

ВЛАДИМИР КРЕСТЬЯНИНОВ

СЕРГЕЙ МОЛОДЦОВ



# Броненосцы типа «Пересвет»

«Богатырская  
трагедия»



«Пересвет», «Ослябя», «Победа»





**Владимир Крестьянинов**

**Сергей Молодцов**

---

# **Броненосцы типа «Пересвет»**

---

**«Богатырская трагедия»**

**«ПЕРЕСВЕТ», «ОСЛЯБЯ», «ПОБЕДА»**

Москва  
«Яуза»  
«Эксмо»  
«Гангут»  
2013



В оформлении переплета использована иллюстрация художника А. Заикина

Издательство и авторы выражают благодарность за предоставленные фотографии и помощь в подготовке издания *В. В. Арбузову, Д. М. Васильеву, Д. В. Григорьеву* (г. Минск), *К. П. Губеру, Ю. Н. Дмитриеву, А. Ю. Емелину, Э. А. Журавлеву, М. Л. Ордовскому, М. А. Партала, А. Л. Сидоренко, Д. Яшкову*. Отдельную благодарность авторы и издательство выражают *С. И. Андрееву* за предоставленные фотографии из архива *Н. В. Кроткова*

### **Крестьянинов В. Я.**

К 80 Броненосцы типа «Пересвет» / Владимир Крестьянинов, Сергей Молодцов. – М. : Яуза : Эксмо, 2013. – 160 с. : ил. – (Война на море).

ISBN 978-5-699-64278-6

**Броненосцы типа «Пересвет»**, с их «облегченной» до 254 мм артиллерией главного калибра и уменьшенной толщиной брони, проектировались с прицелом на крейсерскую войну против британских морских коммуникаций. Однако вместо этого им пришлось участвовать в эскадренных сражениях против полноценных японских броненосцев, биться с которыми на равных «облегченные» **«Пересвет»**, **«Ослябя»** и **«Победа»** не могли, да к тому же оказались едва ли не самыми «невезучими» кораблями русского флота.

**«Победа»** подорвалась на mine сразу за «Петропавловском», на котором погиб адмирал Макаров. **«Пересвет»** умурился сесть на мель в первом же походе, потерял командира в неудачном сражении в Желтом море и вместе с «Победой» был расстрелян вражеской артиллерией на рейде Порт-Артура, после войны поднят, отремонтирован и включен в состав японского флота, а с началом Первой Мировой выкуплен Россией, но по пути на Родину подорвался сразу на двух немецких минах и затонул возле Порт-Саида. **«Ослябя»** также получил тяжелые повреждения в первом же плавании, задев дно при проходе Гибралтарского пролива, а в Цусимском сражении потерял носовую башню уже на 10-й минуте боя, еще через полчаса был выбит из строя и вскоре затонул, унеся жизни 500 моряков... Почему судьба была столь безжалостна к этим кораблям, не оправдавшим свои «богатырские» победные имена? Чем объясняется их трагическая гибель – фатальным невезением, слабой подготовкой экипажей или недостатками самого проекта? И если бы их использовали по назначению – не как эскадренные броненосцы, к которым «Пересветы» можно было отнести лишь условно, а в качестве «мегакрейсеров» и океанских рейдеров, – был ли шанс избежать «богатырской трагедии»? ЮБИЛЕЙНАЯ КНИГА старейшей военно-морской серии отвечает на все эти вопросы. Коллекционное издание на мелованной бумаге высшего качества иллюстрировано сотнями эксклюзивных чертежей и фотографий.

УДК 355/359  
ББК 68

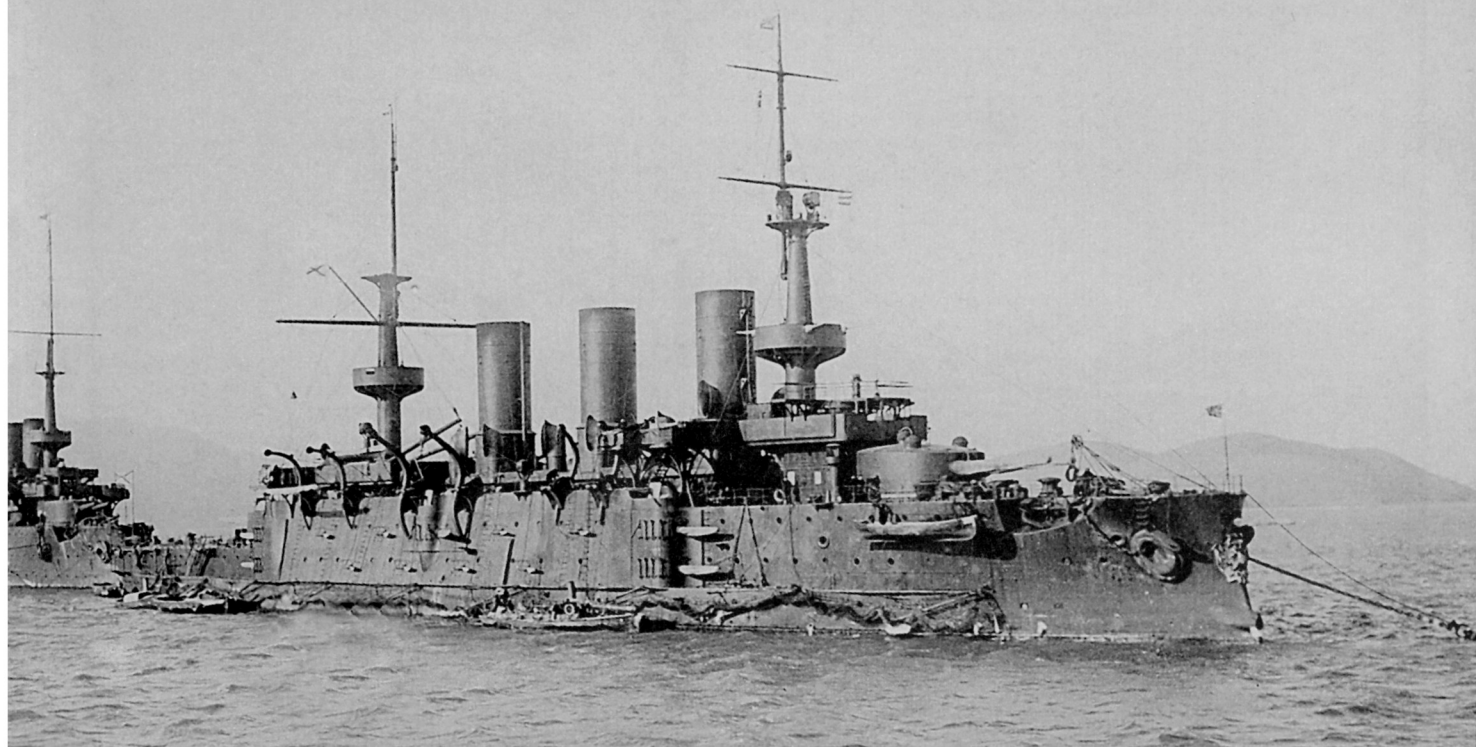
© Крестьянинов В.Я., Молодцов С.В., 2013  
© ООО «Издательство «Гангут», оригинал-макет, 2013  
© ООО «Издательство «Яуза», 2013  
© ООО «Издательство «Эксмо», 2013



# СОДЕРЖАНИЕ

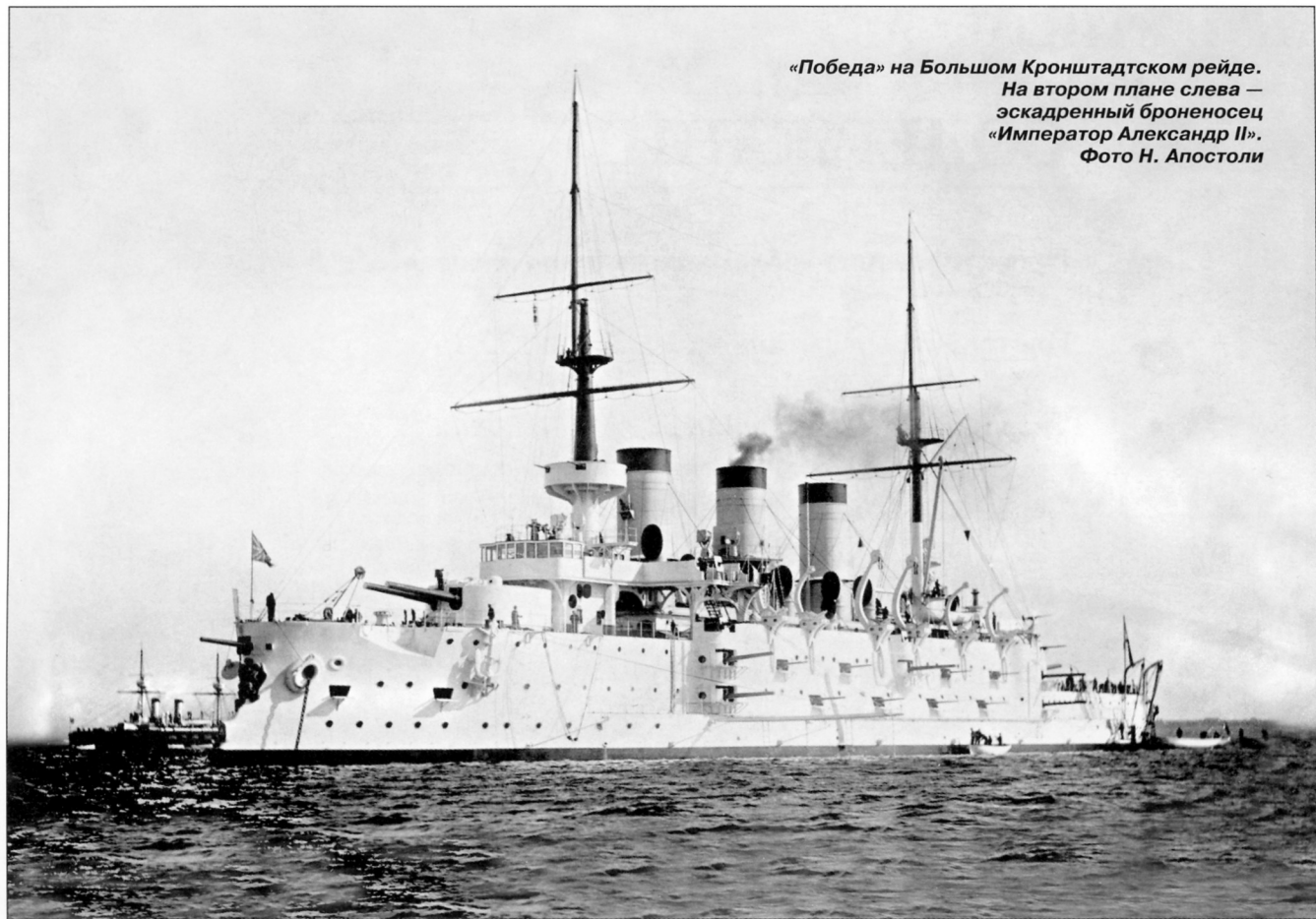
---

Проектирование «облегченных броненосцев» . . .	5
Постройка и испытания . . . . .	10
Устройство и вооружение . . . . .	31
Первые походы «пересветов» . . . . .	62
«Пересвет» и «Победа» в Порт-Артуре . . . . .	88
Походы и гибель «Осляби» . . . . .	120
Броненосцы «Сагами» и «Суво» в японском флоте . . . . .	138
«Пересвет» снова под Андреевским флагом . .	151

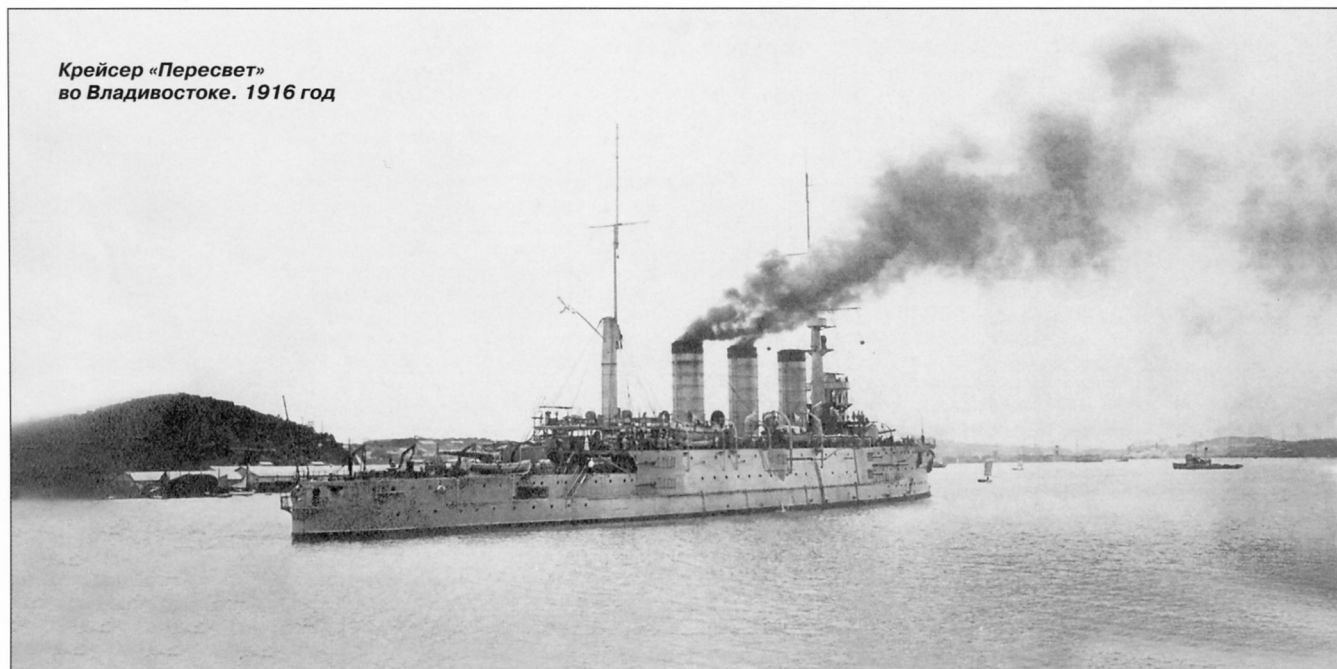




**«Победа» на Большом Кронштадтском рейде.**  
На втором плане слева —  
эскадренный броненосец  
«Император Александр II».  
Фото Н. Апостоли



**Крейсер «Пересвет»**  
во Владивостоке. 1916 год





# ПРОЕКТИРОВАНИЕ «ОБЛЕГЧЕННЫХ БРОНЕНОСЦЕВ»<sup>1</sup>

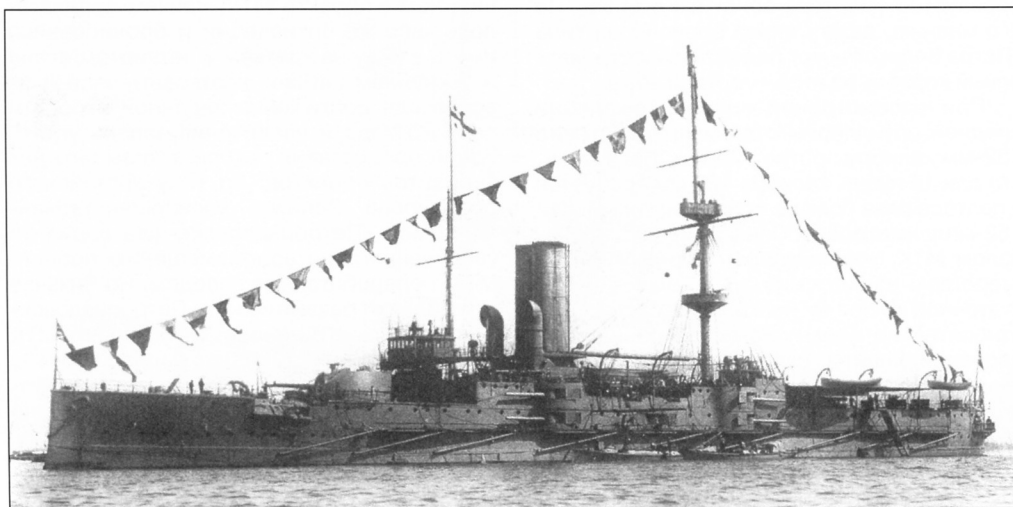
Во второй половине 1894 года управляющий Морским министерством адмирал Н.М. Чихачев распорядился разработать в МТК эскизный проект «сильного современного броненосца, скорее охарактеризованного броненосным крейсером», то есть обладающего возможно большим районом плавания и скоростью. В это время в Морском министерстве разрабатывался проект новой кораблестроительной программы с учетом значительного роста флота Германии. Кроме того, на Дальнем Востоке Япония разгромила флот и армию Китая. Россия вместе с Францией и Германией направила свои эскадры в китайский порт Чифу. В результате дипломатического давления и военно-морской демонстрации европейские державы добились уступок Японии в отношении Китая. Однако это ухудшило отношения России с восточным соседом, и при разработке планов кораблестроения требовалось учитывать возрастающую угрозу на Дальнем Востоке. Недостаток средств и предопределил стремление адмирала Чихачева проектировать корабли, которые могли бы противостоять германскому флоту на Балтике и были способны к дальним океанским переходам в Тихий океан против Японии, а при необходимости участвовали бы и в крейсерской войне против судоходства в мировом океане.

На выбор типа «облегченного броненосца» также повлияло появление в Англии броненосцев «Barfleur» и «Centurion». Еще в 1889 году в английском Адмиралтействе было принято решение о постройке двух броненосцев второго класса для использования на китайских и тихоокеанских стан-

циях. При водоизмещении около 11 000 т они имели вооружение из четырех 254-мм орудий с длиной стволов по 30 калибров в двухорудийных установках, десяти 152-мм, восьми 57-мм и 12 47-мм орудий. На испытаниях в 1893–1894 годах они развили максимальную скорость 18,7–19 узлов. Броня компаунд главного пояса толщиной 305 мм защищала только среднюю часть корпуса. В 1895 году был спущен на воду третий корабль — «Renown». Он имел уменьшенную осадку в 8,2 м и нормальное водоизмещение 12 350 т, подводную часть, обшитую деревом и медью, броневой пояс из гарвеированных броневых плит в средней части толщиной 152–203 мм, оконечности защищались 75-мм броневой карапасной палубой.

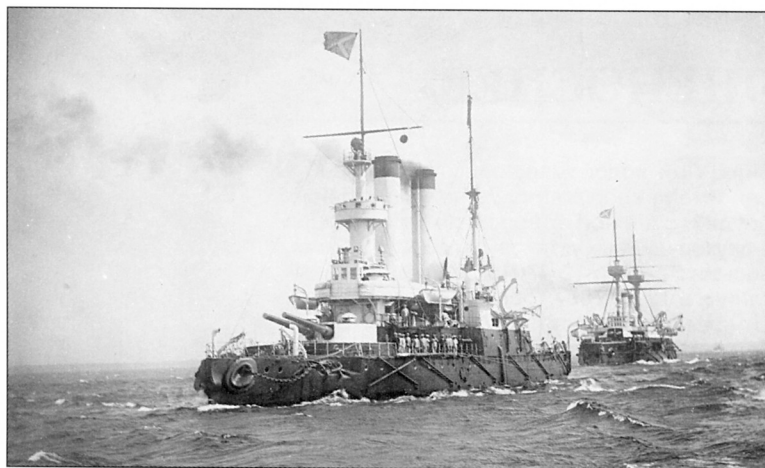
Руководителей Морского министерства привлекало в этом типе уменьшение водоизмещения, а значит и стоимости. В рабочей переписке корабли нового проекта часто именовались «броненосцами-крейсерами», броненосными крейсерами и просто крейсерами. В случае войны с Англией их предполагалось использовать на морских коммуникациях вместе с броненосными крейсерами и пароходами Добровольного флота.

Но, в отличие от английского прототипа, требовалось увеличение длины главного броневое пояса с 55% до 66% длины корабля по грузовой ватерлинии. Главная артиллерия из четырех 254-мм орудий должна была располагаться не в барбетных установках со сравнительно легким броневым прикрытием, а во вращающихся башнях, как на строившихся эскадренных броненосцах типа «Полтава» и броненосцах береговой обороны типа «Адмирал Ушаков».



Английский броненосец  
2-го класса «Barfleur»  
с 254-мм артиллерией  
главного калибра





**Броненосец береговой обороны «Адмирал Ушаков», вооруженный 254-мм двухорудийными артиллерийскими башенными установками**

В связи с появлением скорострельной артиллерии среднего калибра и взрывчатых веществ большой разрушительной силы требовалось также изменить систему бронирования. Броневая палуба поверх броневоего пояса дополнялась броневой карапасной палубой, примыкавшей к нижней кромке пояса. С целью увеличения дальности плавания предполагалось для экономического хода использовать третью (среднюю) машину.

17, 19 и 25 ноября 1894 года составленный в МТК проект броненосца водоизмещением 10 500 т по типу броненосца «Barfleur» обсудили на расширенном собрании адмиралов и командиров. Основное назначение корабля — службу в отдаленных морях, и соответственно облегченный 254-мм калибр артиллерии признали правильным. Адмиралы сочли верным введение удлиненного полубака (в отличие от английского прототипа) — это снижало заливаемость носовой части, улучшало мореходность и давало возможность вести огонь из носовой башни. Только контр-адмирал П.С. Бурачек высказал опасение, что при высоком расположении носовой башни образуется «мертвая зона» в 1,5 мили. По его мнению, даже старый броненосец типа «Петра Великого» мог подойти и расстрелять новый корабль из этой «мертвой зоны».

При рассмотрении вопроса о калибре средней артиллерии отдали предпочтение 152-мм калибру против 120-мм. Посчитали, что для 16 пушек калибра 120 мм требуется в полтора раза больше прислуги, чем для 12 152-миллиметровых. Ознакомившись с журналом МТК, управляющий Морским министерством нашел скорость 17 узлов недостаточной и после нескольких совещаний относительно боевых качеств броненосца, броневой защиты, скорости хода и района плавания приказал составить новый проект. В результате водоизмещение возросло до 11 232 т, и новый эскизный проект был разослан адмиралам и кораблестроителям для отзыва.



