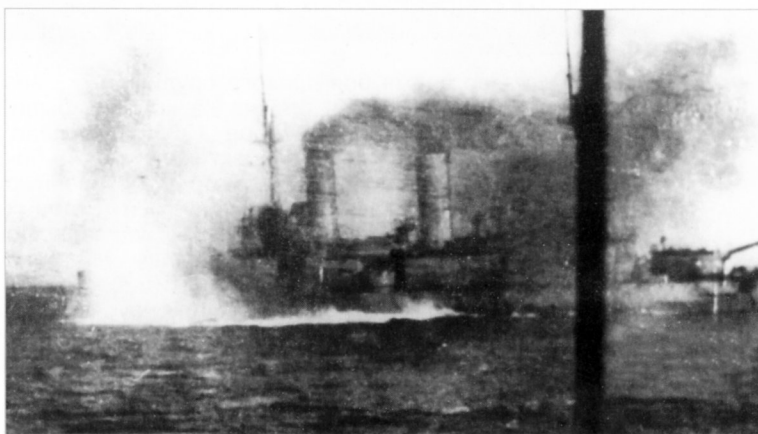
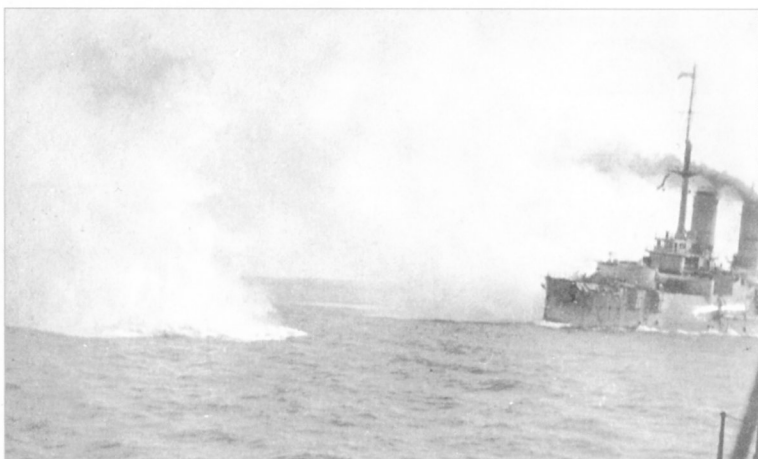
В 10 часов 05 минут линейные корабли открыли огонь по подходившим неприятельским тральщикам. Неприятельские корабли, развернувшись к нашему отряду лагом, открыли по нему огонь. Первые залпы с расстояния около 130 кабельтовых легли недолетами около бывшего южнее всех "Баяна". По моему приказанию, чтобы не мешать "Славе", крейсер передвинулся к О на несколько кабельтовых.

Маневрировать на тесном фарватере было невозможно, для стрельбы башнями с их малым углом обстрела нужно было разворачиваться машинами; поэтому в 10 часов 30 минут сделал семафор: "Линейным кораблям держаться на месте и поддерживать огонь по ближайшему неприятелю".

В эту половину боя стрельба неприятеля была недействительна, преимущественно на недолетах, хотя падения были близки к нашим кораблям.

Когда (германские) тральщики подошли на расстояние многие меньше 100 кабельтовых, по ним был открыт энергичный огонь с наших судов и Моонской батареи, но несмотря на это, они упорно продвигались вперед, и только в 11 часов после потопления одного из миноносцев (виден был взрыв), и большего подбития другого, они, закрывшись дымовой завесой, начали отходить полным ходом и вскоре вышли из сферы нашего огня. Этот взрыв, полагаю, побудил и линейные корабли повернуть к S. В 11 часов 10 минут с расстояния около 130 кабельтовых неприятель прекратил огонь по нашим кораблям. Моонская батарея также сильно была обстреляна. По донесению командира линейного корабля "Слава" один тральщик был им утоплен, другой подбит.