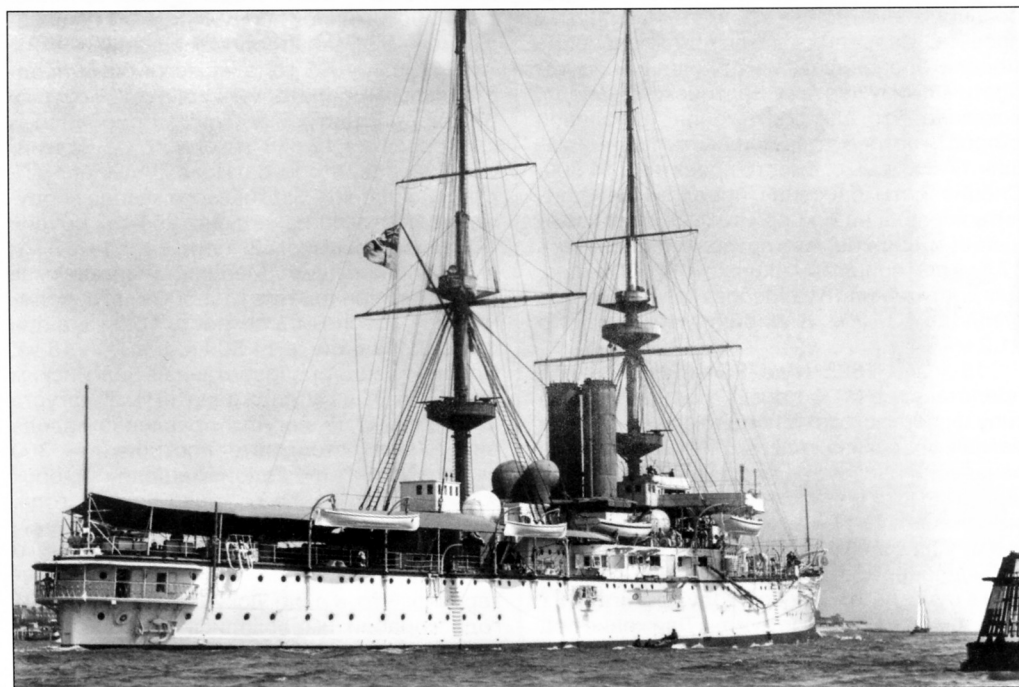
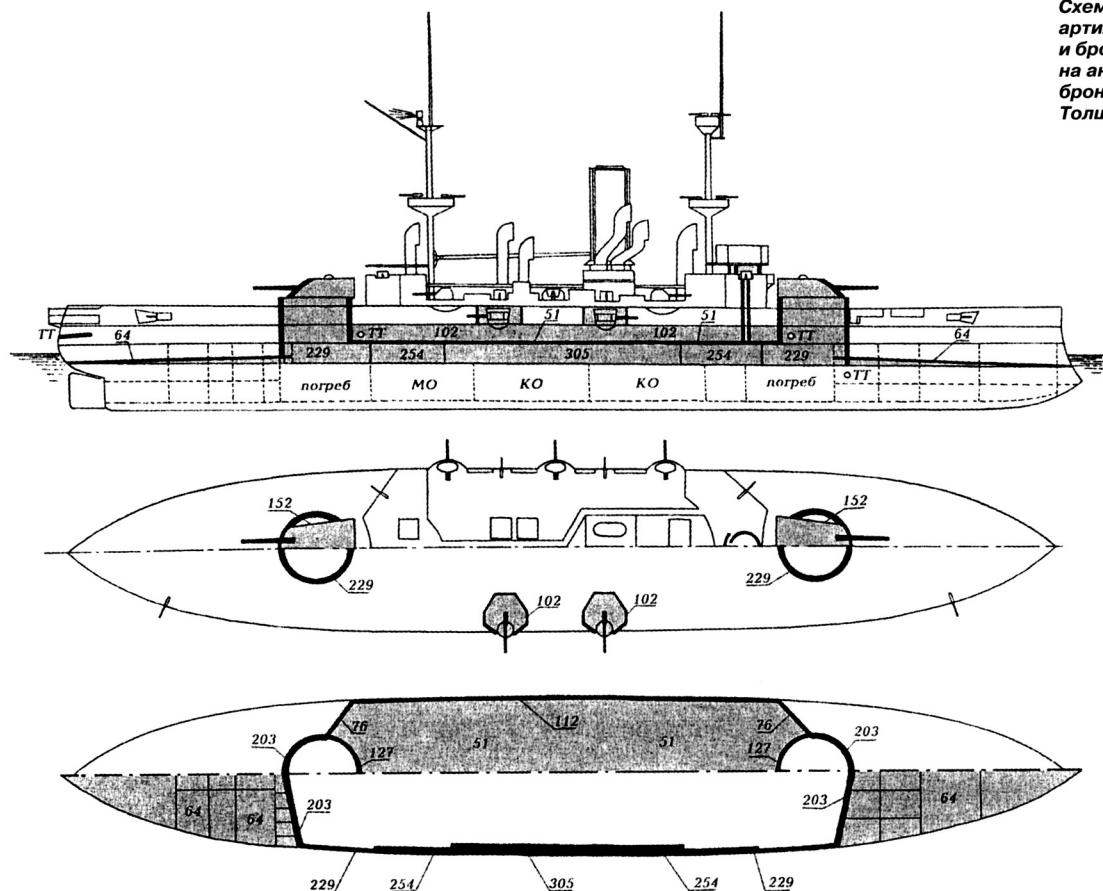
**Адмирал Н.М. Чихачев, управляющий Морским министерством в 1888–1896 годы**

Мнения были высказаны противоречивые. Вице-адмирал В.П. Верховской, исходя из предназначения броненосца действовать в океане и в «наших восточных водах», предлагал еще больше увеличить дальность плавания, скорость хода довести до 18 узлов, улучшить мореходность за счет уменьшения вооружения и бронирования, замены угольного отопления нефтяным. Адмирал считал, что «весом брони и числом орудий» броненосец подавлен и что три винта хуже, чем два. Контр-адмирал А.А. Бирилев, напротив, не придавал особого значения скорости. По его мнению, при формировании эскадр во всех флотах в их состав будут входить суда разных сроков службы, и потому эскадренный ход в любом случае будет менее 15 узлов. Бирилев обращал внимание на то, что запас водоизмещения в 100 т в проекте слишком мал, его необходимо увеличить до 600 т: «Не было еще примера, чтобы мы строили суда с перегрузкой менее нескольких сот тонн... броня уходит в воду и теряет свой боевой смысл, когда в воде оказывается совсем не та фигура, на которую все расчеты и вычисления». Это мнение разделяли вице-адмиралы П.П. Тыртов и Н.И. Казнаков, тем не менее, болезнь перегрузки в русском флоте оставалась хронической и до Цусимы, и даже после.

Контр-адмирал Н.Н. Ломен вместе с Бирилевым считал, что запас угля мал и необходимо увеличить водоизмещение хотя бы до размеров броненосцев, строившихся в Англии по заказу Японии. По его мнению, предлагаемый тип броненосца во всех отношениях выглядел предпочтительнее больших крейсеров, подобных «Рюрику» и «России», потому что мог использоваться как в европейских водах, так и на Дальнем Востоке, как в эскадрах, так и в отдельных крейсерствах.

В середине января 1895 года управляющий Морским министерством Н.М. Чихачев поручил Балтийскому заводу разработать проект броненосца с большей скоростью (18 узлов) и большей дальностью плавания, чем в проекте МТК, причем предлагалось «вес же артиллерии и бронирования иметь в виду на третьем и четвертом плане и, в крайнем случае, жертвовать частью их весов для достижения заданной скорости полного хода и увеличения запаса угля»<sup>2</sup>. Завод предоставил вскоре эскизы четырех вариантов проектов: по типу английского броненосца «Renown», усовершенствованного типа «Петропавловск», два варианта увеличенного по водоизмещению проекта МТК, переработанные заводом. Но Чихачев отказался от развития типа «Петропавловск» и окончательно остановился на проекте МТК водоизмещением 12 380 т с расположением орудий среднего калибра как на французском броненосце типа «Charlemagne», но сделал ряд замечаний: отсутствовало бронирование оснований дымовых труб и элеваторов между нижним и верхним казематами.

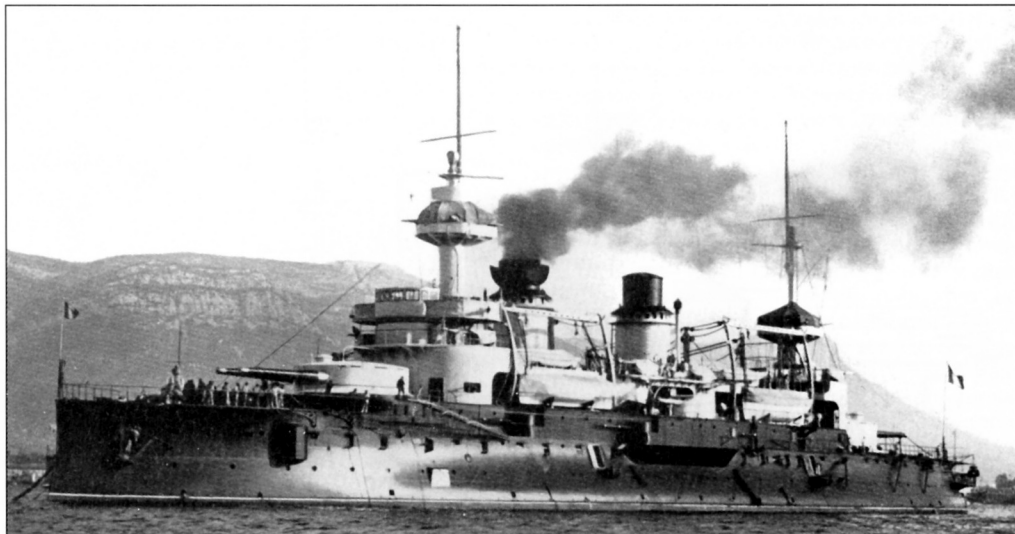
Схема расположения артиллерии и бронирования на английском броненосце «Centurion». Толщина брони в мм



Английский эскадренный броненосец «Repown» — дальнейшее развитие «Centurion» в окраске для южных морей в начале своей службы. Национальный морской музей в Гринвиче. Кадр № 208



**Французский  
броненосец «Gaulois»  
типа «Charlemagne»**



**Адмирал П. П. Тыртов,  
управляющий Морским  
министерством  
в 1896–1903 годах**

Переделки состояли и в уменьшении толщины бортового бронирования нижнего и верхнего казематов и броневых рубок против предложенных в чертежах МТК, укорочении траверза между 152-мм орудиями, добавлении двух подводных минных аппаратов и т. д. Одоблив решения заводских проектировщиков, управляющий Морским министерством приказал передать чертежи в МТК «для скорейшего рассмотрения и обсуждения».

При проверке расчетов в МТК в марте 1895 года водоизмещение по теоретическому чертежу составило не 12 380, а 12 577 т. 7 апреля 1895 года последовало распоряжение выдать Балтийскому заводу наряд на постройку броненосца типа «Renown» с требованием немедленно начать разработку проекта. Испытание в Опытном бассейне модели броненосца, изготовленной по теоретическому чертежу Балтийского завода, показало, что для достижения 18-узловой скорости потребуется мощность главных машин 17 600 и. л. с. вместо проектных 14 500. Специалисты бассейна предложили удлинить корабль на 6 м при том же водоизмещении и ширине, что позволяло развивать 17,5 уз при принятой мощности 14 500 и. л. с. Для достижения 18 уз требовалось увеличить длину до 137,2 м, а ширину уменьшить до 21,2 м.

15 июня 1895 года Балтийский завод представил в МТК проект броненосца по типу французского «Charlemagne» и четыре различных эскиза главных механизмов. На основании расчета расхода угля предпосылание было отдано трехвальной энергетической установке. По имевшимся в МТК сведениям, у двухвинтовых установок английских броненосцев «Barfleur» и «Centurion» расход угля в сутки на 10-узловом ходу достигал 86 т с учетом 5 т на судовые нужды. Движение под одной средней машиной в экономическом режиме позволяло снизить расход до 47 т.

4 июля 1895 года подробные чертежи были рассмотрены на заседании МТК и одобрены с оговоркой, что необходимо обязать завод удлинить корабль на 6 м в соответствии с рекомендациями Опытного бассейна. Управляющий Морским министерством не согласился с удлинением корпуса броненосца и разрешил «приполнить мидель» и заострить обводы в оконечностях в соответствии с чертежом Опытного бассейна с модели, у которой расчетная скорость получалась 17,5 уз. После проверки в МТК и корректировки весовая нагрузка выглядела следующим образом: корпус с дельными вещами — 4828 т, бронирование — 2965, механизмы — 2027, уголь — 1200, артиллерия — 905, минное вооружение — 115, снабжение — 522, запас водоизмещения — 112 т.

24 июля 1895 года чертежи были представлены императору Николаю II, который разрешил постройку «двух броненосных крейсеров по 12 674 т»: одного на Балтийском заводе, второго в Новом Адмиралтействе. По проекту Балтийского завода вооружение состояло из четырех 254-мм орудий в башнях, восьми 152, пяти 120, 14 47-мм и 10 37-мм пушек<sup>3</sup>. Мощность механизмов при естественной тяге в 11 500 и. л. с. должна была обеспечить скорость 16,5 уз, а при форсированной в 14 500 и. л. с. — 18 уз. Спецификация, разработанная Балтийским заводом, была утверждена МТК 7 августа 1895 года, а 17 августа правление завода определило стоимость постройки — 300 рублей за тонну водоизмещения и срок готовности корабля — через четыре года, при условии своевременности поступления утвержденных чертежей, спецификаций и выполнении заказов контрагентами. Интересно, что в ряде документов МТК 1895 года корабли именовались «трехвинтовыми стальными броненосными крейсерами в 12 674 т».



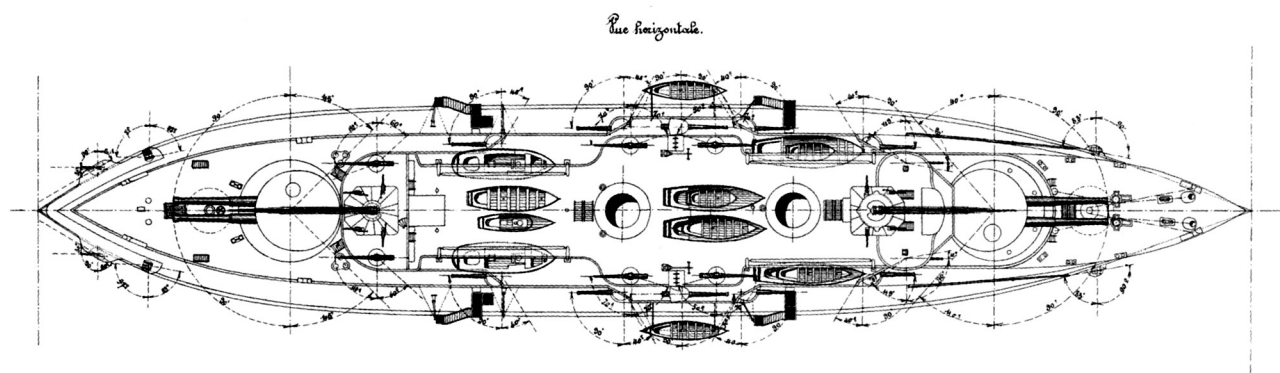
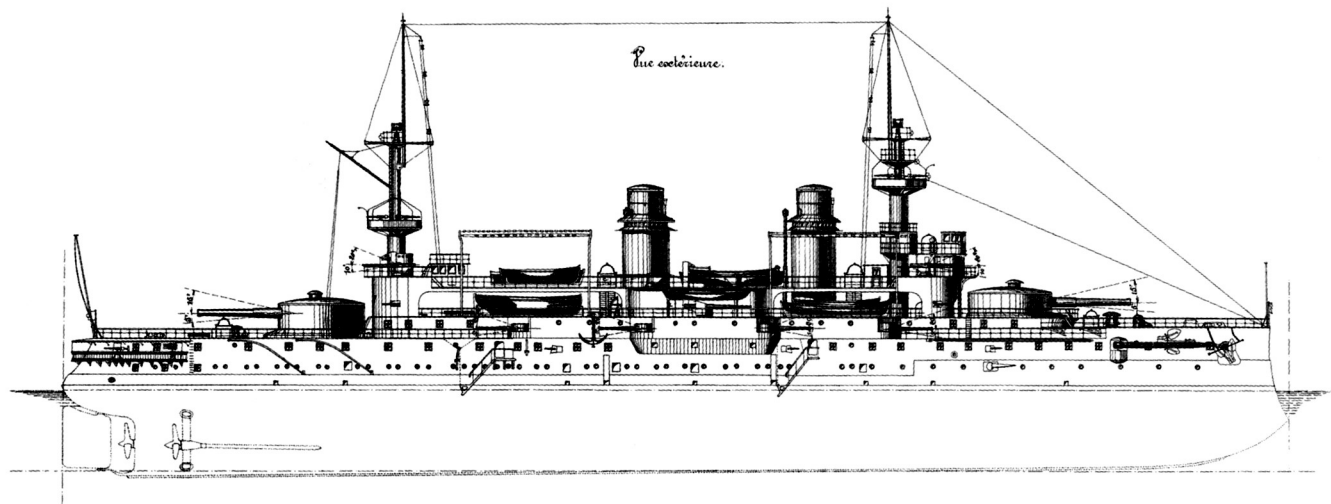
**А. А. Бирюлев,  
в 1895 году  
контр-адмирал**

# CHARLEMAGNE CUIRASSÉ D'ESCADRE

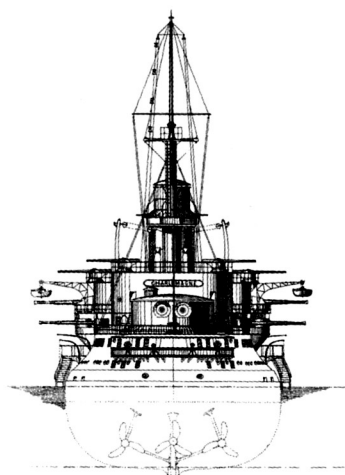
CONSTRUIT SUR LES PLANS DE M. THIBAUDIER, DIRECTEUR DES CONSTRUCTIONS NAVALES

## Plan d'ensemble.

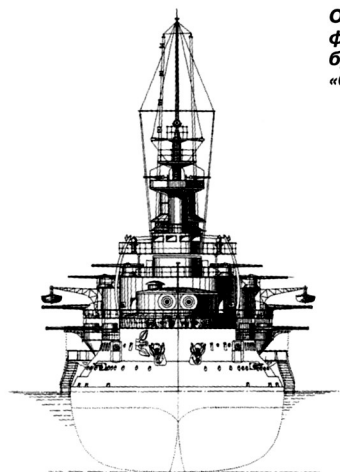
Échelle de 0.005 pour mètre.



*Vue de l'arrière.*



*Vue de l'avant.*



Общее расположение  
французского  
броненосца  
«Charlemagne»

# ПОСТРОЙКА И ИСПЫТАНИЯ

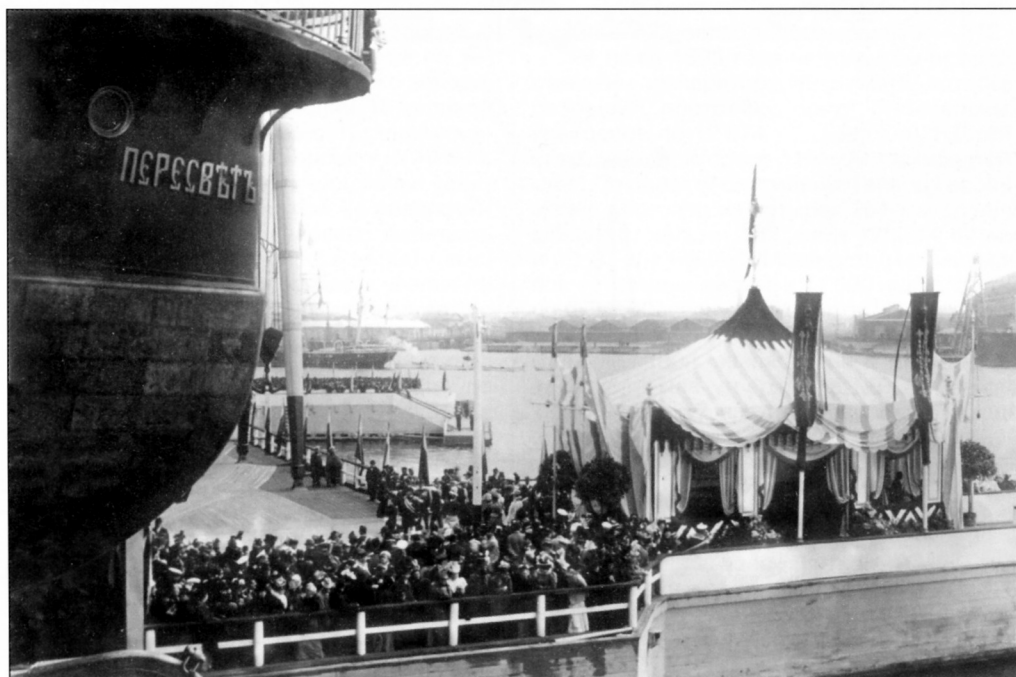
Приказание о постройке нового корабля поступило командиру Санкт-Петербургского порта 9 августа 1895 года, а 17 августа состоялось заседание правления Балтийского завода, которое постановило принять наряд на постройку «крейсера в 12 674 т» согласно образцу и спецификации крейсера «Россия». 3 октября строившиеся корабли зачислили в списки флота под названиями «Пересвет» и «Ослябя». «Пересвет» был заложен 9 ноя-

бря 1895 года в старом деревянном эллинге завода в присутствии императора Николая II и генерал-адмирала великого князя Алексея Александровича. Строителем назначили корабельного инженера В.Х. Оффенберга. Наряд Балтийскому заводу на изготовление механизмов для «Пересвета» выдали 19 декабря 1895 года. По предварительным расчетам 1896 года, стоимость одной индикаторной силы мощности механизмов «Пересвета» должна была составить 214 руб., на крейсере «Россия» — 210 руб. 50 коп., причем вес трех машин броненосца оказывался на 12% больше, чем у крейсера, при одинаковой мощности. На «Ослябе» одна индикаторная сила должна была стоить 219 руб. в связи с постройкой не на Балтийском заводе, а на Адмиралтейском.

В том же 1896 году обсуждался вопрос о постройке броненосца для Черного моря. Главный командир Черноморского флота и портов вице-адмирал Н.В. Копытов выбрал проект «Пересвета». С этим решением согласились председатель МТК вице-адмирал К.П. Пилкин и главный инспектор кораблестроения Н.Е. Кутейников, одобрил его и управляющий Морским министерством. Однако генерал-адмирал великий князь Алексей Александрович 11 июня приказал строить восьмой черноморский броненосец по усовершенствованному проекту «Трех Святителей». Таким кораблем стал известный «Князь Потемкин Таврический».



Серебряная в золоченой рамке закладная доска эскадренного броненосца «Пересвет». ЦВММ



Эскадренный броненосец «Пересвет» перед спуском на воду. 7 мая 1898 года





28 октября 1897 года МТК по артиллерии решил усилить мелкую артиллерию «Пересвета». К этому времени патронные погреба уже были готовы, и началась переделка, обошедшаяся в 3942 рубля. На боевом марсе фок-мачты предполагалось установить четыре 47-мм пушки, а на боевом марсе грот-

мачты — две пушки. По первоначальному проекту для подачи ящиков с 47-мм патронами на фок-марс устанавливалась электрическая, а на грот-марс — ручная лебедка. Однако в ходе разработки детальных чертежей выяснилось, что с помощью лебедки на грот-марсе должна осуществляться подача

*Два снимка, запечатлевшие сход броненосца «Пересвет» со стапеля крытого деревянного эллинга Балтийского судостроительного завода*



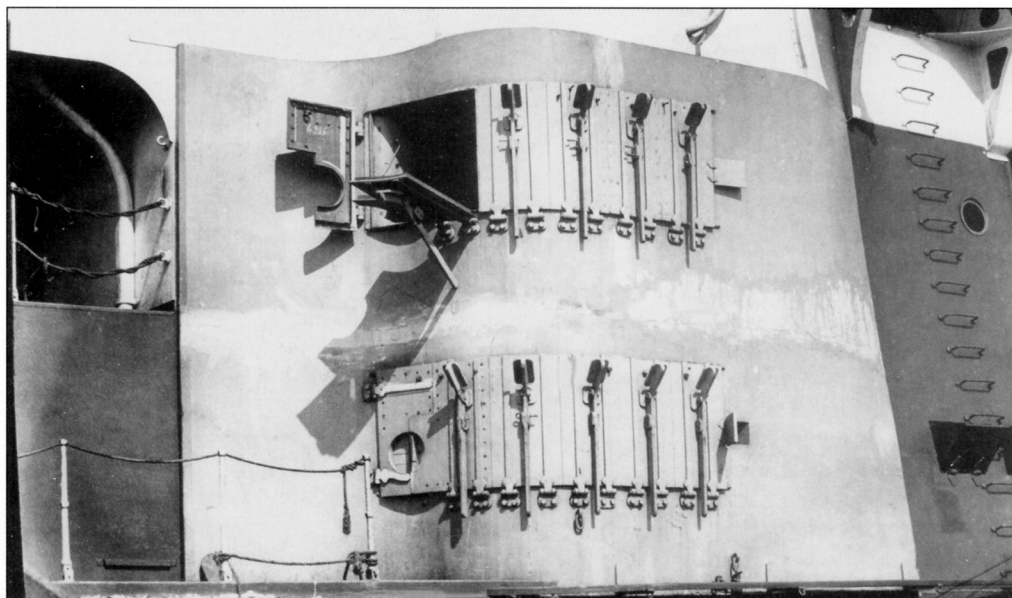
**Корпус эскадренного броненосца «Пересвет» сразу после спуска на воду**

патронов не только на боевой марс, но и на кормовой мостик. В связи с этим Артиллерийский отдел МТК 10 мая 1898 года решил, что грот-мачта должна иметь тот же диаметр (1,83 м), что и фок-мачта.

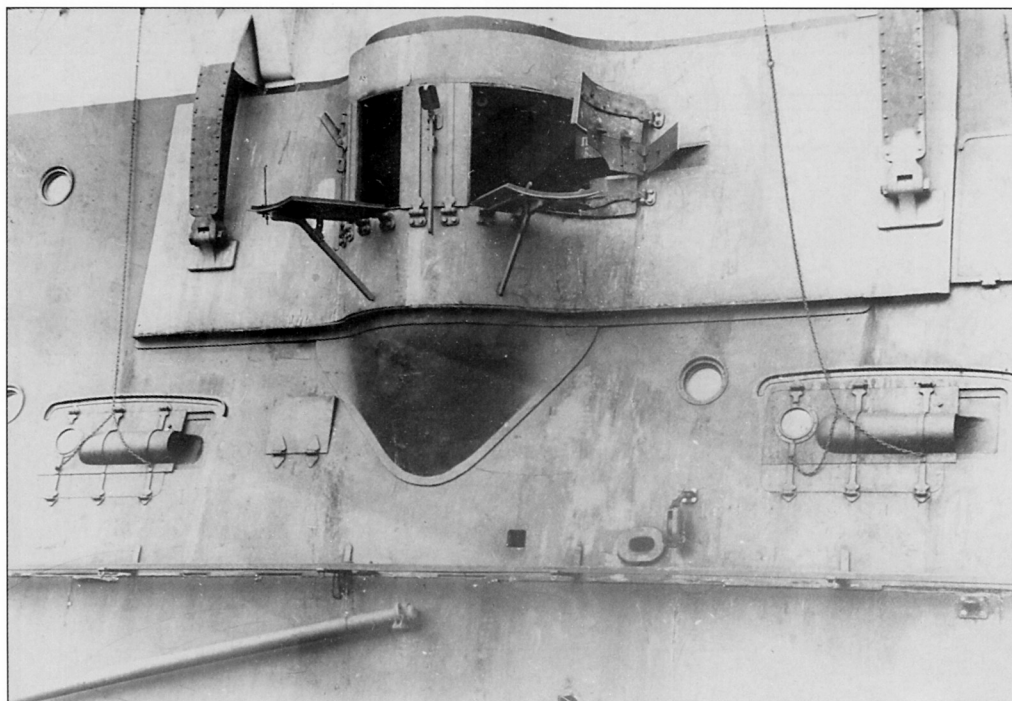
7 мая 1898 года «Пересвет» был спущен на воду в присутствии императора Николая II, а 3 ноября ушел в Кронштадт. Сборка башен задерживалась из-за большого опоздания

готовности брони подачных труб и башен и отсутствия артиллерии. В начале апреля 1900 года управляющий Морским министерством для ускорения достройки «Пересвета» приказал передать на этот броненосец орудия, предназначавшиеся для крейсера «Паллада».

Строителем «Осляби» сначала был корабельный инженер А.И. Мустафин, затем его



**Кормовые казематы  
правого борта  
152-мм орудий  
«Пересвета»**



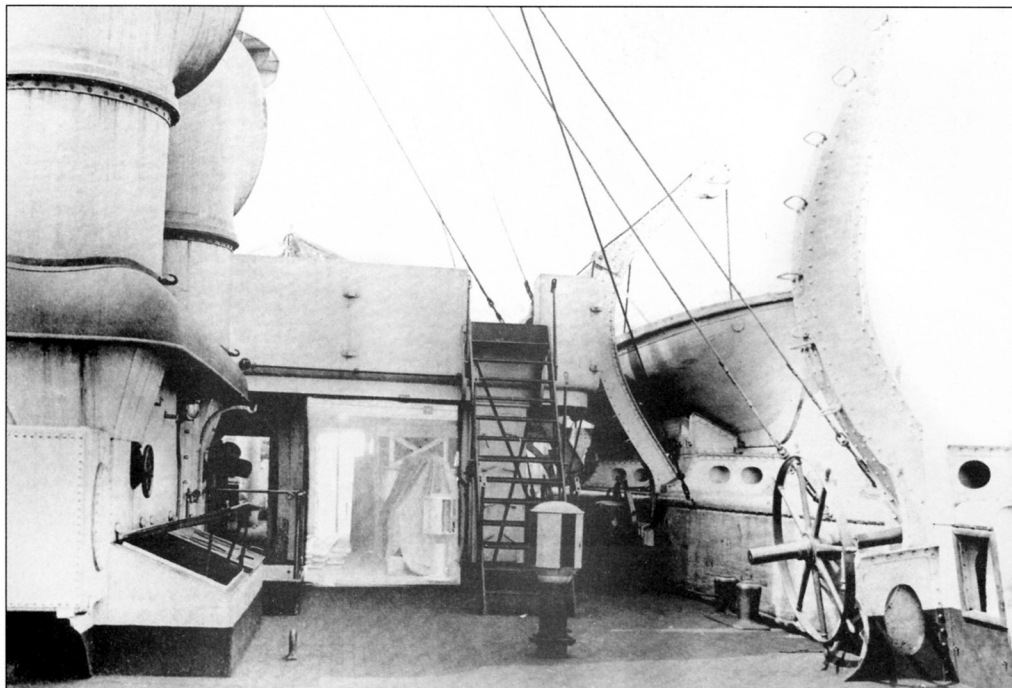
**Средний правый  
152-мм каземат**

заменял А.Е. Леонтьев. За постройкой механизмов для «Осляби» наблюдал старший инженер-механик Г.И. Калиновский. 14 октября 1895 года на блоках в Большом каменном эллинге Нового Адмиралтейства были выставлены первые листы корпуса броненосца. Официальная торжественная закладка произошла 9 ноября 1895 года, в один день с «Пересветом». 22 декабря Балтийскому заводу выдали наряд на изготовление механизмов и котлов. Работы в Новом Адмиралтействе

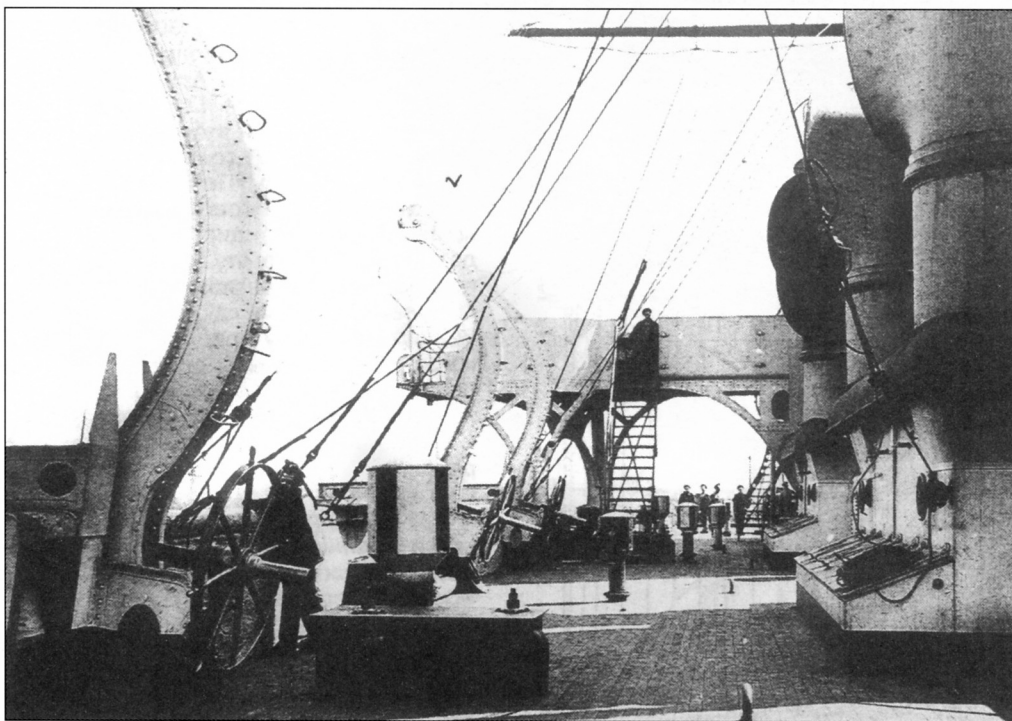
продвигались значительно медленнее, чем на головном корабле. Причинами отставания были задержки в получении штевней с завода Пульмана, установке и расточке кронштейнов гребных валов и многое другое. 27 октября 1898 года «Ослябя» был спущен на воду. Начались установка броневых плит каземата и верхнего пояса брони, монтаж орудийных башен, их подачных труб и расточка погонов для шаровых подшипников поворота башен. 24 августа 1899 года в ма-



**«Пересвет».**  
**Спардек левого борта.**  
**Вид на кормовой мостик**



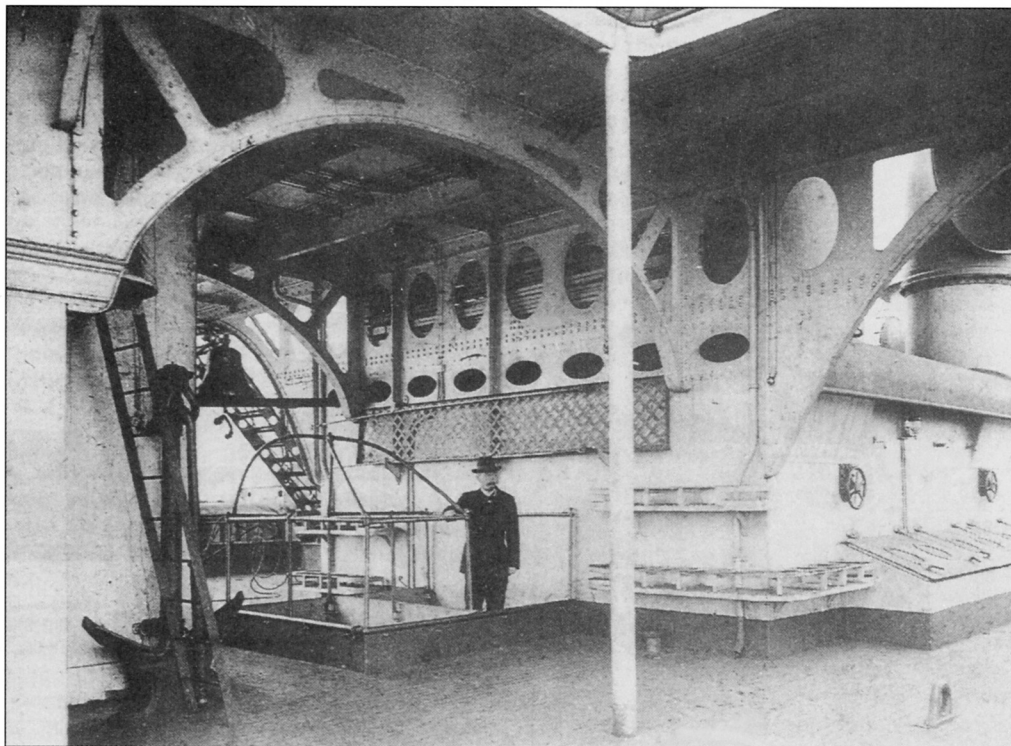
**«Пересвет».**  
**Спардек левого борта.**  
**Вид на носовой мостик**



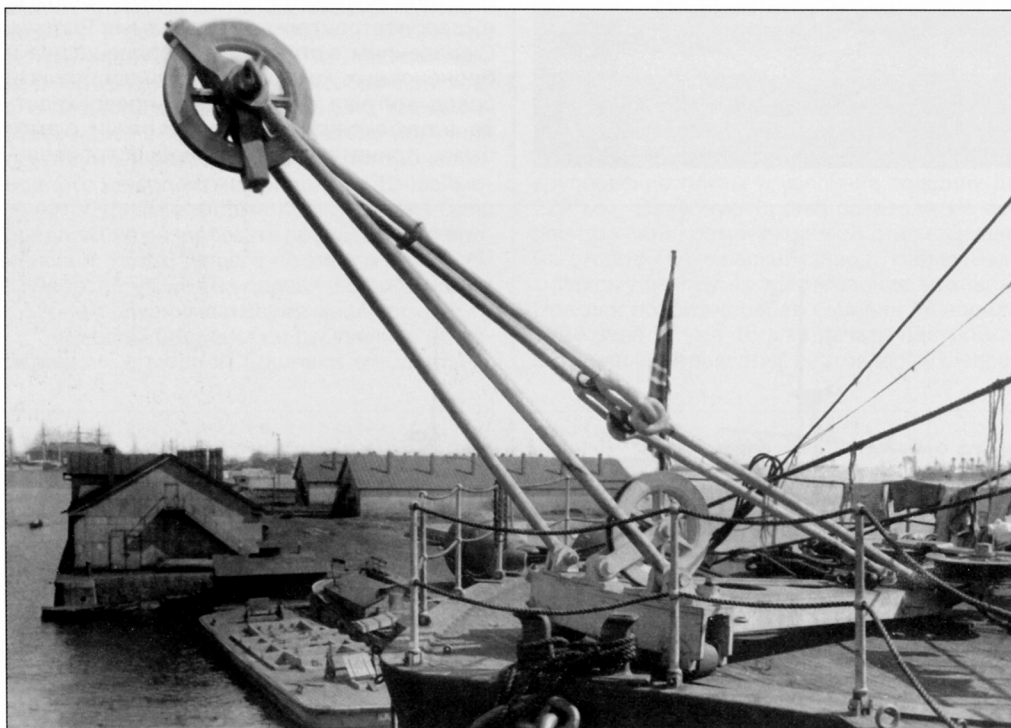
стерской Балтийского завода были опробованы проворачиванием собранные в ней три главных машины корабля.

Главный корабельный инженер Санкт-Петербургского порта Н.А. Субботин в феврале 1900 года подал специальную записку о ходе работ на «Ослябе» и причинах срыва всех

сроков готовности. В ней среди прочих причин указывалась «медленность в устройстве водоотливной системы из-за выполнения несколькими фирмами: один делает турбины, другой трубы, третий электромоторы. Появляются вопросы, нарождается переписка, объяснение, обсуждение, а дело стоит.



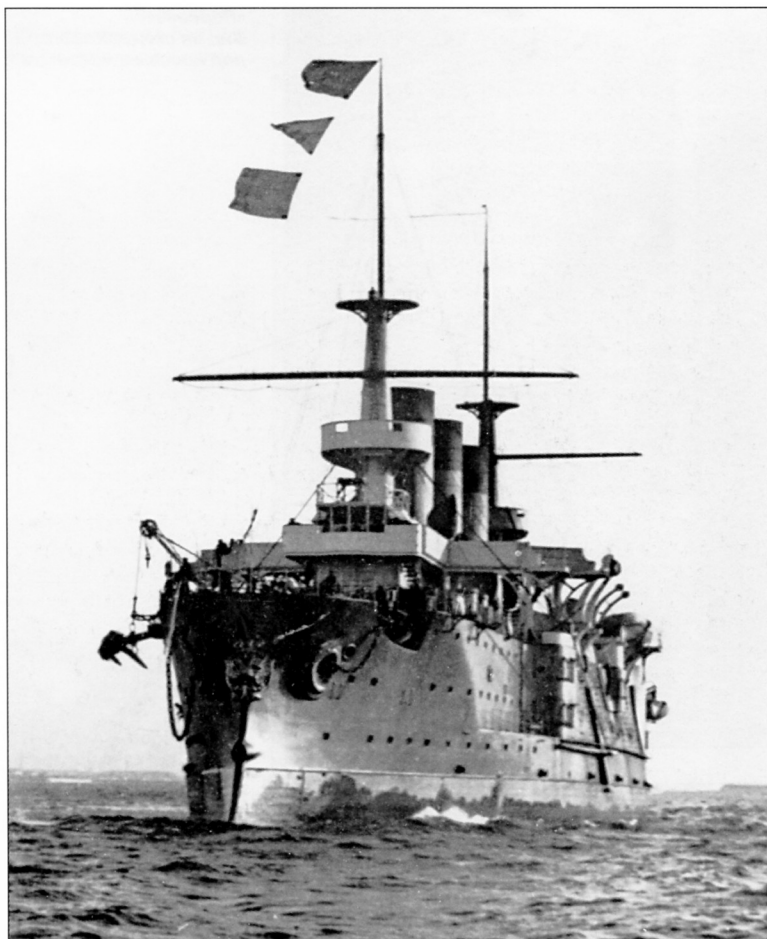
**«Пересвет».**  
Вид на сходной трап  
под носовым мостиком



**«Пересвет».**  
Носовой поворотный  
кранбол

Какая громадная разница с Балтийским заводом. Там все в одних технических руках, да и завод обладает в сто раз большими средствами для исполнения работ. Что на Балтийском заводе решается и выполняет-

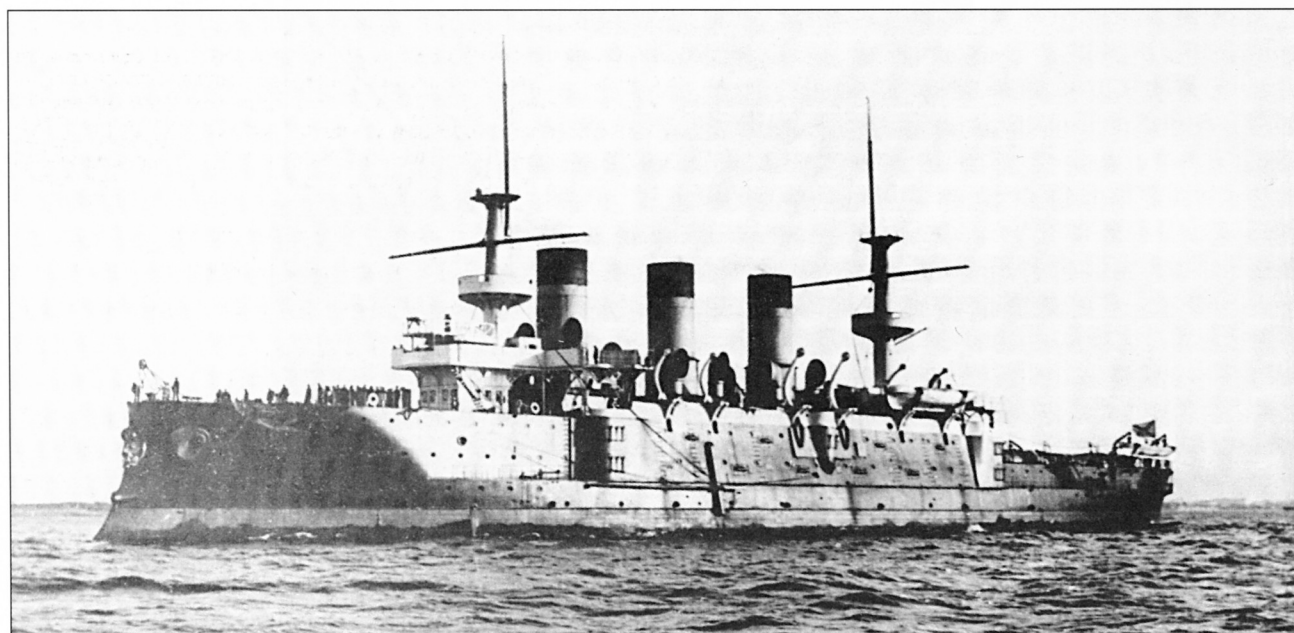
ся в месяц, то в Адмиралтействах потребует шесть месяцев, если не более. Пока главные устройства и системы не будут выполняться одной фирмой без дробления одной и той же работы ради некоторой экономии в расходах



между несколькими, часто малоопытными в сложных судовых работах контрагентами, достройка судов в казенных Адмиралтействах будет идти черепашими шагами»<sup>5</sup>. Основной причиной «долгостроя» в Новом Адмиралтействе была чисто казенная организация производства, отличающаяся медлительностью, огромными накладными расходами и отсутствием материальной заинтересованности работников в увеличении производительности.

23 августа 1900 года состоялись испытания на швартовах главных машин «Осляби», а в октябре броненосец перешел в Кронштадт с установленными башнями без орудий. Выход на ходовые испытания пришлось перенести на следующий год из-за неготовности рулевого устройства. В феврале-апреле 1901 года «Ослябя» находился в Александровском доке Кронштадта, где проводились работы по установке недостававшей брони, деревянной и медной подводной обшивки и монтажу минных аппаратов. Обнаружились деформации во флорах, хотя киль и стрингеры не прогибались. В связи с этим специальная комиссия сделала вывод, что днищевой набор данного типа кораблей слаб. В 1901–1902 годах установлено артиллерийское вооружение.