Вообще наша стрельба была хороша, надо полагать, сделала много повре-

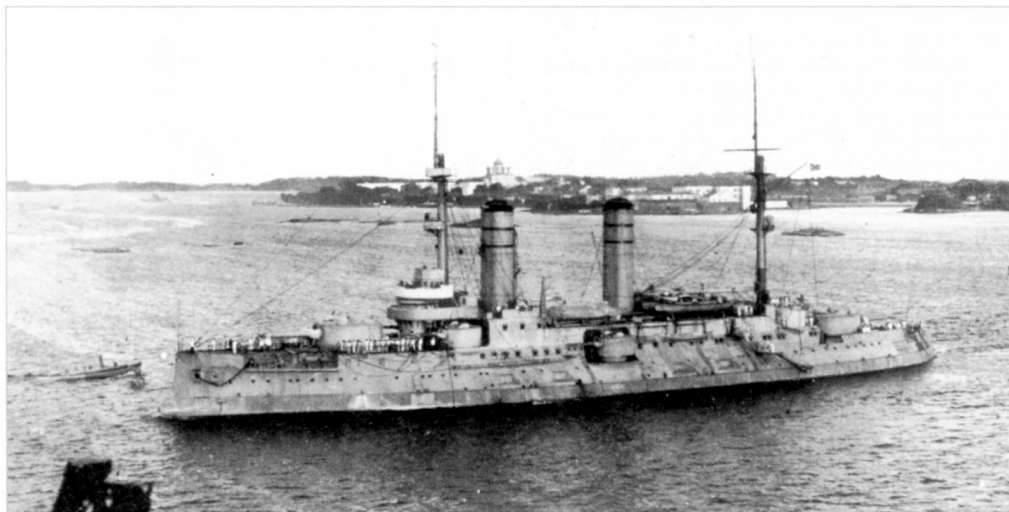


ждений на неприятельских тральщиках и миноносцах. В 11 часов 20 минут (я) поднял сигнал "Адмирал извещает свое удовольствие за отличную стрельбу".

Так как неприятельские корабли на расстояние более 160 кабельтовых, сигналом разрешил стать на якорь и потом объявил, что команда имеет время обедать. Для охраны кораблей в 11 часов 35 минут выслал к бону 6-й дивизион эскадренных миноносцев. В это время была замечена усиленная стрельба по воде с немецких миноносцев: вероятно, им показалась подводная лодка. Корабли стали на якорь: мористее всех "Гражданин" – к О от W-й и N-й Куйвастских вех на 10-саженной глубине, на WNW от него "Баяна" и севернее "Баяна" не становясь на якорь, держался линейный корабль "Слава".

В 11 часов 45 минут "Слава" семафором известила меня о выходе из строя носовой 12" башни. Повреждение состояло в том, что замки обоих орудий нельзя было закрыть из-за провисания рамы, а также из-за того, что шестеренки зубчатки не вдвигали замки, так как перекосило их валы. Это случилось после 4 выстрелов

«Слава» под огнем германских линкоров во время боев в Рижском заливе в октябре 1917 года



во время боя правого орудия и 7 – левого. Оба 12" орудия на корабль были поставлены в ноябре 1916 г. и дали (считая и бой) 34 практических и 45 боевых выстрелов. Несмотря на усиленную работу башенной прислуги и судовых слесарей, сделать ничего не удалось. По мнению специалистов "Славы" вся вина ложится на завод, который небрежно и из плохого металла выделал зубчатки.

Таким образом, для борьбы с 24 12" орудиями неприятеля нам осталось всего два 12" "Славы", так как четырех 12" орудий "Гражданина" из-за их недальности и двух оставшихся к началу боя исправными 10" Моонских орудий из-за их медленной стрельбы считать было нельзя.

Около полудня неприятель, обойдя южнее наше минное заграждение, направился большим ходом прямо в О-й проход. Приказал "Баяну" сняться с якоря. В 12 часов я сделал семафор на линейные корабли: "Если тральщики будут приближаться, открывать огонь". В это же время "Гражданин", стоявший мористее "Славы" и "Баяна", снялся с якоря, передвинулся к С и начал стрельбу по приближавшимся О-м проходом тральщиками. Вслед за ним открыли огонь "Слава" и "Баян". Замечено было много накрытий, заставлявших тральщики менять курсы.

В 12 часов 15 минут неприятельские линейные корабли, подошедшие большим ходом, уверенно развернулись между нашим недавно поставленным минным заграждением и прошлогодним, теперь нами уничтоженным, и открыли пятиорудийными залпами огонь по нашему отряду перелетами через "Гражданина". Затем (был) ряд накрытий наших кораблей. Под огнем неприятеля отряд начал отстреливаясь, медленно отходить к Шильдау: впереди шла "Слава", затем

"Гражданин" и последним самым южным "Баян". Огонь противника отличался меткостью и кучностью.

В 12 часов 25 минут почти одновременно получили попадания "Гражданин" и "Слава". Повреждения первого были незначительны, мало повлияли на боевую способность и (с) возникшим в палубе пожаром легко справились. "Слава" же получила сразу три снаряда:

Два в нос и один против машинного отделения левого борта, все три попадания подводные, ниже броневых пояса. Почти сразу образовался крен в 4–5°, через несколько минут дошедший до 8°. Благодаря принятым мерам крен был уменьшен до 4°. Корабль сел носом на 5 футов и углубление форштевня составило около 31–32 футов и ахтерштевня 29–30°.

Согласно исследованию К.П. Пузыревского (1940), во время второго боя «Слава» находилась под действительным огнем неприятеля в течение 27 мин. Первые три 305-мм бронебойных снаряда поразили линкор в 12 ч 35 мин. Два попадания пришлось на носовую часть левого борта ниже броневых пояса. Один снаряд попал в районе 25 шпангоута, на 3–3,5 м ниже ватерлинии, в помещение носовых динамо-машин (бывшее отделение минных аппаратов) и, разорвавшись, нанес большую подводную пробоину (диаметром 1,65 м) и произвел разрушение во внутренней переборке бортового коридора.

Электрическое освещение во всей носовой части погасло, что нарушило своевременную борьбу за живучесть и вызвало затопление нескольких отделений объемом более 800 м³. Вторым снарядом, также попавшим ниже броневых пояса, нанес «Славе» подводную пробоину в верхнем носовом отделении мокрой

провизии и шкиперской, которые также залило водой (287 т).

Третий снаряд попал под водой в 194-мм броню главного броневого пояса, но ее не пробил, а вызвал только небольшую течь. Одновременные попадания привели к сильному сотрясению корабля. Многие электрические приборы и средства связи вышли из строя. Централизованное управление огнем, которое осуществлял из боевой рубки старший лейтенант Ю.Ю. Рыбалтовский, прекратилось. Пришлось перейти на управление огнем по плутонгам из кормовой 305-мм башни, продолжавшей стрельбу. Командовал башней младший артиллерийский офицер лейтенант В.И. Иванов. В 12 ч 27 мин по сигналу с «Баяна» наши суда начали медленно отходить к о. Шильдау.

Через 2 минуты почти одновременно в надводную часть борта «Славы» попали еще два 305-мм бронебойных снаряда. Один из них пробил 152-мм броню, попал в церковную палубу и произвел в ней большие разрушения, его разрывом были уничтожены рундуки, трап, соединявший соседние палубы, кочегарная шахта, перебитая пожарная магистраль. В обеих палубах возник сильный пожар командных шкафчиков и рундуков.

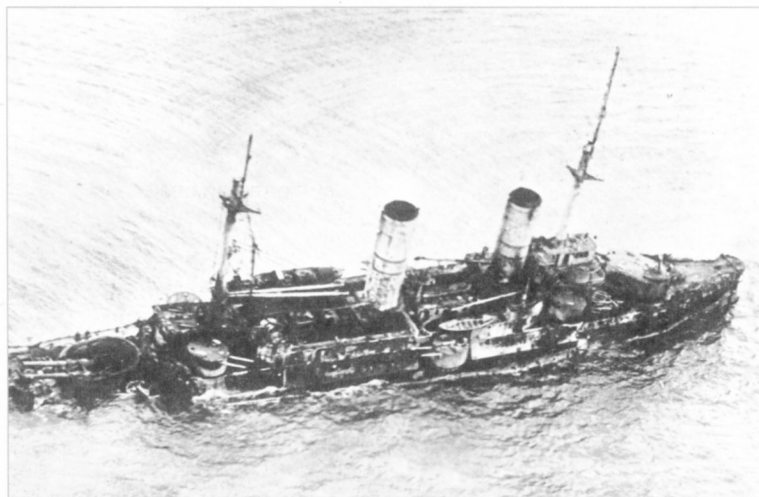
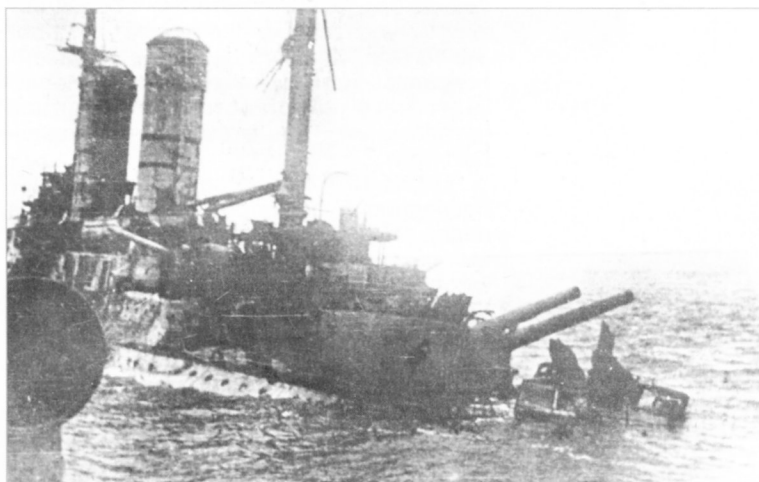
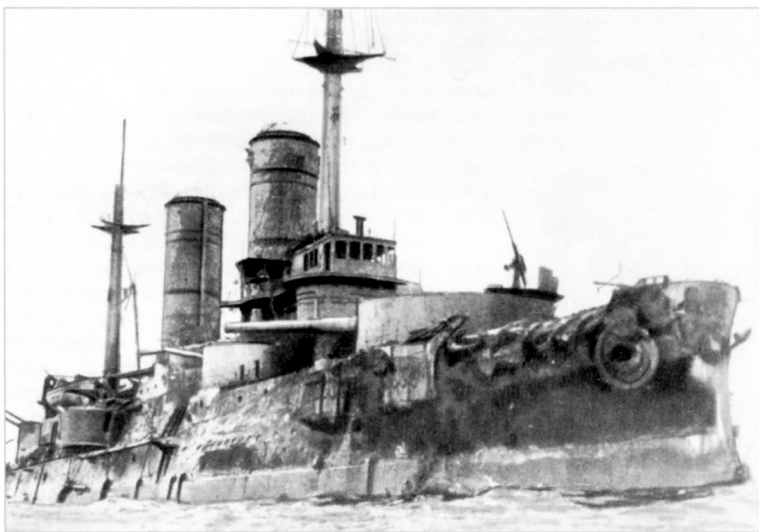
Второй снаряд (пятый, начиная с первого попадания) также пробил 152-мм броню в районе батарейной палубы, разрушил в ней переборку бортового коридора и уничтожил перевязочный пункт. Старшему врачу Стратилатову пришлось оказывать помощь раненым в кормовом пункте.