Руководство Морского министерства было обеспокоено полученными сведениями о кораблестроительной программе Японии. С введением в строй новых броненосцев и броненосных крейсеров дальневосточный сосед получал значительное превосходство в тихоокеанских водах. В связи с этим была принята новая кораблестроитель-



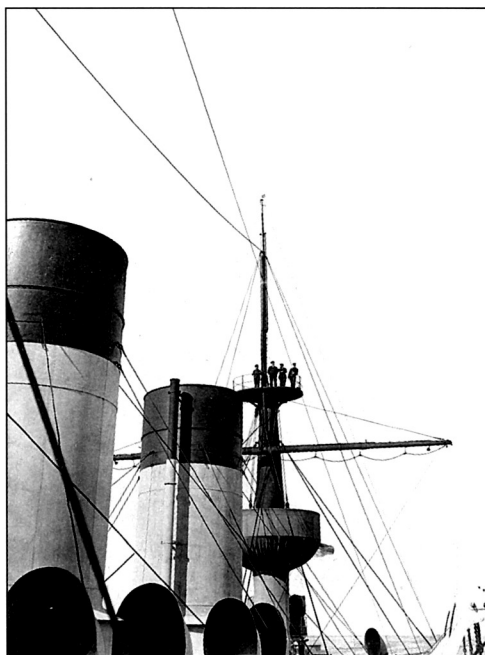
**Первые выходы эскадренного броненосца «Пересвет» на заводские ходовые испытания проводились без артиллерийского вооружения**



ная программа «для нужд Дальнего Востока», предусматривавшая в дополнение к программе 1895 года строительство еще пяти эскадренных броненосцев. По заказу Японии в Англии строились броненосцы с 305мм орудиями главного калибра. Руководство Морского министерства считало, что и наши корабли должны иметь такой же калибр башенных орудий. Но готового нового проекта броненосца с 305-мм орудиями и 18-узловой скоростью не было, а на Балтийском заводе имелся свободный стапель, поэтому приняли решение о постройке на Балтийском заводе еще одного корабля данного типа. 21 декабря 1898 года ему было присвоено название «Победа». Руководство флота рассматривало также вопрос о постройке на этом заводе на стапеле, освободившемся после спуска крейсера «Диана», четвертого броненосца типа «Пересвет»<sup>6</sup>.

Генерал-адмирал великий князь Алексей Александрович хотел усилить главный калибр третьего броненосца и в марте 1898 года приказал изучить вопрос о замене 254-мм орудий на 305-мм: сможет ли Балтийский завод при этой замене сохранить те же сроки постройки броненосцев, как было им заявлено? 8 апреля 1898 года под председательством управляющего Морским министерством состоялось совещание, принявшее решение после спуска на воду головного броненосца следующий корабль строить на Балтийском заводе «по типу улучшенного «Пересвета», по измененным чертежам без деревянной обшивки и хотя и с 10-дюймовыми орудиями, но также измененными». Балтийскому заводу поручили приступить к разработке будущих броненосцев того же водоизмещения, но с 12-дюймовыми орудиями. Фирме Крампа также было предложено разработать проект нового броненосца, «подходящего по типу и размерам к «Пересвету», но без деревянной обшивки и с 305-мм орудиями и двумя машинами».

На новом броненосце отказались от деревянной и медной обшивки в подводной



«Пересвет». Фок-мачта. Передняя и средняя трубы

части, высоту жилой палубы понизили на 356 мм. Это позволило уменьшить вес корпуса до 4798 т (против 4956 т на «Пересвете»), увеличить нормальный запас угля с 1046 до 1142 т, а полную вместимость угольных ям — с 2058 до 2155 т. Бронирование усилили за счет замены гарвеевских плит крупновскими. Отказавшись от предусматривавшейся проектом «Пересвета» кормовой боевой рубки, оставили только носовую, применив также крупновские плиты и увеличив толщину до 229 мм. Палубную броню заказали из более прочной хромоникелевой стали. Башни изготовил Путиловский завод. Наряд Балтийскому заводу на изготовление механизмов для нового корабля был дан 14 апреля 1898 года, и уже 18 мая начата постройка. Официальная закладка состоялась 9 февра-

Таблица официальных испытаний главных машин эскадренного броненосца «Пересвет» в Финском заливе 19 сентября 1900 года

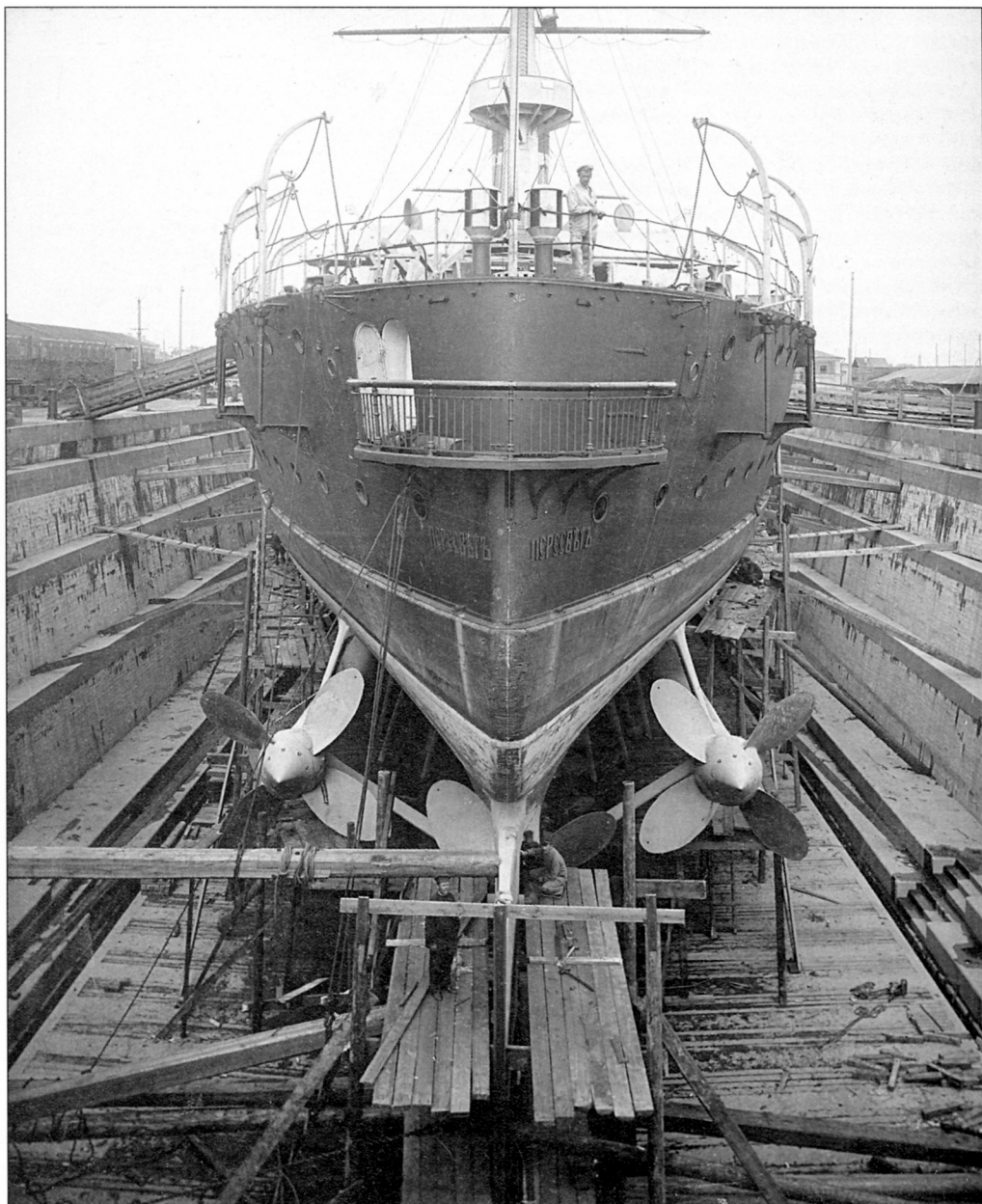
Официальное испытание глав. машин бр. «Пересвет» в Финском заливе 19 сентября 1900 г.

Индик. сила выражена со диаграмм в снятых 2-х экземплярах за официальными

Серия испытаний	Левая машина						Средняя машина						Правая машина						Индикаторная сила 3-х машин
	Время испытания	Число оборотов	Ц.В.	Ц.С.	Ц.Н.	Индикаторная сила машин	Время испытания	Число оборотов	Ц.В.	Ц.С.	Ц.Н.	Индикаторная сила машин	Время испытания	Число оборотов	Ц.В.	Ц.С.	Ц.Н.	Индикаторная сила машин	
I	10-25/105	1423	1613	1840	4876	10-25/104	1488	1227	1300	5015	10-24/104	1066	1642	1607	4315	14206			
II	11-24/107	1362	1876	1893	5131	11-13/106	1520	1773	1850	5143	11-24/104	1426	1678	1650	4754	15028			
III	11-30/104	1362	1652	1710	4724	12/105	1432	1770	1850	5052	11-30/104	1422	1643	1650	4695	14471			
IV	11-10/103	1268	1435	1565	4268	11-5/102	1237	1560	1643	4440	11-5/102	1310	1513	1486	4309	13017			
V	2-2/99	1124	1345	1475	3944	2/101	1155	1480	1580	4215	2-2/101	1235	1402	1347	3924	12143			

Во среднем было развито ..... 13773 с.  
Сам замеченный неудачный диаграмм  
в 1000 с. Серии цилиндра в. Двухвой машин  
диаграммой в 1420 с. Серии того цилиндра и  
тут так же есть обороты то было было  
средне развито ..... 13845 с.

**«Пересвет»  
в Александровском  
доке. Кронштадт,  
сентябрь 1900 года**



**Корабельный инженер  
Ф.Х. Оффенберг.  
Строитель эскадренных  
броненосцев  
«Пересвет» и «Победа»**

ля 1899 года в присутствии Управляющего Морским министерством вице-адмирала П.П. Тыртова. Дейдвудные, опорные и промежуточные валы были изготовлены в Англии и на Балтийском заводе, коленвалы главных машин — во Франции и на заводе в Перми. В марте 1900 года на «Победе» на штатные места установили корпуса котлов. 11 мая 1900 года «Победу» спустили на воду. При отдаче левого якоря лопнула якорь-цепь, но корпус броненосца был остановлен правым якорем.

К концу XIX века была переоценена роль боевых марсов. Увеличение дистанции стрельбы в морском бою делало мало-

калиберную артиллерию на них ненужной. Еще летом 1899 года командир эскадренного броненосца «Победа» капитан 1 ранга С.С. Черкасс подал рапорт, в котором предлагал установить легкую грот-мачту без боевого марса. Это было целесообразно еще и в связи с тем, что шлюпки и катера располагались по бортам и могли спускаться на воду с помощью шлюпбалок.

12 июля 1900 года МТК принял решение грот-мачту с «Осляби» удлинить и поставить на «Победу» в качестве фок-мачты, и на оба броненосца заказать облегченные грот-мачты с марсами для двух прожекторов и стальными стенгами. В результате



*Панорама Балтийского  
судостроительного  
и механического  
завода в день спуска  
на воду эскадренного  
броненосца «Победа»*

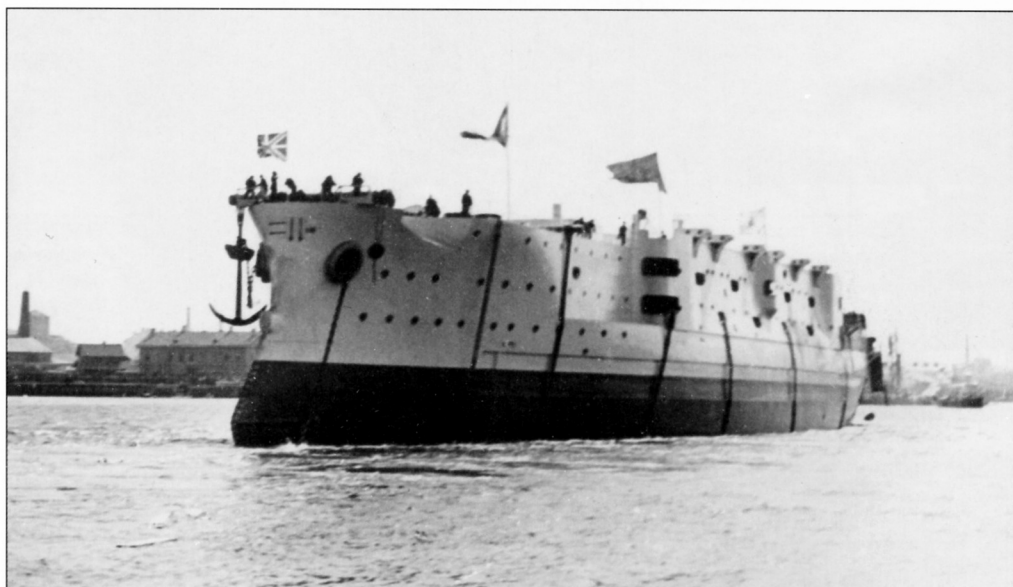


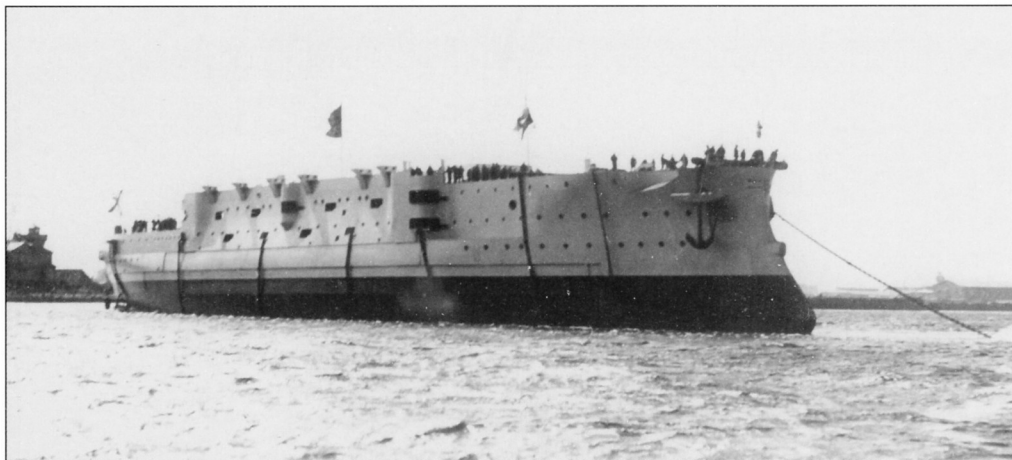
*Корпус броненосца  
«Победа»  
на стапеле крытого  
деревянного эллинга  
перед спуском на воду*



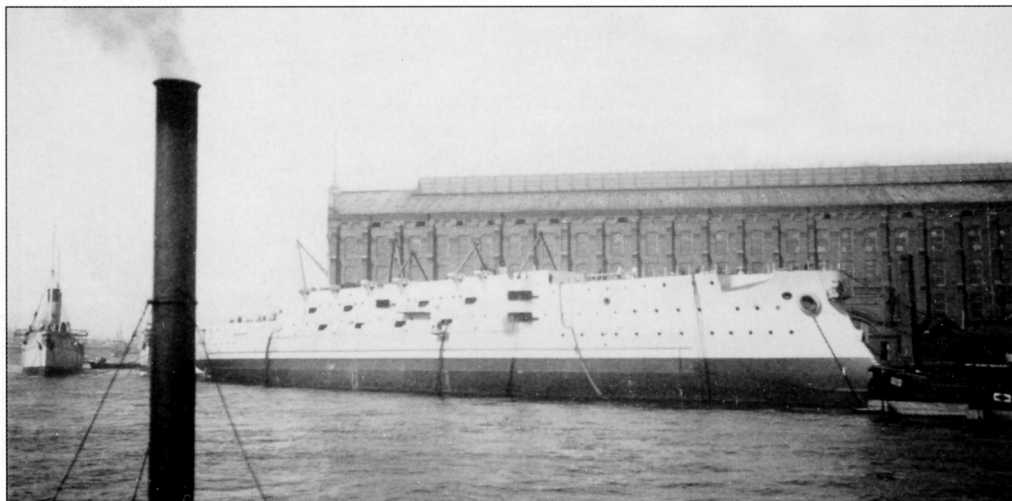


**Эскадренный  
броненосец «Победа»  
в момент (вверху)  
и после схода  
со стапеля крытого  
эллинга Балтийского  
завода.  
11 мая 1900 года**

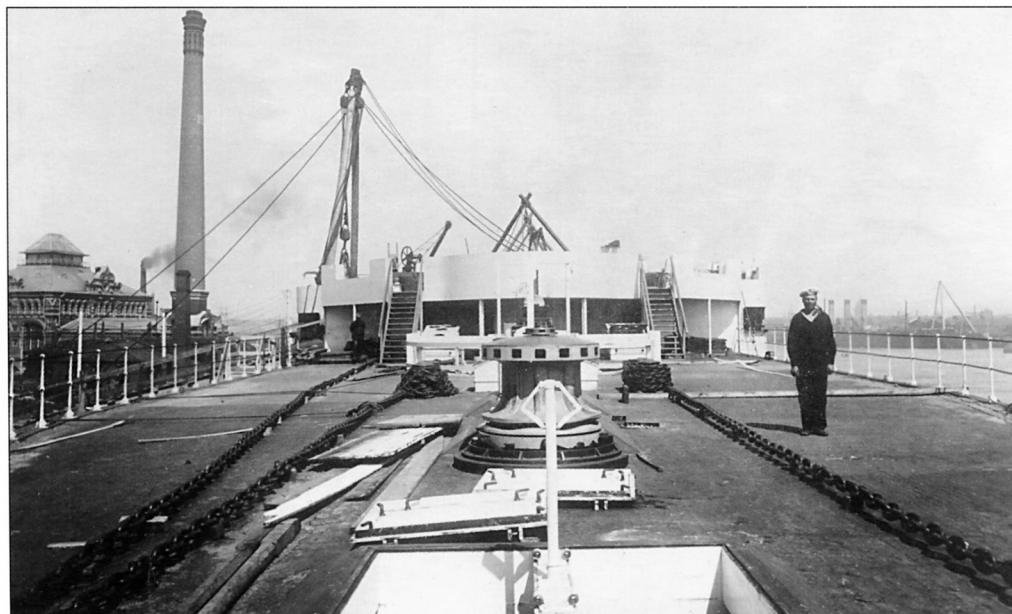




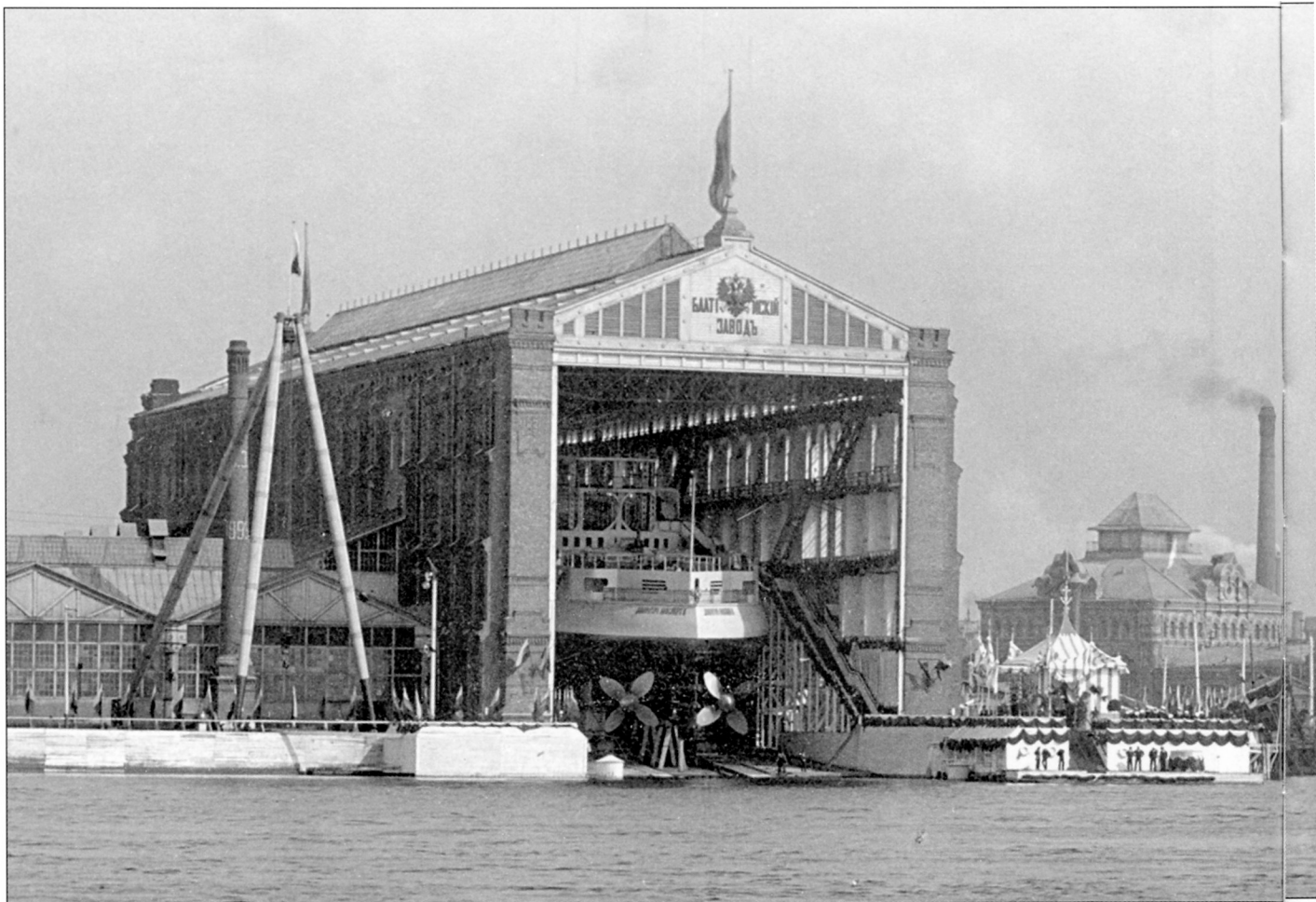
**Корпус эскадренного  
броненосца «Победа»  
на Неве.  
11 мая 1900 года**



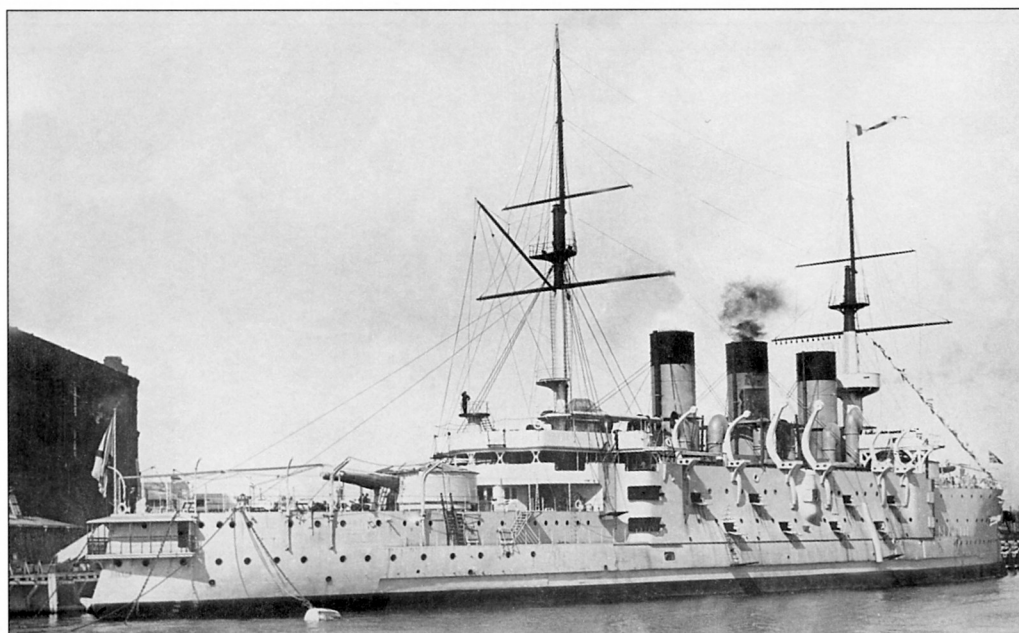
**«Победа»  
у достройечной стенки  
Балтийского завода**



**Вид на ют эскадренного  
броненосца «Победа»  
в период достройки  
корабля у стенки**

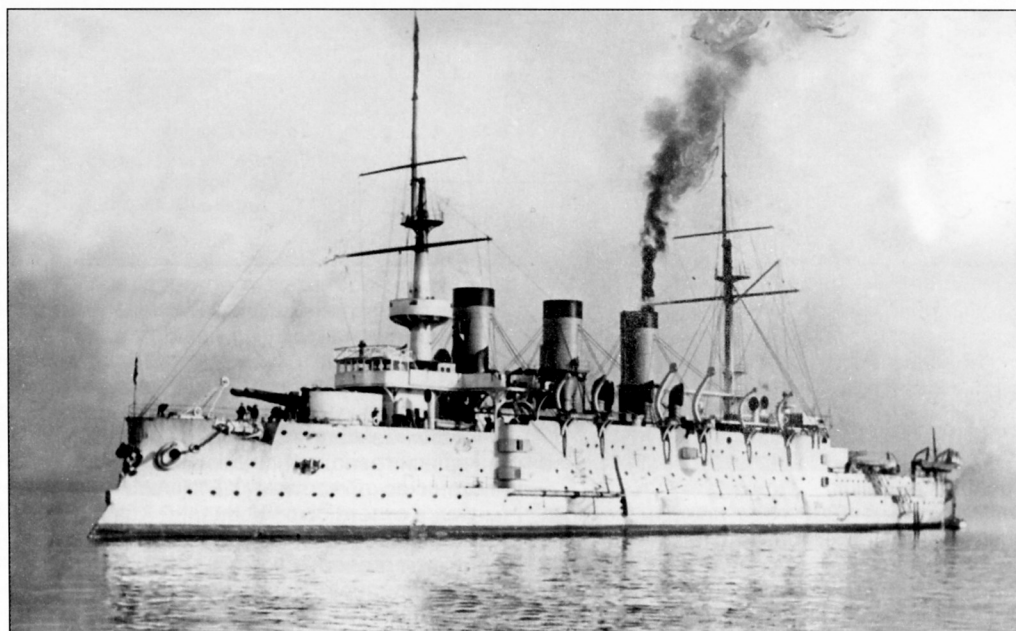


**«Победа»  
в завершающий период  
достроечных работ  
на Балтийском заводе**



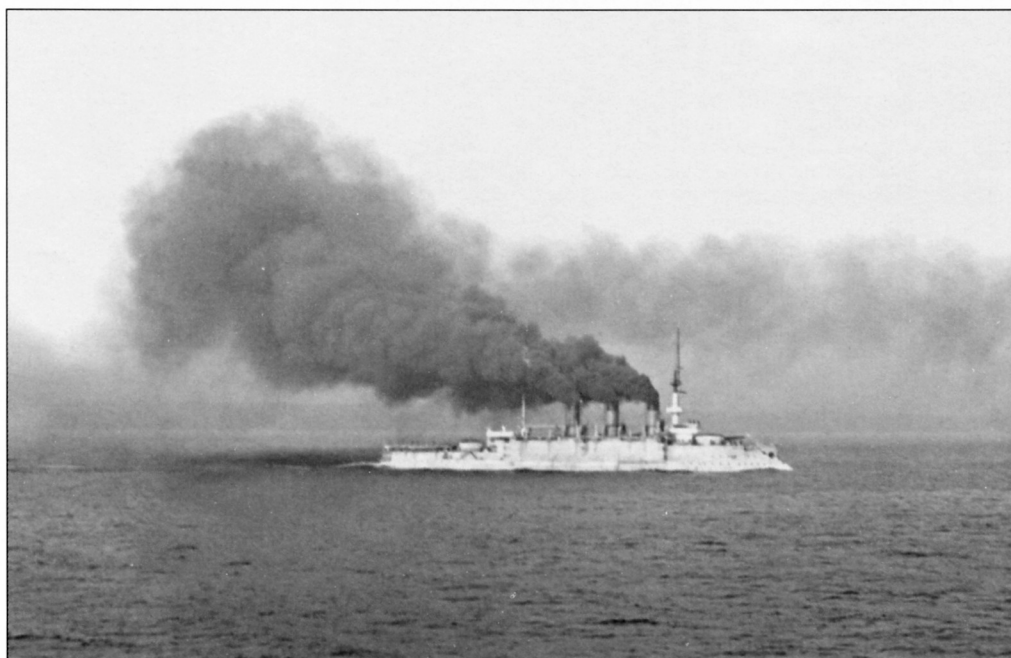
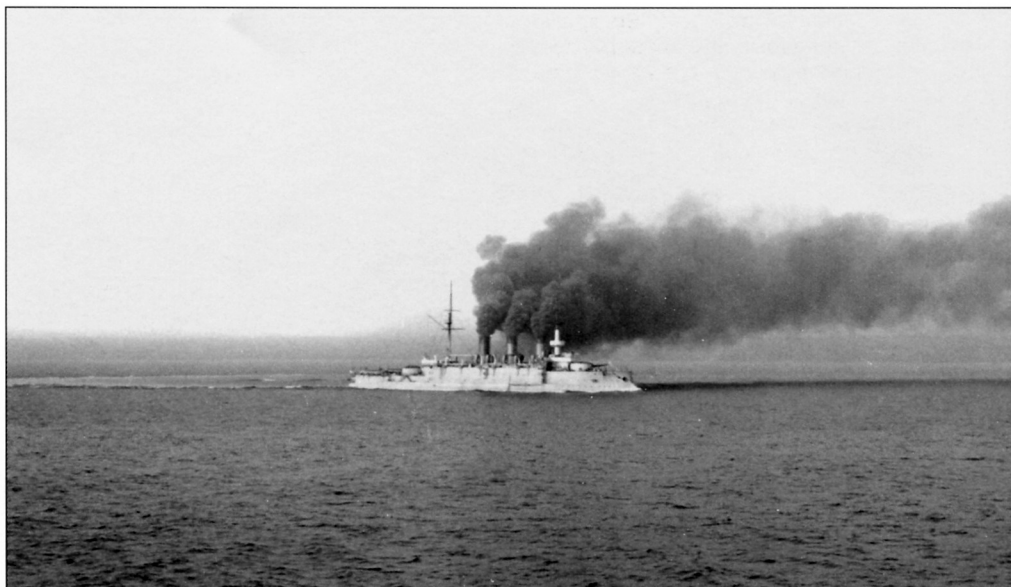


**«Победа» у стенки Балтийского завода в день спуска на воду со стапеля крытого каменного эллинга эскадренного броненосца «Император Александр III» (слева). 21 июля 1901 года**



**Ходовые испытания эскадренного броненосца «Победа» проводились без средней и противоминной артиллерии**





уменьшилась перегрузка и улучшилась остойчивость<sup>7</sup>.

16 августа 1900 года в мастерской Балтийского завода были испытаны проворачиванием главные машины «Победы», после чего начата погрузка на корабль. К 1 сентября все три главные машины погрузили на броненосец.

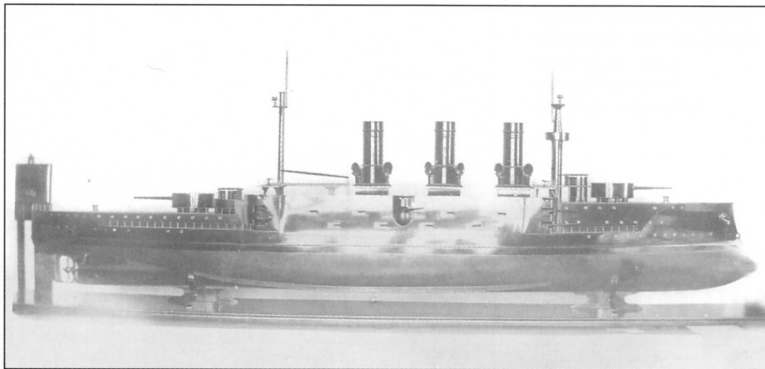
20 октября 1898 года прошли испытания механизмов «Пересвета» на швартовах, а 23 октября 1899 года состоялась первая ходовая проба. Углубление корабля оказалось значительно меньшим, чем проектное,

из-за отсутствия многих штатных грузов и снабжения, поэтому пришлось заполнить водой бортовые и междудонные отсеки и даже нижние кормовые угольные ямы. В связи с болезнью главного инженер-механика управление машинами принял на себя сам начальник завода К.К. Ратник. Инспектор по механической части МТК В.И. Афонасьев отметил в отчете, что «Ксаверий Ксаверьевич обходился с машинами как опытный и спокойный инженер-механик... (а) в общем, машины крейсера «Пересвет» внушают к себе полное доверие и, наверное, оправдают себя

при всякой усиленной работе»<sup>8</sup>. Во время шестичасового непрерывного испытания на полный ход за четыре пробега на мерной миле средняя скорость составила 18,44 уз. Частота вращения составила 101 у левой, 104 у средней и 99 оборотов в минуту у правой машины. Расчеты показали, что левая машина развила в среднем за шестичасовое испытание 4709,2, средняя — 5257, правая — 4566,21 и. л. с. Суммарная мощность составила 14 532,63 и. л. с., то есть превзошла контрактную (14 500 и. л. с.). Это и превышение контрактной скорости дало основание комиссии принять механизмы в казну. В то же время, учитывая, что бортовые машины развили мощность меньше контрактной, а также имело место нагревание рамовых и мотылевых подшипников, комиссия посчитала необходимым после устранения замечаний заводом провести еще одно испытание на полный ход.

При стоянке на Большом Кронштадтском рейде кингстоны оказались засорены песком, который даже попал в трубы заливания трущихся частей и подшипники, хотя глубина в месте стоянки «Пересвета» была около 9 м, а осадка — 7,93 м. В октябре 1899 года испытывалось рулевое устройство на различных режимах: управление золотником паровой рулевой машины с помощью механического, гидравлического (телемотор Пайдаси) и электрического приводов и с помощью электрической рулевой машины. Основным привод управления рулем действовал как от паровой рулевой машины, так и от электрической. Принятый на предыдущем типе броненосцев («Полтава») — с помощью действия цепного штуртроса на румпель — являлся запасным, причем приводился он в действие как паровой рулевой машиной, так и ручным приводом. Приемная комиссия признала наилучшей комбинацию паровой рулевой машины с электрическим приводом управления ее золотником. При действии телемотора Пайдаси было замечено несоответствие положения руля с положением верхнего штурвала и его признали неудовлетворительным. Во время испытаний электрической рулевой машины 28 октября также было обнаружено рассогласование положения руля и штурвала. На следующий день удалось достигнуть лучших результатов, но выяснилась необходимость замедления вращения штурвала для устранения неравномерности нагрузки на мотор.

Кроме того, было замечено, что при положении руля «прямо» корабль отклонялся вправо. По этому поводу было даже высказано предположение, что при спуске от корпуса не отделилась часть копыльев и брусьев, так как в начале кампании при работе винтов изпод кормы всплыло несколько брусьев. В то же время на первых выходах в море отклонений от курса не замечалось. Броненосец ввели в Александровский док в Кронштадте,

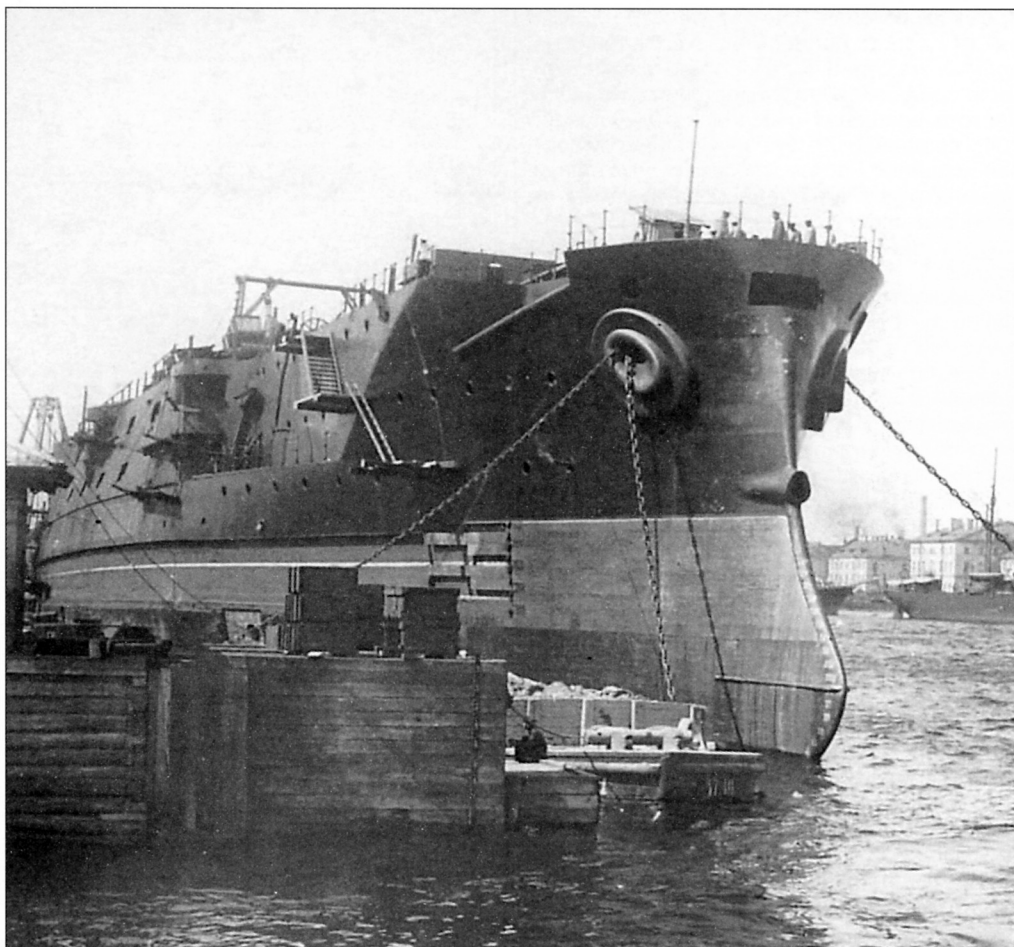


**Модель эскадренного броненосца «Ослябя»**



**«Ослябя» во время постройки в Большом каменном эллинге Нового Адмиралтейства. 1898 год**

**Корпус эскадренного  
броненосца «Ослябя»  
у достроечной  
стенки Нового  
Адмиралтейства**



**Крейсер I ранга  
«Аврора» (справа)  
после спуска на воду.  
Слева виден  
броненосец «Ослябя»  
с уже установленными  
дымовыми трубами  
и фок-мачтой.  
11 мая 1900 года**





и специальная комиссия осмотрела подводную часть. Оказалось, что рулевая рама погнута от диаметральной плоскости вправо на 63 см. Повреждение было исправлено. По решению МТК гидравлический привод системы Пайдаси, показавший неудовлетворительные результаты, был демонтирован. 17 апреля 1900 года главный командир Кронштадтского порта вице-адмирал С.О. Макаров обратил внимание начальника ГУКиС В.П. Верховского на чрезмерно большой расход угля на стоянке эскадренного броненосца «Пересвет». Впоследствии выяснилось, что это общий недостаток всех трех кораблей серии, и порт-артурцы называли «Пересвет» и «Победу» «углепожирателями».

19 сентября 1900 года испытывались механизмы на полный ход и действие рулевых

приводов. Уголь — отборный кардифф, у котлов работали кочегары Балтийского завода, 60 человек с «Громобая» и 40 со «Светланы». Котельные отделения были открыты, и избыточное давление воздуха в них отсутствовало.

При водоизмещении 12 224 т в течение шестичасового испытания средняя скорость составляла 18,64 уз, причем за первые четыре часа — 19,08°. Затем пришлось вывести из действия один котел, и скорость снизилась до 18 уз. Средняя суммарная мощность механизмов составила всего 13 775 и. л. с. Несмотря на недостижение контрактной мощности, управляющий Морским министерством приказал больше испытаний на полный ход «Пересвета» не проводить, а механизмы и котлы «считать удовлетворяющими требованиям». Из-за сильного задымления из

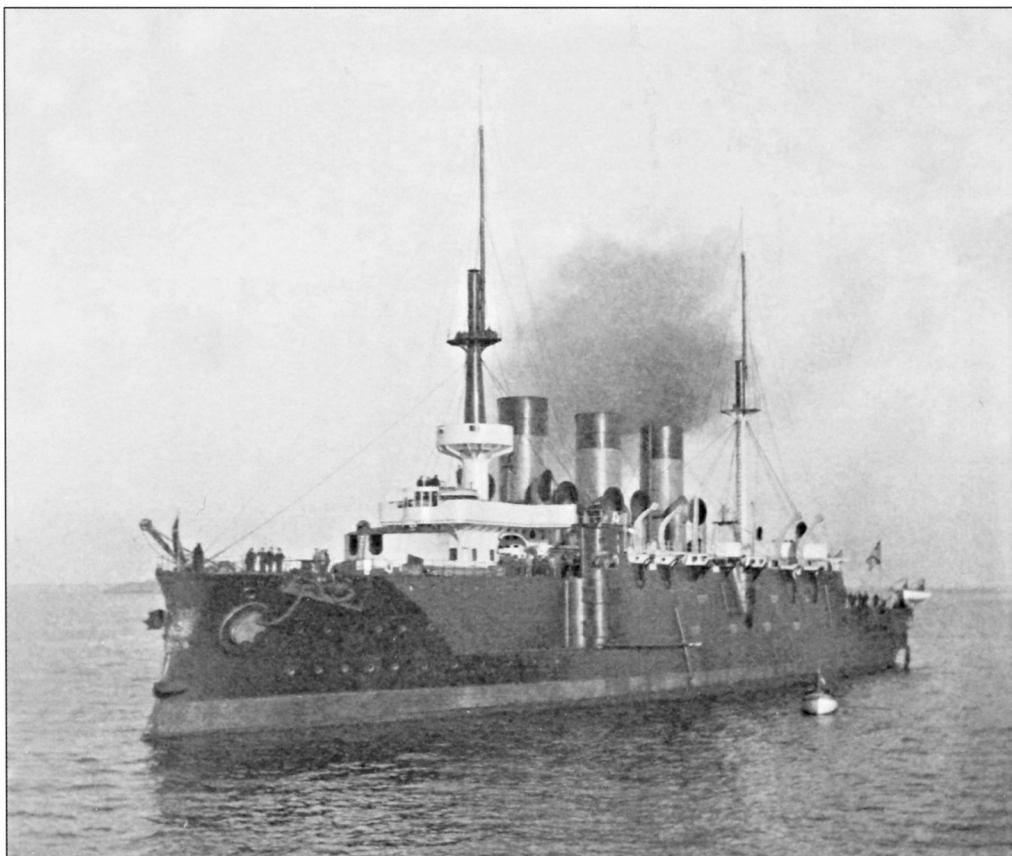
**Вид эскадренного  
броненосца  
«Ослябя» (справа)  
и крейсера «Аврора»  
со стороны  
Васильевского  
острова.  
11 мая 1900 года**



**Вид на достраиваемый  
броненосец «Ослябя»  
со стороны Невы**



На первые заводские  
испытания броненосец  
«Ослябя» выходил  
без артиллерийского  
вооружения



#### Проектирование и постройка эскадренных броненосцев типа «Пересвет»

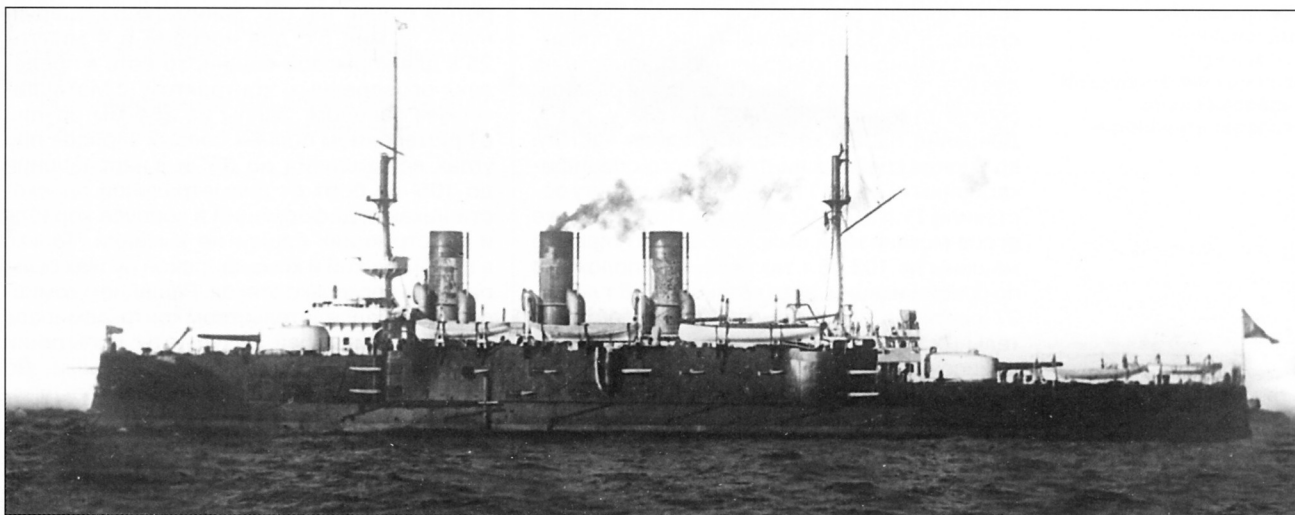
Название	«Пересвет»	«Ослябя»	«Победа»
Завод-строитель	Балтийский завод	Новое Адмиралтейство	Балтийский завод
Решение о создании типа	28 июля 1894 г.		28 марта 1898 г.
Выдача заводу наряда на постройку	7 апреля 1894 г.	29 июля 1895 г.	8 марта 1898 г.
Зачисление в списки флота	3 октября 1895 г.	3 октября 1895 г.	21 декабря 1898 г.
Утверждение чертежей и спецификаций	7 августа 1895 г. и 19 марта 1896 г.	19 марта 1896 г.	7 октября 1898 г. 30 сентября 1900 г.
Начало работ на стапеле	1895 г.	14 октября 1895 г.	18 мая 1898 г.
Выдача наряда на изготовление механизмов и котлов	19 декабря 1895 г.	22 декабря 1895 г.	14 апреля 1898 г.
Официальная закладка	9 ноября 1895 г.	9 ноября 1895 г.	9 февраля 1899 г.
Спуск на воду	7 мая 1898 г.	27 октября 1898 г.	11 мая 1900 г.
Стапельный период	29 месяцев	36 месяцев	24 месяца
Ходовые испытания	19 февраля 1900 г.	5 сентября 1902 г.	6 октября 1901 г.
Испытания артиллерии стрельбой	5–7 сентября 1901 г.	11–12 октября 1902 г.	6 и 16 октября 1902 г.
Время достройки на плаву и испытаний	17 месяцев*	54,5 месяцев	26 месяцев
Прием в казну	Октябрь 1899 г.**	15 июня 1903 г.	25 февраля 1903 г.
Общее время постройки	Около 50 месяцев	90,5 месяцев	50 месяцев

\* Достройка на плаву и испытания до приема в казну корпуса и механизмов.