От разрывов снарядов пламя, дым и газы попали через трубу экстренного выхода в помещение центрального поста с такой силой, что два бывших там офицера и прислуга поста были отброшены в сторону и контужены.

Благодаря энергичному и самоотверженному руководству старшего офицера капитана 2 ранга Л.М. Галлера и деятельности трюмно-пожарного дивизиона через 10–15 минут пожары были потушены, несмотря на очень тяжелые условия работы в помещениях, заполненных дымом и газами.

Пожар, возникший в подбашенном отделении левой носовой 152-мм башни, заставил затопить водой ее погреб. Всего корабль принял до 1127 т воды в носовую часть и получил крен на левый борт, вскоре достигший 8°. Для выравнивания крена капитан 1 ранга В.Г. Антонов приказал затопить симметричные отсеки правого борта, что и было срочно выполнено трюмным инженер-механиком.

Несмотря на то, что перед боем на «Славе» было всего 400 т угля, то есть, корабль был недогружен, у командира



Несколько изображений линейного корабля «Слава», затопленного экипажем у входа в Моонзундский пролив 4 октября 1917 года

возникло обоснованное опасение, что возросшая из-за затопления помещений осадка не позволит ему пройти Моонзундским каналом. В.Г. Антонов доложил о бедственном состоянии корабля вице-адмиралу М.К. Бахиреву, обгонявшему его на «Баяне» и просил разрешения взорвать его. Адмирал разрешил.

К этому времени (около 13 ч) неприятель уже прекратил огонь по нашим кораблям и вскоре отошел. М.К. Бахирев приказал по радио: «Миноносцам. Свободным миноносцам идти ко 2-й бригаде линейных кораблей». Со «Славы» надо было снимать людей. К борту линкора, идущего малым ходом, ошвартовались эсминцы «Сильный», «Войсковой», «Донской казак», буксир и тральщик. Из команды «Славы» 3 человека были убиты и 12 ранены и контужены.

При посадке на миноносцы не обошлось без паники, которую создавали до 100 человек молодой команды. Кроме того, в 13 ч 43 мин над «Славой» появились 6 гидросамолетов противника, их атаку успешно отразили зенитной артиллерией. При этом один аэроплан был сбит.

Около 13 ч 48 мин со «Славы» сошли последние 6 офицеров и 25 матросов, перед этим они зажгли фитили подрывных патронов, заложенных в трех кормовых погребах 305- и 152-мм артиллерии. Командир оставил корабль последним. В 13 ч 58 мин на «Славе» произошел взрыв большой силы, а через 14 мин еще два взрыва. Кормовая часть получила большие разрушения, дополненные взрывом мины Уайтхеда. Из 5 выпущенных миноносцами мин взорвалась только одна, что свидетельствует о плохом качестве подготовки оружия.

Остов взорванного линкора сел на грунт не в самом Моонзундском канале,

где позднее были затоплены транспорты, а на SSO в 2–3 каб от входных вех.

29 мая 1918 года «Слава» была исключена из списков, как погибшая в бою.