\*\* Прием в казну корпуса и механизмов.



**«Ослябя» после  
установки  
артиллерийского  
вооружения**

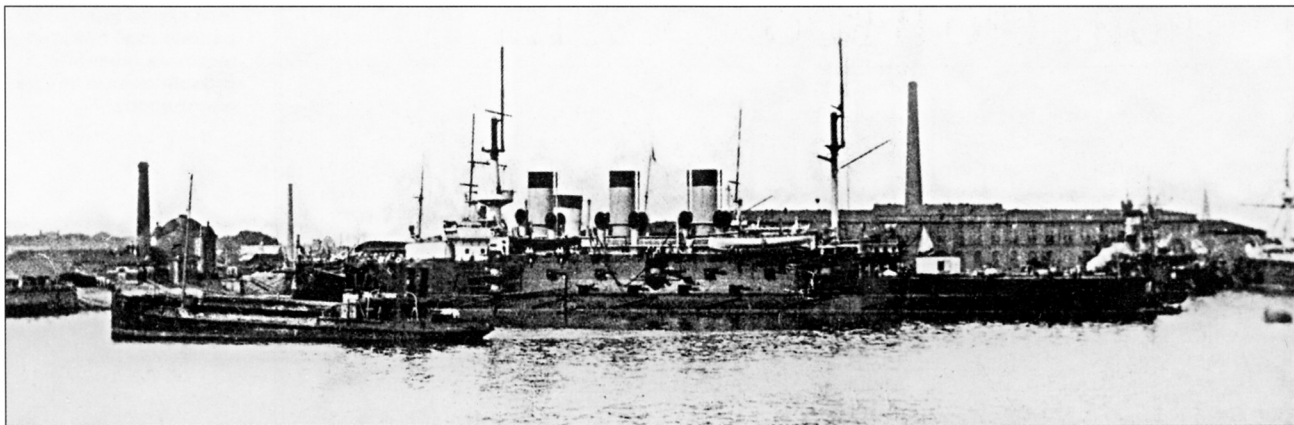


труб и попадания искр на грот-марсе временами было невозможно находиться людям для управления прожекторами и стрельбы из орудий, а чехлы прожекторов приходилось поливать водой. 23 сентября 1900 г. при опытовой стрельбе из торпедных аппаратов на ходу была потеряна 17-футовая торпеда образца 1897 года. 30 сентября 1900 года комиссия освидетельствовала подводную часть «Пересвета» в Александровском доке, обнаружив 17 поврежденных листов медной обшивки, которые пришлось исправить.

17 августа 1901 года император Николай II осмотрел «Пересвет» и приказал дополнить носовой мостик крыльями для того, чтобы командир корабля мог видеть корму. Работа эта была выполнена в срочном по-

рядке. 6 сентября 1901 года носовая башня «Пересвета» сделала два залпа. Дальнейшую стрельбу пришлось прекратить из-за обнаруженных неисправностей. На следующий день из кормовой башни сделали четыре залпа. При этом больших повреждений не было. Оказались разбитыми только два стекла, остаточного прогиба палуб не было. Из носовой башни произвели два залпа с максимальным углом возвышения.

31 октября 1900 года проведены швартовные испытания механизмов броненосца «Победа». Корабль был заложен на четыре года позже «Осляби», спущен на воду всего через два года, а на ходовые испытания вышел на год раньше — в октябре 1901 года. Официальная проба механизмов состоя-



**«Ослябя»  
у паровозного завода  
в Кронштадте**

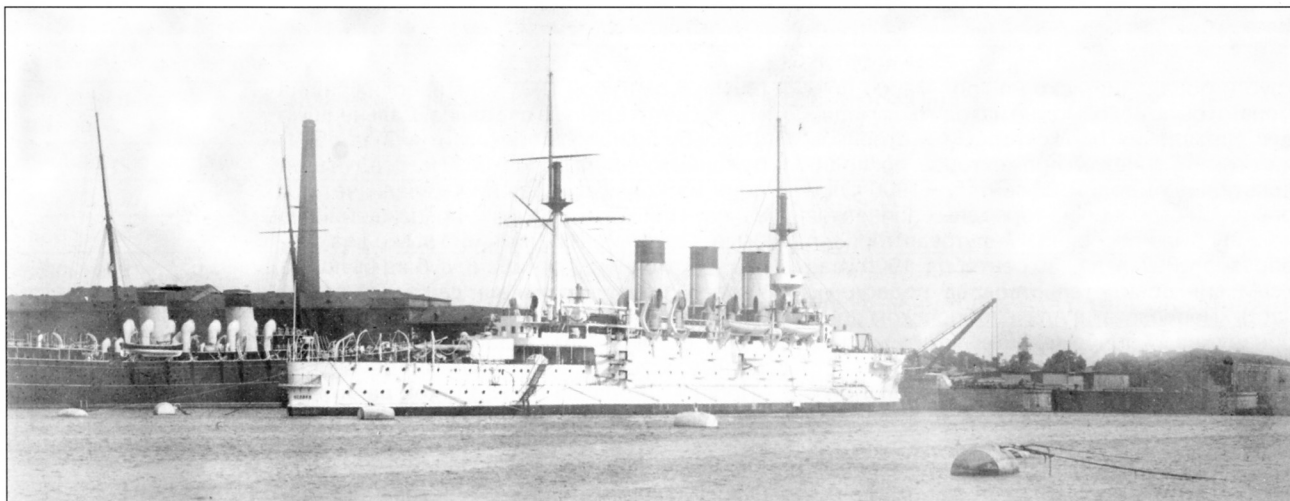
лась 6 октября 1901 года. «Победа» достигла скорости 18,5 уз. Правая, левая и средняя машины развили соответственно 5245, 5013 и 5320 и. л. с. Средняя суммарная мощность трех машин составила 15 578 и. л. с. при частоте вращения винтов 107,5 об/мин.

5 сентября 1902 года на протяжении четырех часов в четырех пробегах на мерной миле броненосец «Ослябя» достиг средней скорости 18,33 уз. Машины при этом превысили суммарную контрактную мощность на 533 и. л. с. (правая, левая и средняя развили соответственно 4890, 5429 и 4732 и. л. с.). Давление пара в котлах и средняя частота вращения гребных винтов вместо спецификационных 17 ат и 115 оборотов в минуту составили 11,8 ат и 102 оборота. При проверке весов механизмов выяснилось, что главные машины на 103,15 т тяжелее, чем положено по спецификации, зато котлы на 88,8 т легче. 27 сентября прошли испытания вспомогательных механизмов, после чего приемная комиссия актом от 1 ноября 1902 года постановила принять котлы и механизмы в казну.

Испытания артиллерии и башенных установок «Победы» и «Осляби» стрельбой

провели в сентябре-октябре 1902 года. При испытаниях вооружения 11 и 12 октября время заряжания башенных установок броненосца «Ослябя» составило 1 мин 22 с. Вертикальное наведение с помощью электрического привода на углах от  $-5^{\circ}$  до  $+35^{\circ}$  осуществлялось за 16 с, а вручную — за 49 с. Горизонтальное наведение с разворотом башни на  $180^{\circ}$  занимало 53 с, вручную — 3 мин 5 с для носовой и 4 минуты 25 с для кормовой башни, то есть в пределах, оговоренных контрактом с Металлическим заводом. Залпы из 254-мм орудий с применением полных боевых зарядов при углах возвышения до  $35^{\circ}$  и в направлении до  $105^{\circ}$  на борт от диаметральной плоскости никаких деформаций в корпусе корабля и конструкциях башен не вызвали. Только в штурманской и командирской рубках были разбиты несколько стекол. Решением комиссии под председательством контр-адмирала А.П. Кашеринина результаты испытаний были признаны удовлетворительными. До середины лета 1903 года на «Ослябе» продолжались отделочные работы и приемные испытания минных аппаратов.

**«Ослябя»  
в белой окраске  
в Кронштадте**



# УСТРОЙСТВО И ВООРУЖЕНИЕ

Вертикальный киль имел длину 89 м и состоял из листов толщиной 12,7 мм. Горизонтальный киль склепывался из двух листов толщиной по 15,9 мм. Наружный киль изготовлен из тика, фальшкиль — из дуба. Параллельно вертикальному килю располагались по пять продольных стрингеров с каждой стороны. Двойное дно имело высоту 0,99 м и располагалось по длине между 18-м и 96-м шп. На протяжении двойного дна длина шпации составляла 1,22 м, а далее в нос и в корму 0,9 м. Верхние концы шпангоутов упирались в броневую шельф. Ближайший к горизонтальному килю пояс наружной обшивки имел толщину 22,2 мм, а толщина остальных девяти по мере удаления от киля последовательно уменьшалась с 19,1 до 12,7 мм. Листы наружной обшивки укладывались «край на край», имели длину не менее 6 м и ширину в средней части корпуса 1,22–1,6 м. Скуловые кили, обшитые у «Пересвета» и «Осляби» деревом и медью, имели высоту 0,76 м. Бимсами служили швеллерные профили высотой от 203 до 254 мм, подкрепленные вблизи башен дополнительными продольными ребрами.

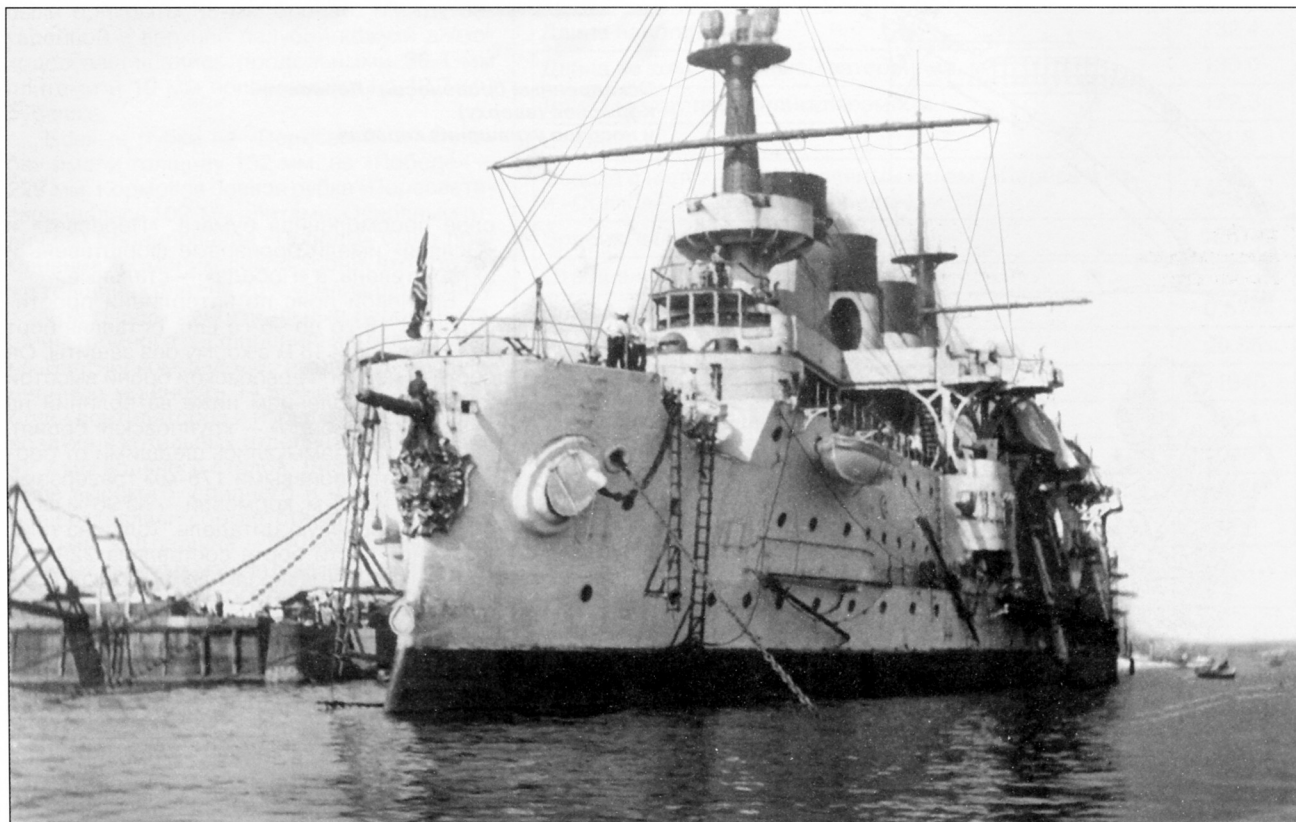
Водонепроницаемые переборки делили корпус на десять отсеков: таранный, носовых

погребов боезапаса, подбашенный носовой, три котельных, два машинных, подбашенный кормовой и румпельный. На «Победе» водонепроницаемые переборки располагались на 29; 41,5; 53,5; 66; 75 и 84-м шп. Бортвые угольные ямы имели продольную переборку и вместе с углем обеспечивали дополнительную защиту. В переднем машинном отделении по диаметральной плоскости проходила продольная переборка.

В надводной части корпус каждого корабля на два межпалубных пространства разделяли три палубы: нижняя (броневая), жилая (батарейная) и верхняя, выше которой на протяжении двух третей длины корпуса проходила четвертая палуба — навесная, являвшаяся продолжением полубака. На всю высоту пространства между вторым дном и нижней палубой размещались машинные и котельные отделения, погреба боезапаса, провизии, подводные минные аппараты, рулевое устройство. Подводная часть «Пересвета» и «Осляби» была обшита тиковыми четырехдюймовыми досками в один слой, «как в английском флоте». Доски крепились бронзовыми болтами. Поверх дерева настилась медная обшивка. Между медными листами и деревом прокладывалась в два

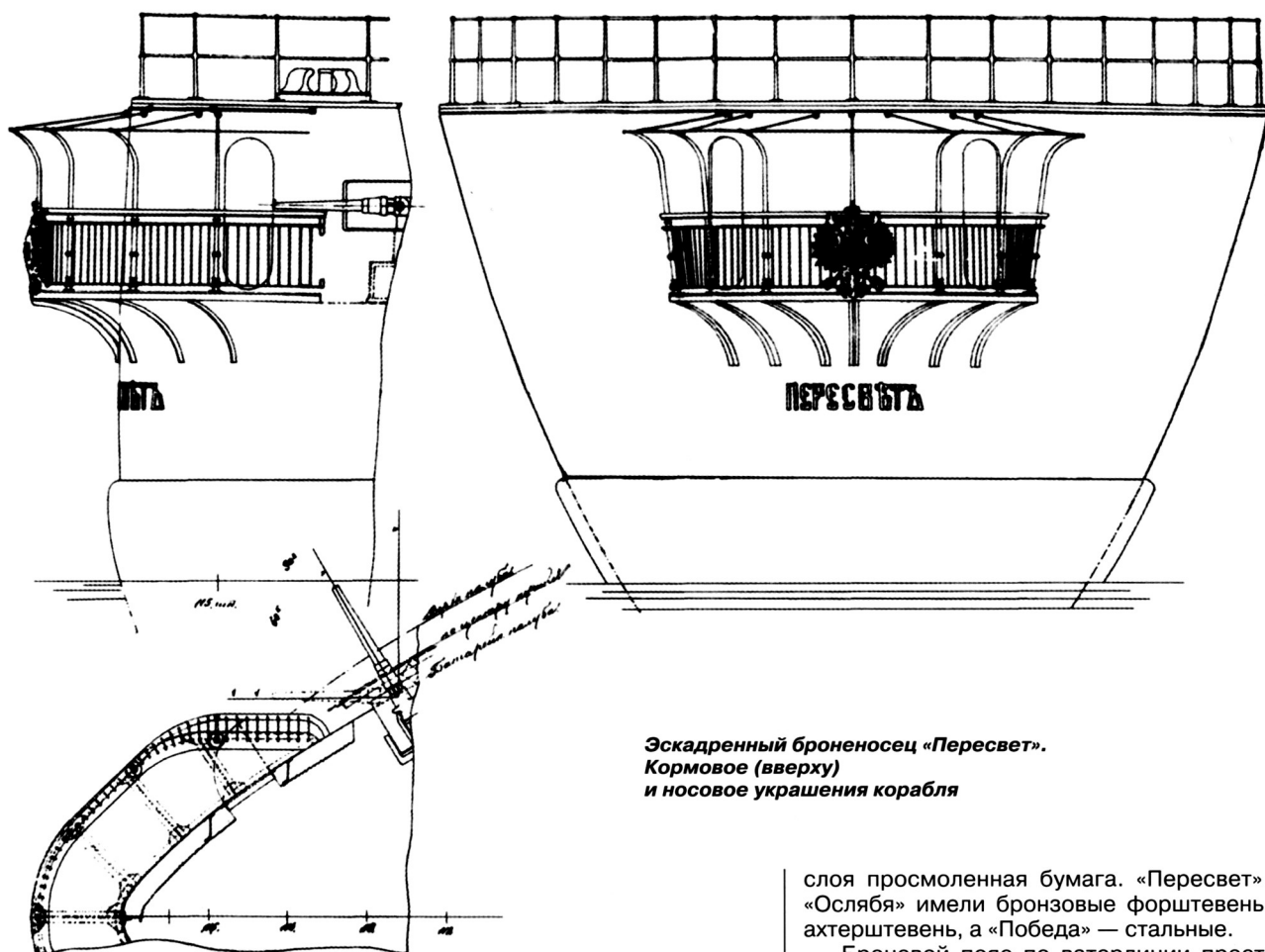
**Эскадренный  
броненосец  
«Пересвет».**

**На форштевне хорошо  
видно носовое  
украшение корабля**

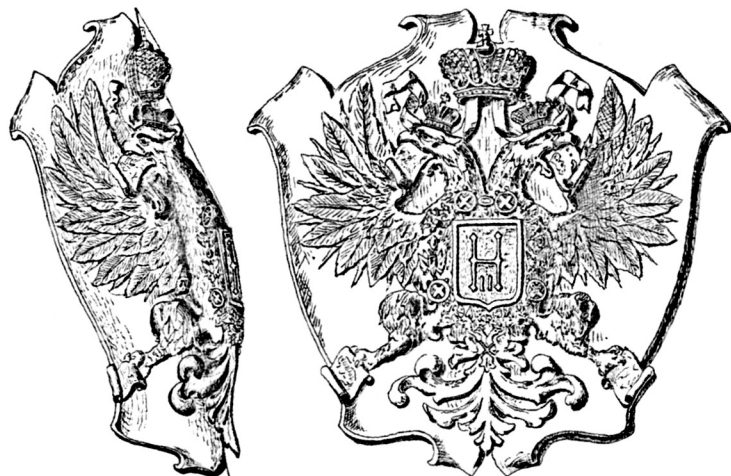




# Эскадренный броненосец, «Пересвет».



Эскадренный броненосец «Пересвет».  
Кормовое (вверху)  
и носовое украшения корабля



слоя просмоленная бумага. «Пересвет» и «Ослябя» имели бронзовые форштевень и ахтерштевень, а «Победа» — стальные.

Броневой пояс по ватерлинии простирался от 18-го до 96-го шп., оставляя борт на 16,5 в нос и 18 м в корму без защиты. Он состоял из плит гарвеевской брони высотой 2,35 м с углублением ниже ватерлинии на 1,44 м (на «Победе» — крупновская броня). Концы пояса замыкались шедшими от борта до борта броневыми 178-мм траверзами (носовой на 18-м, кормовой — на 96-м шп.), образуя броневую цитадель. Толщина плит в средней части борта составляла 229 мм, уменьшаясь к траверзам до 178 мм, а к нижней кромке — до 127 и 102 мм. Горизонтальной защитой служила покатая к бортам броневая палуба толщиной 38,1 мм, уложенная на стальной настил 12,7 мм и примыкавшая к нижним кромкам броневое пояса. Это конструктивное решение было заимствовано из проекта английского броненосца «Majestic» и в дальнейшем стало применяться на всех крупных кораблях русского

флота. Вне цитадели броневая палуба имела скосы не только к бортам, но и к оконечностям, образуя носовой и кормовой карапасы. Толщина брони здесь составляла 45–70 мм, стального настила — 16 мм.

Верхний броневой пояс толщиной 102 мм защищал борт от нижней до батарейной палубы. Он замыкался траверсами ломаной формы на 35–37-м и 77–82-м шп., образуя верхнюю цитадель, которая вместе с броневой палубой служила дополнительной защитой основаниям дымоходов и цилиндрам главных машин. Казематы 152-мм орудий защищались снаружи 127-мм броней. Внутри казематов для защиты от осколков располагались переборки толщиной 38,1 и 19 мм. Крыша казематов имела толщину 22 мм у «Пересвета» и «Осляби» и 35 мм — у «Победы». Для защиты от продольного огня между батарейной и навесной палубами были установлены броневые траверзы толщиной 127 мм носовой и 102 мм — кормовой.