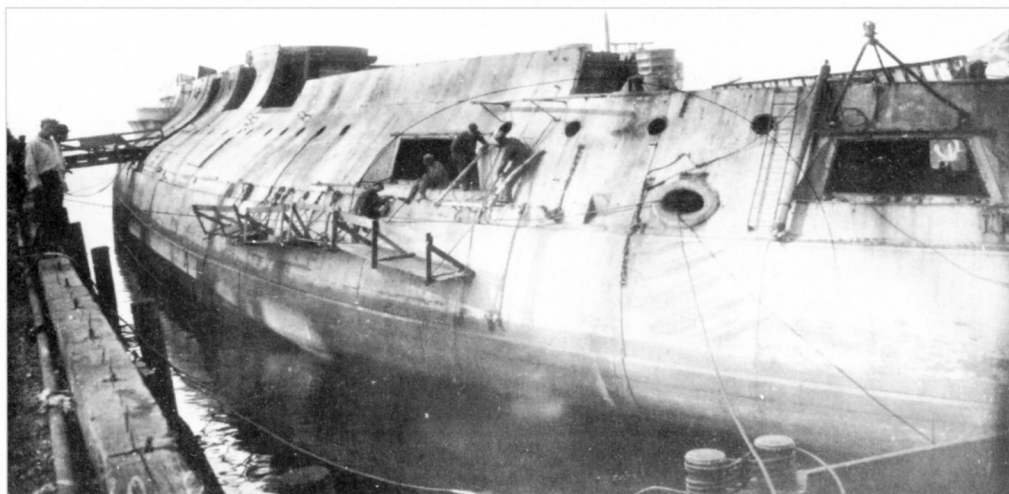
В 1935 году эстонцы начали разбирать остов линкора для продажи на слом. При этом во время демонтажа одного из 305-мм орудий произошел нечаянный выстрел снарядом, заряженным в 1917 году. Он прозвучал прощальным салютом боевым подвигом «Славы», ее безвременной гибелью братьям и трудовому подвигу Дмитрия Васильевича Скворцова, который скончался от тяжелой болезни всего на 51-м году жизни.

«Гражданин» в бою поддерживал «Славу», но стреляя по тральщикам, так как его снаряды не достигали германских дредноутов. Около 12 ч 29 мин «Гражданин» получил два попадания 305-мм бронейными снарядами, поразившими его в надводной части. Один из них пробил 38-мм броневую палубу по левому борту, произвел большие разрушения в офицерских каютах и вызвал пожар.

Второй снаряд пробил 170-мм броню в районе левой средней 152-мм башни, перебил кабель, идущий от вспомогательной динамо-машины, электрические провода, отливную трубу осушительной помпы, пожарную магистраль, паропроводы к вспомогательным механизмам.

Экипаж энергично боролся за живучесть, пожар был потушен, а корабль частично разгружен и поставлен на ровный киль. Это позволило командиру капитану 1 ранга Д.П. Руденскому благополучно отвести линкор на север по каналу, а потом и в Гельсингфорс.

23–25 декабря 1917 года «Гражданин» перешел в Кронштадт, где с мая 1918 года находился на долговременном хранении. Часть его орудий была отправлена на фронты. В 1924 году линкор разобрали на металл.



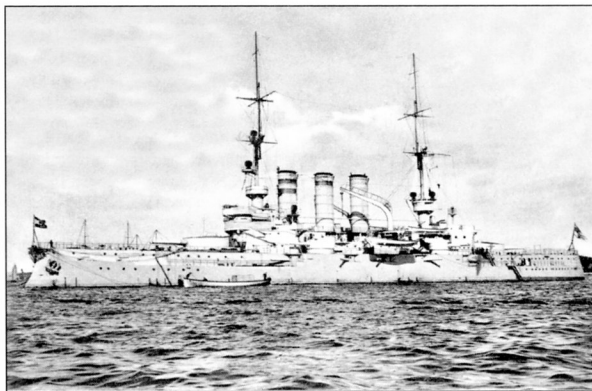
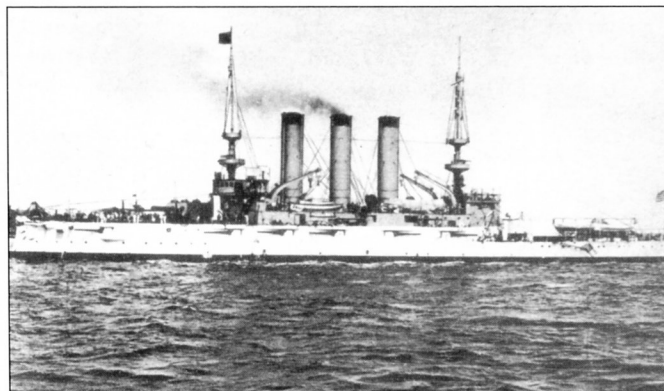
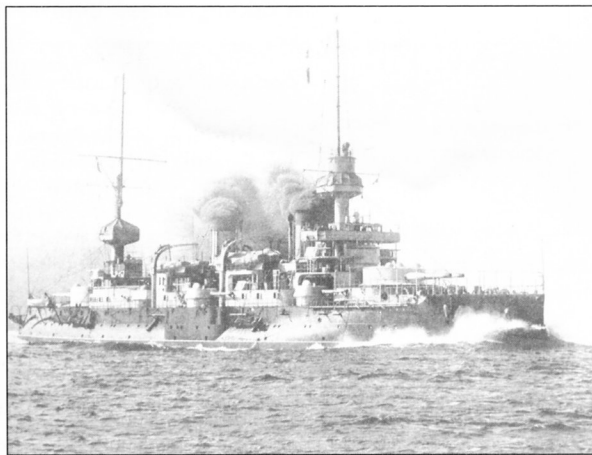
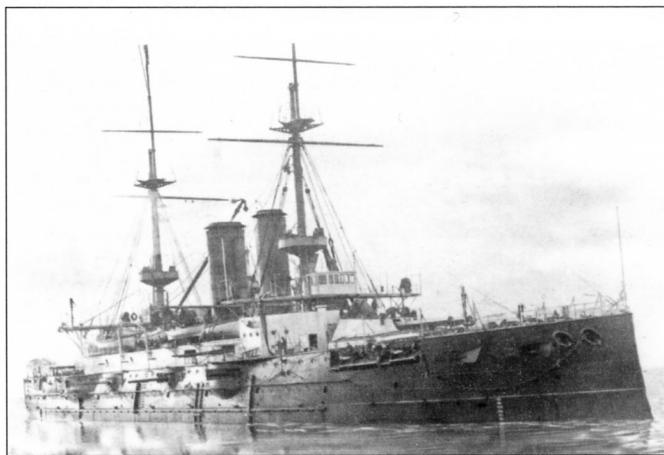
**Линейный корабль
«Гражданин»
во время разборки
на металл.**