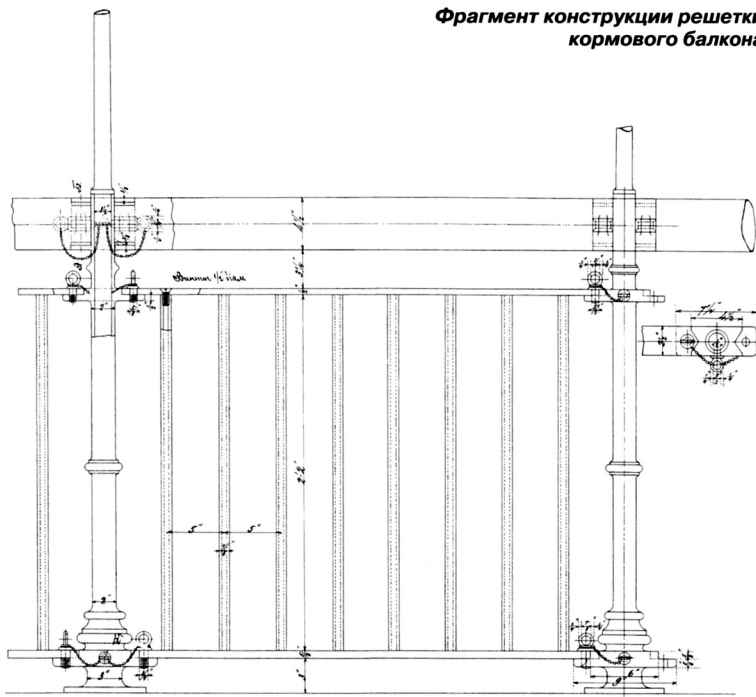
Башни главного калибра защищались броней толщиной в 229 мм, имели крышу толщиной 38 мм на 12,7-мм стальной рубашке и подачную трубу 203 мм. Броневые плиты подачных труб башен главного калибра были изготовлены из цементированной закаленной брони в Германии на заводе Круппа. Для «Осляби» броня подачных труб изготовлена на Обуховском заводе. 152-мм орудия имели щиты толщиной 63,5 мм. Элеваторы были прикрыты 38-мм броней. Между батарейной и верхней палубой кожухи дымоходов защищались продольными 38,1-мм плитами и 19-мм поперечными на 12,7-мм рубашке.

Боевые рубки на «Пересвете» и «Ослябе» имели толщину 152 мм, на «Победе» — 229 мм. Кормовая боевая рубка «Пересвета» защищалась 102-мм плитами. Основным отличием бронирования «Победы» было применение хромоникелевой брони, что при тех же толщинах плит на 20% усиливало защиту.

Три главные вертикальные паровые машины тройного расширения, изготовленные на Балтийском заводе, имели спецификационную мощность 14 500 и. л. с. при действии вентиляторов и избыточном давлении воздуха в котельных отделениях в пределах 12,7 мм водяного столба. Диаметры цилиндров высокого, среднего и низкого давления составляли соответственно 965, 1420 и 2130 мм, ход поршня — 990 мм. Наличие трех главных паровых машин повышало живучесть и надежность энергетической установки. Расположение цилиндров машин было ниже, чем у предыдущих типов броненосцев, что делало их менее уязвимыми при относительно слабом бронировании района машинных отделений.

30 водотрубных котлов системы Бельвиля модели 1894 года имели общую нагревательную поверхность 4036,5 м<sup>2</sup> и площадь

Фрагмент конструкции решетки кормового балкона



Тактико-технические элементы эскадренных броненосцев типа «Пересвет»

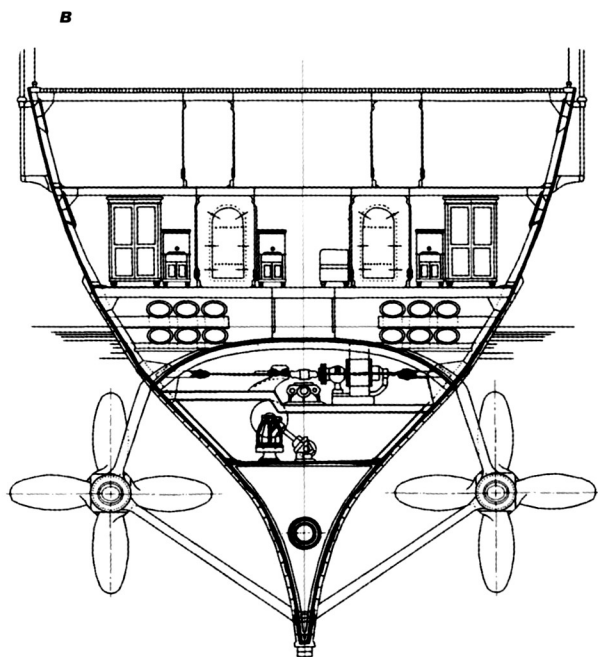
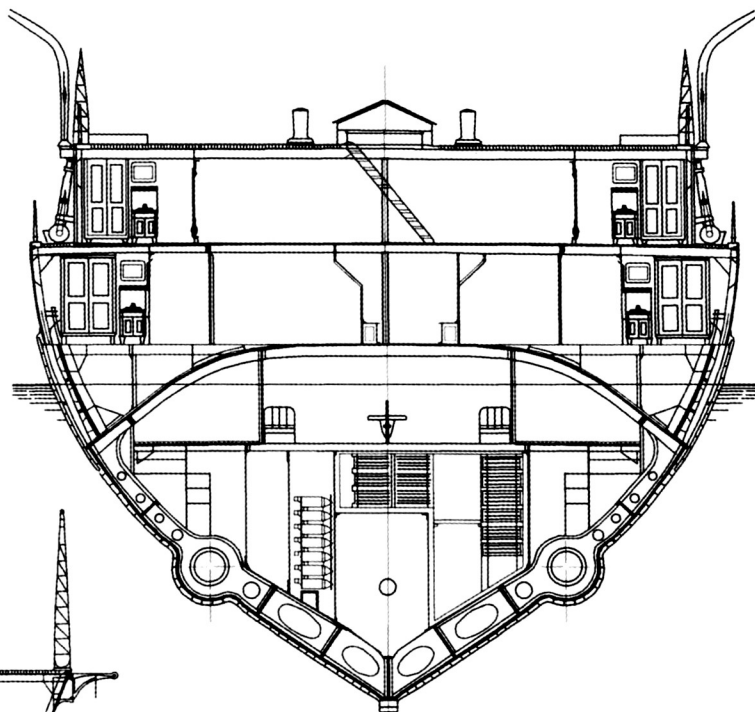
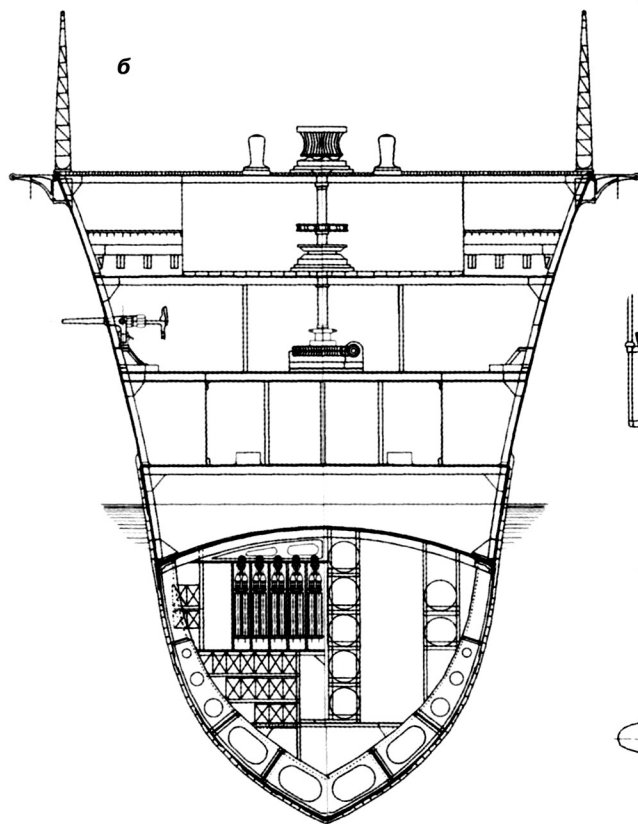
Длина наибольшая, м	132,4
Длина по конструктивной ватерлинии, м	130,0
Длина между перпендикулярами, м	122,3
Ширина, м	21,8
Осадка с наружным деревянным килем («Пересвет» и «Ослябя») / без киля («Победа»), м	7,93/7,7
Водоизмещение проектное, т	12674
Отношение длины к ширине	6
Коэффициент общей полноты	0,576
Увеличение водоизмещения на 1 см осадки, т	20,55
Площадь грузовой ватерлинии, кв. футов	21945
Площадь мидель-шпангоута, кв. футов	1634
Запас угля нормальный, т	1046*
Запас угля полный	2058**
Скорость хода проектная, узлы	18,0
Дальность плавания 10-узловой скоростью (расчетная), миль	5610***

\* «Победа» — 1142 т.

\*\* «Победа» — 2155 т, 23 июля 1901 года водоизмещение «Пересвета» составило 12781,5 т, причем до полной нагрузки не доставало грузов на 2008 т. Таким образом, полное водоизмещение было 14789,5 т. Полный запас угля был определен в 2148 т, или на 1103 т больше нормального<sup>10</sup>.

\*\*\* «Победа» — 6080.

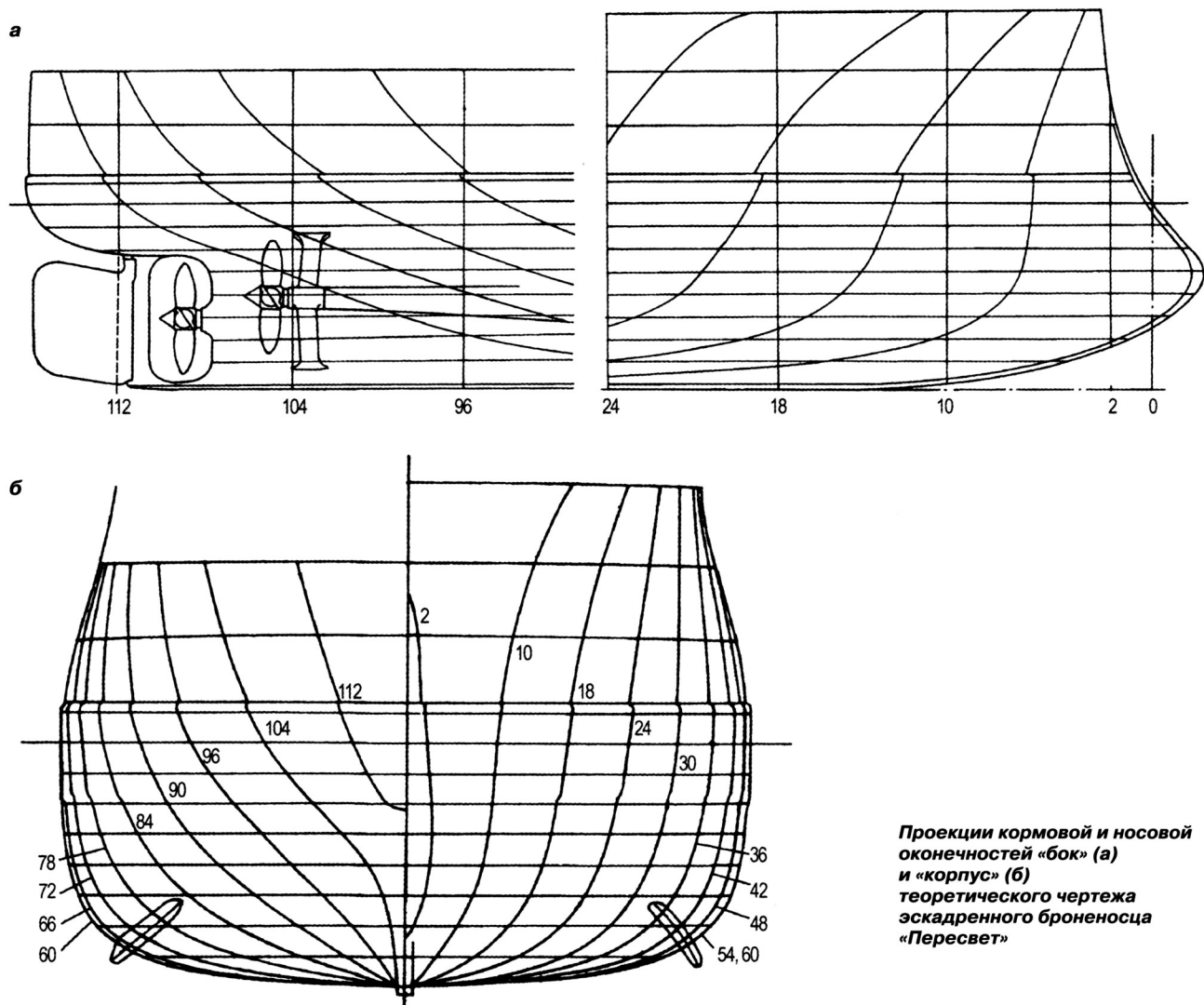
**Эскадренный броненосец «Пересвет».**  
**Поперечные сечения:**  
**а — по 91-му шп.;**  
**б — по 16-му шп.;**  
**в — по 103-му шп.**  
**Из фондов РГАВМФ**



колонниковых решеток 129,36 м<sup>2</sup> и вырабатывали пар давлением 17 ат. Естественная тяга обеспечивалась высотой трех дымовых труб по 27 м от колонниковых решеток. В каждом котельном отделении работали по два вентилятора общей производительностью до 400 м<sup>3</sup> в час. Восемь нагнетательных воздуш-

ных насосов имели суммарную производительность 6000 м<sup>3</sup> в час.

Корабли имели по три бронзовых четырехлопастных гребных винта: бортовые диаметром по 4,88 м, средний — 4,72 м и по три запасные лопасти к ним. Гребные валы в случае необходимости могли разобщаться



Проекции кормовой и носовой оконечностей «бок» (а) и «корпус» (б) теоретического чертежа эскадренного броненосца «Пересвет»

от машинных валов с помощью специальных муфт.

Впервые в русском флоте на броненосцах типа «Пересвет» применена автономная водоотливная система. После гибели 12 июня 1897 года броненосца «Гангут» отказались от магистральной трубы, проходившей в междудонном пространстве вдоль всего корпуса корабля. Откачка воды из автономных водонепроницаемых отсеков могла производиться девятью водоотливными турбинами Балтийского завода производительностью по 750 т/ч, паровыми насосами системы Вортингтона производительностью 172,6 т/ч и 12,7-см помпами Стона.

Четыре 254-мм орудия главного калибра располагались попарно в носовой и кормовой башнях. На «Пересвете» были установле-

ны башни Металлического завода, на «Ослябе» и «Победе» — Путиловского. «Победа» была вооружена новыми 254-мм орудиями, спроектированными специально для этого корабля в 1898 году. Они весили на 4,9 т больше, чем предыдущие. Действие прибойников, вращение башен, наведение орудий и подача боеприпасов осуществлялись с помощью электрических приводов. Замки орудий можно было открыть вручную или автоматически с использованием силы отката.

Наибольший угол возвышения составлял 35°, снижения — 5°, горизонтальный угол обстрела каждой башни — 270°. Электрический привод горизонтального наведения обеспечивал скорость поворота башни на 180° в 1 мин при крене 8°. Ручной привод позволял усилиями 16 человек развернуть башню на 180° за 10 мин при таком же кре-

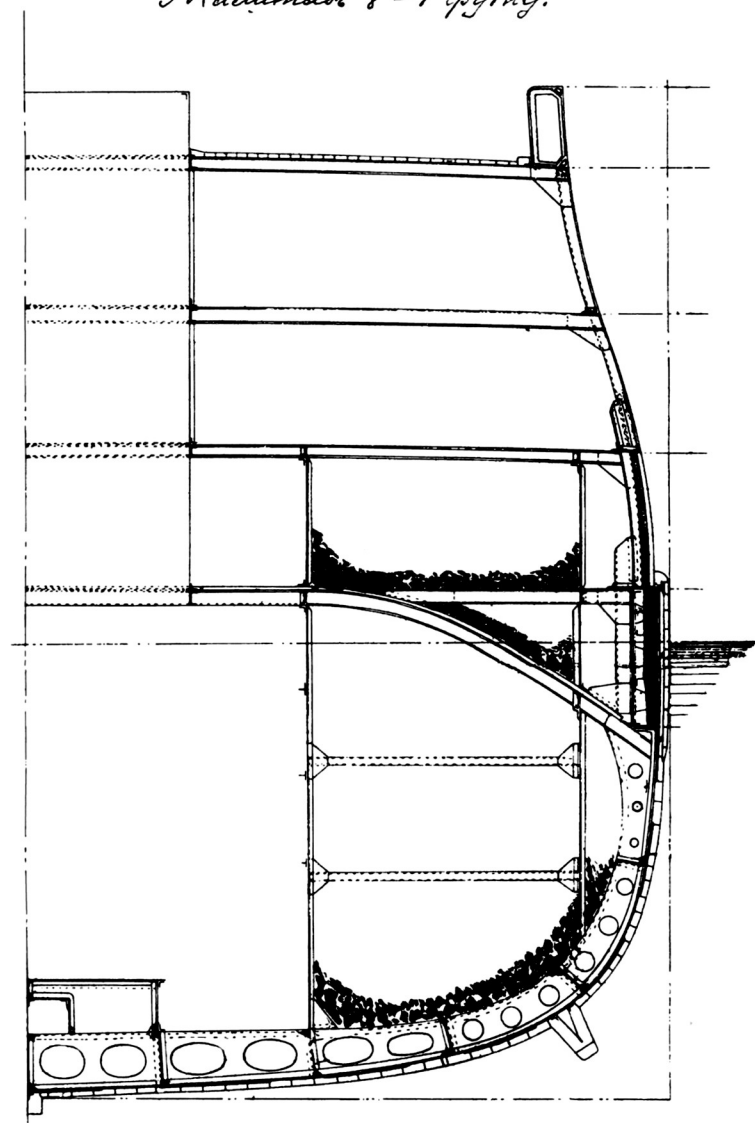


**Мидель-шпангоут  
эскадренного  
броненосца  
«Пересвет»**

*Эскадренный броненосец „Ослябя“*

*Мидель-шпангоутъ.*

*Масштаб  $\frac{1}{8}'' = 1'$  футу.*



не. Время вертикального наведения на максимальный угол возвышения с помощью электрического привода составляло около 15 с, а вручную — до двух минут. При ручной подаче снаряда и заряда требовались усилия пяти человек. Расчетная техническая скорострельность составляла 1,5 выстрела в минуту без учета времени на банение орудий, практически установки позволяли производить два выстрела за полторы минуты.

Средний калибр броненосцев состоял из 11 шестидюймовых пушек Канэ с длиной

ствола в 45 калибров. Восемь из них располагались в четырех двухъярусных казематах, расположенных по углам над верхней цитаделью. Два орудия находились в одинарных казематах в средней части верхней палубы. Носовая погонная пушка защищалась лишь щитом. Двадцать 75-мм орудий длиной в 45 калибров располагались по четыре на батарейной и верхней палубах в средней части кораблей и четыре на навесной палубе (два под носовым и два под кормовым мостиком).

По первоначальному проекту предполагалось 14 47-мм пушек, затем их число было увеличено до двадцати. На «Пересвете» они располагались следующим образом: шесть на батарейной палубе, четыре на навесной палубе, по две на носовом и кормовом мостиках, четыре на фор-марсе и две на грот-марсе. На «Ослябе» расположение этих пушек отличалось тем, что в связи с отсутствием грот-марса пушки стояли в кормовой части навесной палубы. На «Победе» на батарейной и навесной палубах находилось по восемь пушек и четыре — на фор-марсе. 37-мм пушек Гочкиса сначала предполагалось по 10, но впоследствии их число было уменьшено и стало различным на разных кораблях. Шесть 37-мм одностольных пушек предназначались для вооружения катеров и шлюпок: две на минные катера, две на паровые катера и две на баркасы. По-походному они располагались на коечных сетках в средней части навесной палубы. Для вооружения десанта имелось также по две 64-мм десантные пушки Барановского и по семь пулеметов.

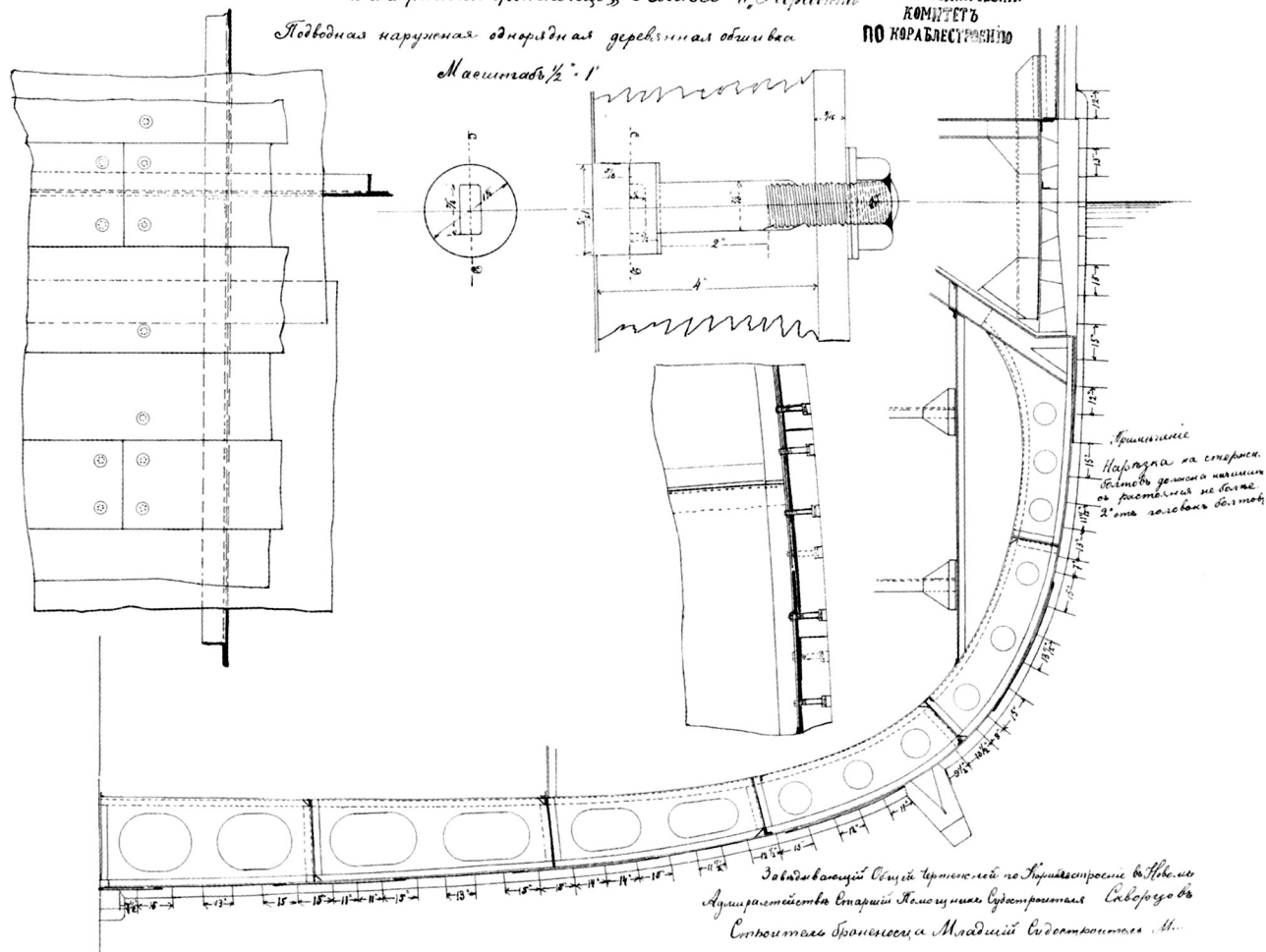
Боекомплект для 254-мм орудия составлял 23 бронебойных, 23 фугасных, 26 чугунных, 8 сегментных выстрелов; для 152-мм орудий — по 47 бронебойных, 47 фугасных, 47 чугунных, 31 сегментный и 8 картечных выстрелов; для 75-мм пушек — по 125 бронебойных и 175 чугунных унитарных патронов; для 47-мм пушек — по 540 стальных и 270 чугунных гранат<sup>11</sup>.