В РЯДУ СОВРЕМЕННОКОВ

Создание кораблей типа «Бородино» явилось несомненным достижением российской промышленности. Более многочисленные серии броненосцев до этого строились только для британского флота, четыре серии по пять кораблей в каждой в 1895–1907 годах были построены для флота Германии. «Бородино» относился к наиболее крупным линейным кораблям своего времени. Он отличался наиболее полной защитой корпуса по ватерлинии и артиллерии, хотя уступал в толщине бронирования борта и боевой рубки большинству иностранных броненосцев. Обращает на себя внимание также относительно меньший полный запас угля; по позднейшим расчетам дальность плавания броненосцев типа «Бородино» экономическим ходом составила от 2900 до 3200 миль.

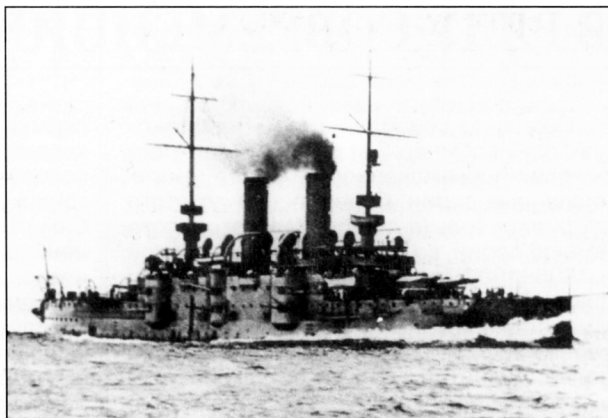
По скорости хода «Бородино» явно уступал только «облегченным» итальян-

ским и австрийским броненосцам. Что касается остальных, то в таблице для них показана скорость, достигнутая на испытаниях, а для «Бородино» — расчетная. Сами результаты ходовых испытаний броненосцев «Цесаревич» и типа «Бородино» несколько противоречивы и в известной степени остаются загадкой, разгадать которую из-за поспешности заводских и официальных испытаний и короткого срока службы четырех кораблей весьма непросто. Особенно бросается в глаза разница в индикаторной мощности машин одной и той же системы «Орла», «Императора Александра III» и «Славы» при почти одинаковой скорости хода. Скорость, достигнутая «Цесаревичем», теоретический чертеж которого стал прототипом для остальных, выглядит исключением. Ответ могли бы дать только так и не состоявшиеся тщательные испытания самого «Бородино».



Броненосцы зарубежных флотов. Слева направо, сверху вниз:

«London» (Англия), «Suffren» (Франция), «Maine» (США), «Микаса» (Япония)



Броненосцы: «Regina Margarita» (Италия) и «Habsburg» (Австро-Венгрия)

Что касается строительной перегрузки, то ею на рубеже XIX–XX веков страдали корабли всех стран: уровень инженерных расчетов того времени не мог гарантировать от ошибок. Известно, что

американский завод Ч. Крампа «недогрузил» «Ретвизан» более чем на 300 т, в то время как японский броненосец «Микаса» известная британская фирма «Виккерс» построила с перегрузкой в 782 т.

Сопоставление тактико-технических элементов эскадренного броненосца «Бородино» и броненосцев флотов ряда иностранных государств

Наименование элементов	Наименование кораблей, страна, год спуска на воду							
	«Бородино» Россия, 1901	«London» Англия, 1899	«Suffren» Франция, 1899	«Brounsch-veig» Германия, 1902	«Maine» США, 1901	«Микаса» Япония, 1900	«Regina Margarita» Италия, 1901	«Habsburg» Австро-Венгрия, 1900
Водоизмещение нормальное, т	14 200	15 000	12 728	13 200	13 500	15 352	13 427	8340
Скорость хода полная, уз	17,8	18,5	18,0	18,7	18,9	18,6	21,2	19,6
Полный запас угля, т	1235	2100	1300	1900	2000	1690	2000	840
Главное вооружение (число орудий — калибр в мм, число торпедных аппаратов)	4 — 305 12 — 152 20 — 75 2 надв. 2 подв.	4 — 305 12 — 152 18 — 76	4 — 305 10 — 164 8 — 100	4 — 280 14 — 170 20 — 88	4 — 305 16 — 152 6 — 76	4 — 305 14 — 152 20 — 76	4 — 305 8 — 203 12 — 152 20 — 76	3 — 240 12 — 150 12 — 70
Защита, мм								
а) Борт:								
— верхний пояс	52 — 100	229 — 70	127 — 70	140 — 60	152 — 56	152 — 65	152 — 60	102 — 62
— нижний пояс	194 — 100	229 — 70	305 — 100	225 — 100	305 — 100	229 — 100	152 — 100	230 — 82
б) Артиллерия:								
— 240–305-мм	254	203	254	250	305	254	203	220
— 150–203-мм	152	152	127	150	152	152	152	127
— 70–100-мм	76	—	—	—	—	—	—	—
в) Боевая рубка	203	305 и 76	305	254 и 152	254 и 152	356 и 102	152	203 и 102

Литература и источники

1. Балтийский завод в объективе истории 1856–2001 / Под. ред. О.Б. Шуляковского. — СПб.: Гангут, 2001.
2. В. и Ж. Почему перевортывались наши броненосцы в Цусимском бою. — СПб., 1906.
3. Губер К.П. Броненосцы Российского флота. — СПб.: Галее-Принт, 2000.
4. Дмитриев Н.И., Колпычев В.В. Судостроительные заводы в России и за границей. — СПб., 1909.
5. Козлов Д.Ю. Сражение за Рижский залив. Лето 1915. — М.: Цейхгауз, 2007.
6. Костенко В.П. На «Орле» в Цусиме. — СПб.: Гангут, 2007.
7. Кузнецов К.А., Лившиц Л.З., Плясунов В.И. Балтийский судостроительный (1856–1917). — Судостроение, 1970.
8. Кузнецов Л.А. Проекты перевооружения линейных кораблей «Слава» и «Цесаревич» // Судостроение. — 2007. — № 6.
9. Летопись войны с Японией. — СПб., 1904–1905.
10. Малинин Д. Линейный корабль «Слава» в составе морских сил Рижского залива в войну 1914–1917 гг. // Морской сборник. — 1923. — № 5–6.
11. Отчет по делу о сдаче отряда бывшего адмирала Н.И. Небогатова. — СПб., 1907.
12. Отчет по Морскому ведомству за 1897–1900 гг. — СПб., 1902.
13. Отчеты по Балтийскому заводу за 1900, 1901, 1902, 1903, 1904 гг. — СПб., 1900–1904.
14. Пузыревский К.П. Повреждения кораблей от артиллерии и борьба за живучесть. Части 1–7. — Л.: Госиздат судостроительной промышленности, 1940.
15. Русско-японская война. Действия флота. Документы. — Отд. IV, кн. 3, вып. 5. — Пг., 1914.
16. Эскадренные броненосцы Балтийского флота // Автор-составитель К.П. Губер. — Вып. 2. — СПб.: РГАВМФ, 2004.
17. Campbell N.J. The Battle of Tsu-Shima // Warship. — 1978. — №№ 5–8.
18. Westwood J.N. Witnesses of Tsushima. — Tokyo, 1970.
19. РГАВМФ Ф. 417. Оп. 1. Д. 1728, 2652, 2660; Оп. 5. Д. 2042; Ф. 418. Оп. 1. Д. 334, 1592, 2021; Ф. 421. Оп. 1. Д. 1354, 1385, 1448, 1847; Оп. 2. Д. 1354, 1378; Оп. 3. Д. 566, 616, 618, 694, 704, 706; Ф. 427. Оп. 1. Д. 1368; Ф. 479. Оп. 1. Д. 245; Оп. 3. Д. 762; Ф. 524, Оп. 1, Д. 23, 24; Ф. 650. Оп. 1. Д. 711; Ф. 763. Оп. 1. Д. 281, 321, 322.

Научно-популярное издание

ВОЙНА НА МОРЕ

Грибовский Владимир Юльевич

ЭСКАДРЕННЫЕ БРОНЕНОСЦЫ ТИПА «БОРОДИНО»

Герои Цусимы

Ответственный редактор *Л. Незвинская*
Выпускающий редактор *Л. Кузнецов*
Компьютерная верстка *А. Николаев*
Художественный редактор *П. Волков*
Корректор *Т. Руксина*

ООО «Издательство «Яуза»
109507, Москва, Самаркандский б-р, д. 15.

Для корреспонденции:
127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18/5.
Тел.: (495)745-58-23.

ООО «Издательство «Эксмо»
127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18/5. Тел. 411-68-86, 956-39-21.
Home page: www.eksmo.ru E-mail: info@eksmo.ru

Оптовая торговля книгами «Эксмо»:
ООО «ТД «Эксмо». 142702, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное,
Белокаменное ш., д. 1, многоканальный тел. 411-50-74.
E-mail: reception@eksmo-sale.ru

**По вопросам приобретения книг «Эксмо» зарубежными оптовыми
покупателями** обращаться в отдел зарубежных продаж ТД «Эксмо»
E-mail: international@eksmo-sale.ru

International Sales: International wholesale customers should contact
Foreign Sales Department of Trading House «Eksmo» for their orders.
international@eksmo-sale.ru

**По вопросам заказа книг корпоративным клиентам, в том числе в специальном
оформлении,** обращаться по тел. 411-68-59, доб. 2299, 2205, 2239, 1251.
E-mail: vipzakaz@eksmo.ru

Подписано в печать 03.07.2012. Формат 84x108^{1/16}.
Гарнитура «Прагматика». Печать офсетная. Усл. печ. л. 21,84.
Тираж 2 000 экз. Заказ 7096.

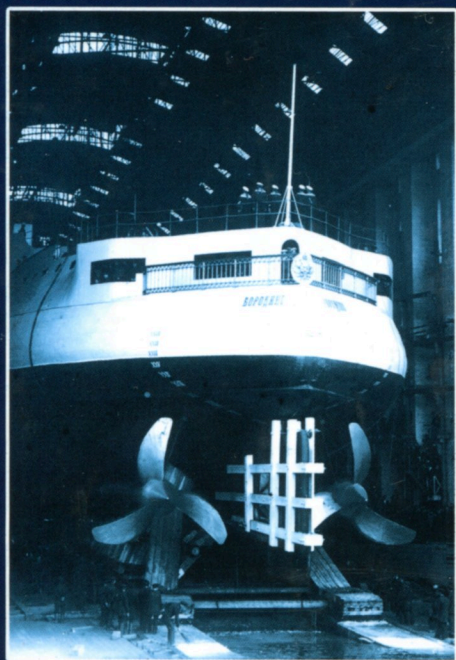
Отпечатано с электронных носителей издательства.
ОАО "Тверской полиграфический комбинат", 170024, г. Тверь, пр-т Ленина, 5.
Телефон: (4822) 44-52-03, 44-50-34, Телефон/факс: (4822) 44-42-15
Home page - www.tverpk.ru Электронная почта (E-mail) - sales@tverpk.ru



ISBN 978-5-699-57873-3



9 785699 578733 >



«Ведя за собой эскадру, он имел уже сильный крен и тоже пылал – горели мостики, вырывалось пламя из орудийных полупортов, играя багровым отсветом на воде. Потом, не выходя из строя, он повалился на правый борт, сделав последний залп из двенадцатидюймовой башни...» – так вспоминали о гибели броненосца «Бородино» участники Цусимского сражения, в котором пали смертью храбрых три из четырех кораблей этого типа, составлявших ядро русской эскадры («Князь Суворов» и «Император Александр III» затонули со всем экипажем, с «Бородино» спасся лишь один матрос). Историки до сих пор спорят о причинах трагедии – если американские эксперты объявили конструкцию этих линкоров **«самой неудачной из всех когда-либо построенных»** (высокий центр тяжести при множественных боевых повреждениях приводил к потере устойчивости и переворачиванию), то отечественные специалисты, наоборот, считают их наиболее совершенными броненосцами эпохи, объясняя опрокидывание не ошибками кораблестроителей, а недопустимой перегрузкой, из-за чего нижний броневой пояс полностью скрылся под водой. Несмотря на это, все четыре линкора выдержали огромное количество попаданий (так, «Бородино» поразили более сотни вражеских снарядов, 12 из них – калибром 305 мм), – оказавшись под таким огнем, любой из японских или британских броненосцев пошел бы на дно гораздо раньше. Исключительную живучесть продемонстрировал и пятый корабль серии – легендарная «Слава», которая в 1917 году успешно вела бой против мощных германских дредноутов, оставшись на плаву под немыслимым для других броненосцев градом 12-дюймовых «чемоданов»...

Эта книга воздаст должное прославленным линкорам, предоставляя исчерпывающую информацию обо всех кораблях типа «Бородино» – их создании, службе и боевом применении. Коллекционное издание на мелованной бумаге высшего качества иллюстрировано сотнями эксклюзивных чертежей и фотографий.

ISBN 978-5-699-57873-3



9 785699 578733

Гангут
Санкт-Петербург 2012