11 ноября 1897 года минный отдел МТК определил следующее вооружение кораблей типа «Пересвет»: три надводных минных (торпедных) аппарата калибром 381 мм. Один располагался в носу, а два по бортам около 45-го шп. Два подводных торпедных аппарата такого же калибра находились в трюме между 26-м и 30-м шп. Для двух минных катеров имелось по одному съемному носовому аппарату, а для двух паровых катеров — по одному метательному.

Боекомплект состоял из шести мин (торпед) длиной 5,8 м для надводных, шести по 5,2 м для подводных аппаратов, четырех по 4,58 м для минных катеров и шести метательных. Кроме того, на паровых катерах предусматривалось еще и шестовое вооружение на форштевнях, а в минном погребе хранились восемь шестовых мин с зарядом по 6,75 кг. В минном трюме на 13–19-м шп.

Подводная наружная однорядная деревянная обшивка

Масштаб  $\frac{1}{2}$  : 1'



Заводящий общий чертежи по Кораблестроению в Инженерно-Архитектурный Вспомогательный Комитет Судостроения Сводного в Сводный Броненосец и Младший Вспомогательный М.

находились 50 мин заграждения. Корабли также располагали сетевым противоминным заграждением, проект которого был разработан в чертежной Балтийского завода.

Броненосцы имели по шесть прожекторов системы Манжена диаметром 75 см с электрическим дистанционным управлением. На «Пересвете» по два из них находились на марсах и два на навесной палубе по бортам на коенных сетках. Минные катера имели 40 см прожекторы Манжена. Электроэнергией корабли обеспечивались четырьмя динамо-машинами на 1000 А, 105 В постоянного тока и двумя по 640 А, которые находились в батарейной палубе в районе 62–63-го шп. Общая мощность корабельной электростанции составляла 555 кВт. По первоначальному проекту предусматривалось 30 телефонов и 30 колоколов громкого боя. В ходе постройки количество телефонов системы лейтенанта Е.В. Колбасьева

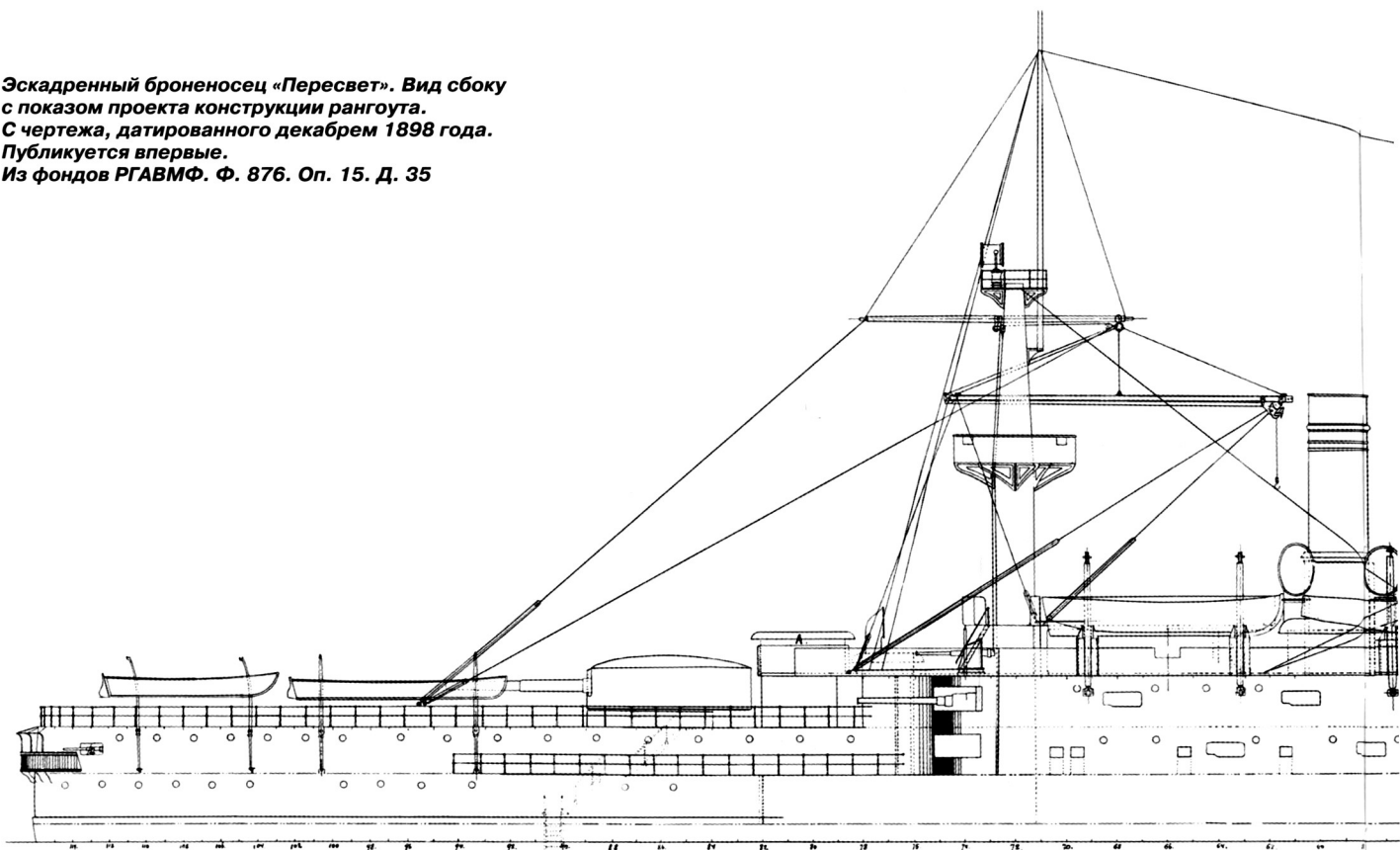
и колоколов громкого боя было увеличено соответственно до 41 и 38.

В состав разнообразного электрооборудования броненосцев входили приводы башен, 16 элеваторов, носовой и кормовой шпили, рулевая машина, девять водоотливных турбин, пять вытяжных и 28 вдувных центробежных вентиляторов, водяные помпы, тестомешалка, токарный станок, электрические звонки, телеграфы, указатели. Половина машинных вентиляторов имели, кроме электрических, еще и паровые приводы. На «Пересвете» было 1265 электрических лампочек.

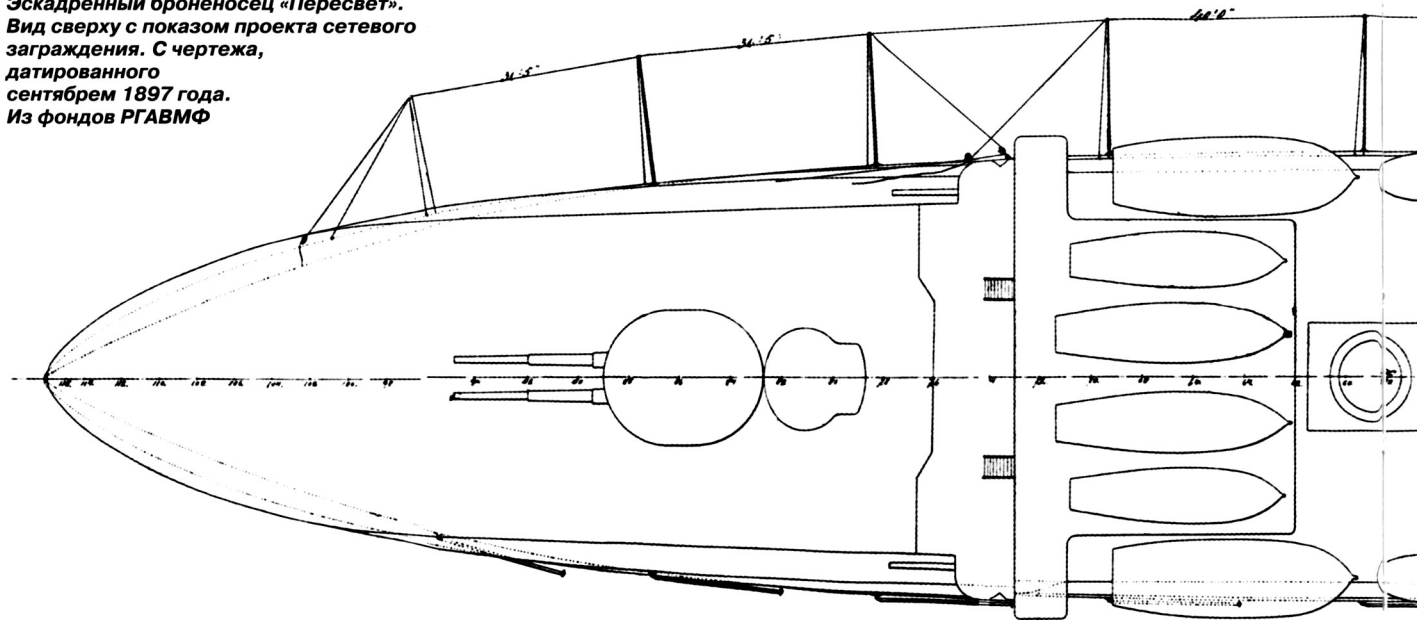
Впервые в русском флоте на броненосцах типа «Пересвет» были установлены электрические приводы рулевых машин. Перекладка руля с борта на борт происходила за 40 с. Электродвигатели рулевой машины были поставлены французской фирмой «Соттер-Харле». На кораблях имелось по

**Эскадренный  
броненосец «Ослябя».  
Конструкция  
подводной наружной  
однорядной  
деревянной обшивки**

**Эскадренный броненосец «Пересвет». Вид сбоку с показом проекта конструкции рангоута.**  
**С чертежа, датированного декабрем 1898 года.**  
**Публикуется впервые.**  
**Из фондов РГАВМФ. Ф. 876. Оп. 15. Д. 35**

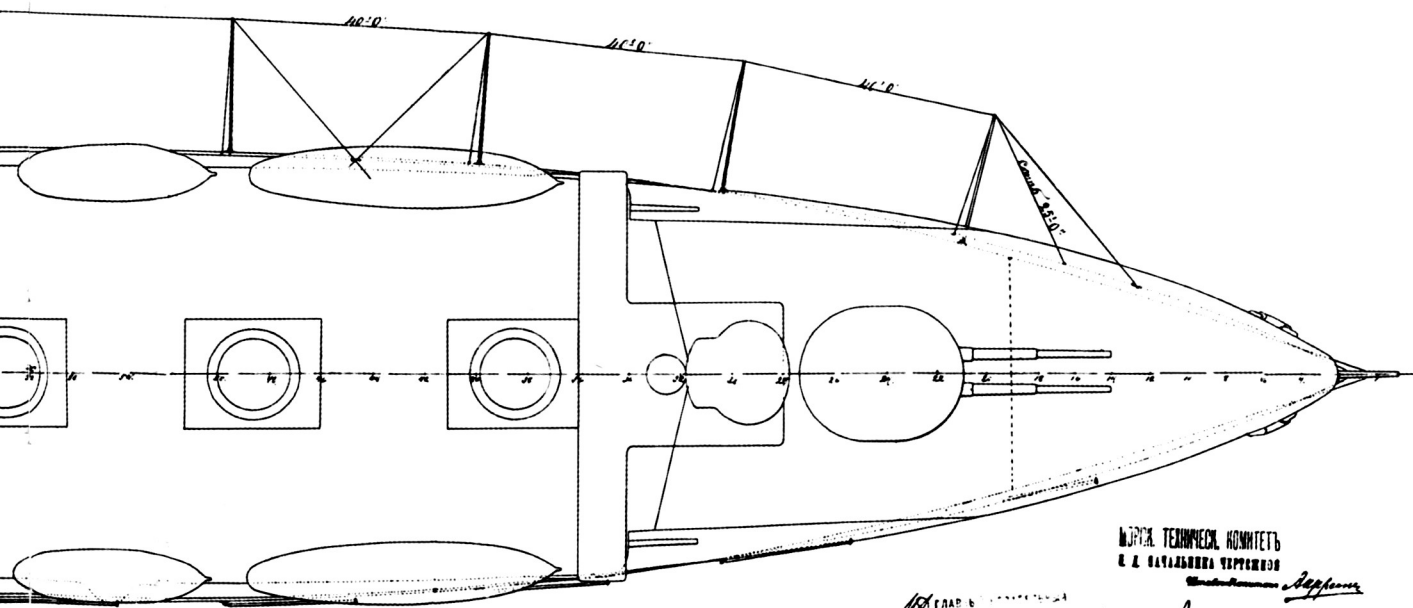
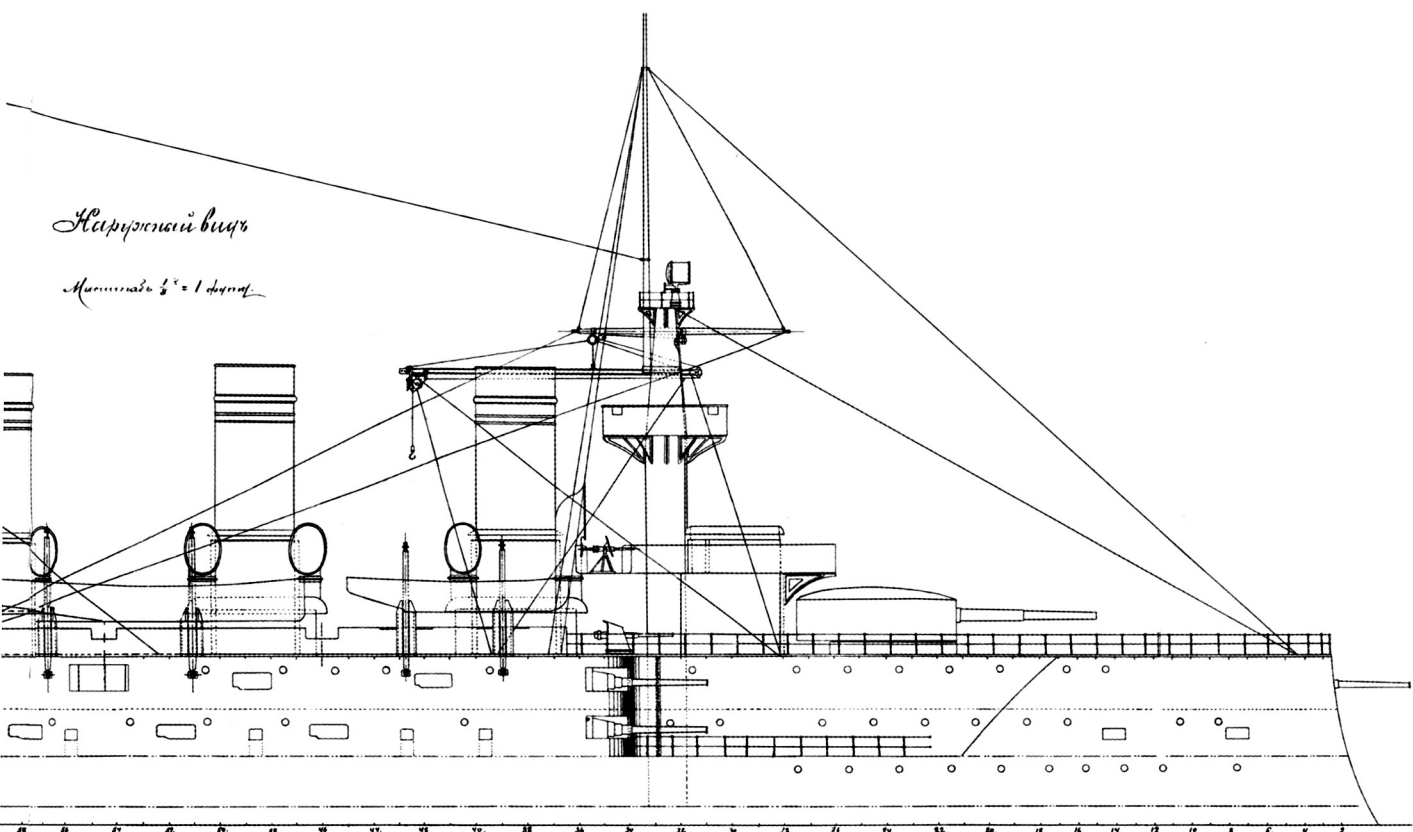


**Эскадренный броненосец «Пересвет». Вид сверху с показом проекта сетевого заграждения.**  
**С чертежа, датированного сентябрем 1897 года.**  
**Из фондов РГАВМФ**



Парусный вид

Масштаб  $\frac{1}{2}'' = 1$  фут



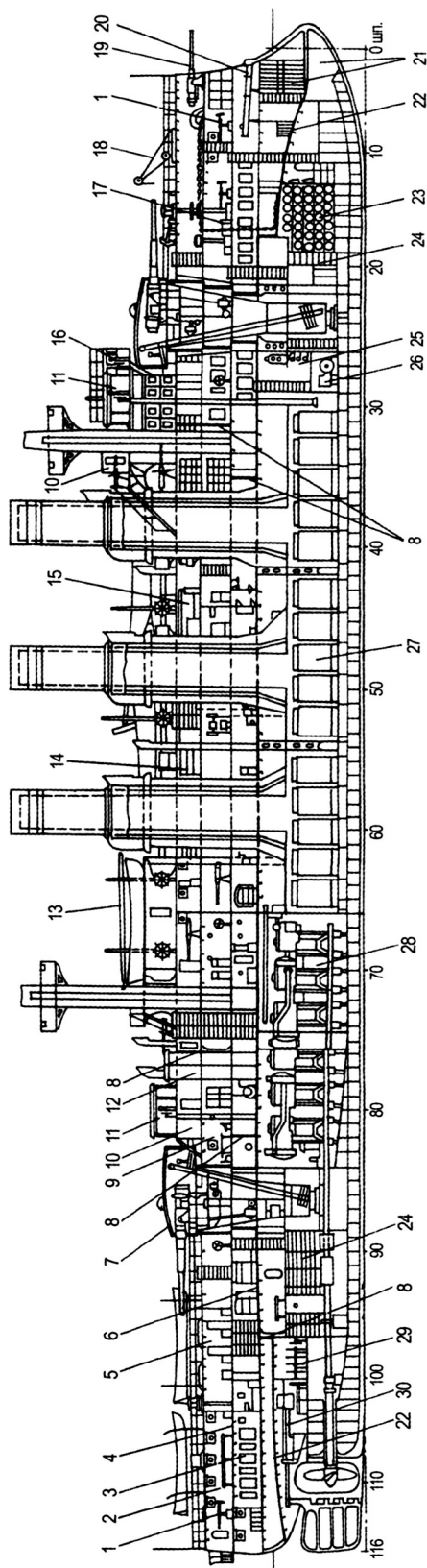
ИЗДАТ. ТЕХНИЧЕСКОМ КОМИТЕТЕ  
И. А. ПАВЛОВСКОГО

ИЗДАТ. ТЕХНИЧЕСКОМ КОМИТЕТЕ

1915  
ГЛАВ. Б. КОМИТЕТЕ  
ИЗДАТ. ТЕХНИЧЕСКОМ КОМИТЕТЕ

В. П. ПЕТРОВ 1915





Продольный разрез эскадренного броненосца «Пересвет».

1 — 47-мм пушка Гочкиса; 2 — адмиральская столовая; 3 — офицерские каюты; 4 — батарейная палуба; 5 — жилые помещения адмирала и командира; 6 — броневая палуба; 7 — 254-мм башенная установка; 8 — броневой траверз; 9 — офицерская кают-компания; 10 — штурманская рубка; 11 — боевая рубка; 12 — шахта вытяжной вентиляции машинного отделения; 13 — стрела для спуска плавсредств; 14 — офицерский камбуз; 15 — матросский камбуз; 16 — ходовая рубка; 17 — шпиль; 18 — крамбол; 19 — 152-мм орудие; 20 — минный аппарат; 21 — погреб мокрой провизии; 22 — скос броневой палубы; 23 — погреб мин заграждения; 24 — погреб 254-мм боеприпасов; 25 — отделение подводных минных аппаратов; 26 — помещение динамо-машин; 27 — котел; 28 — главная машина; 29 — штурвал ручного привода руля; 30 — румпельное отделение

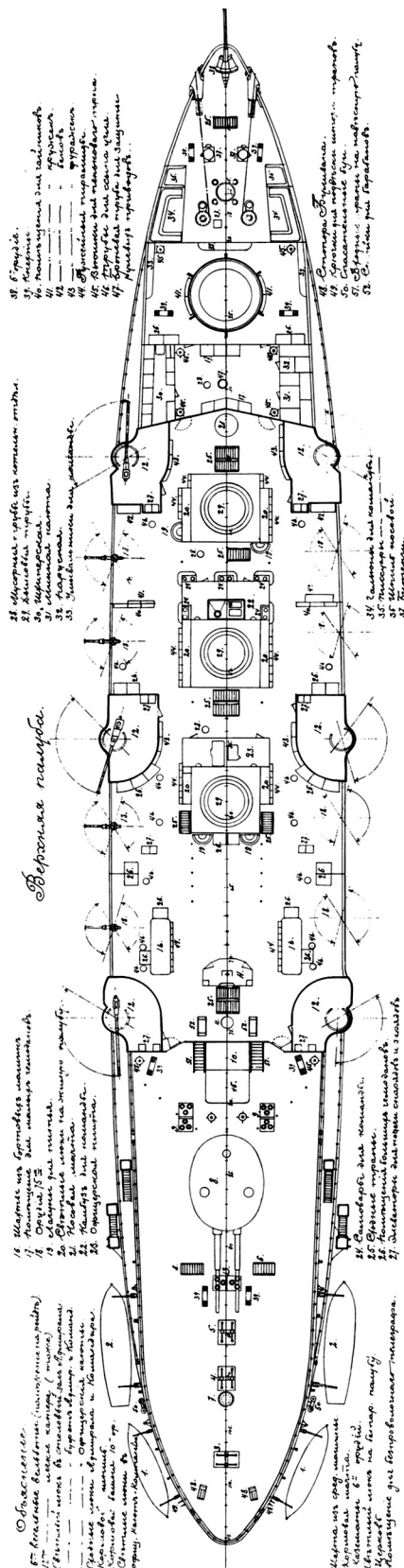
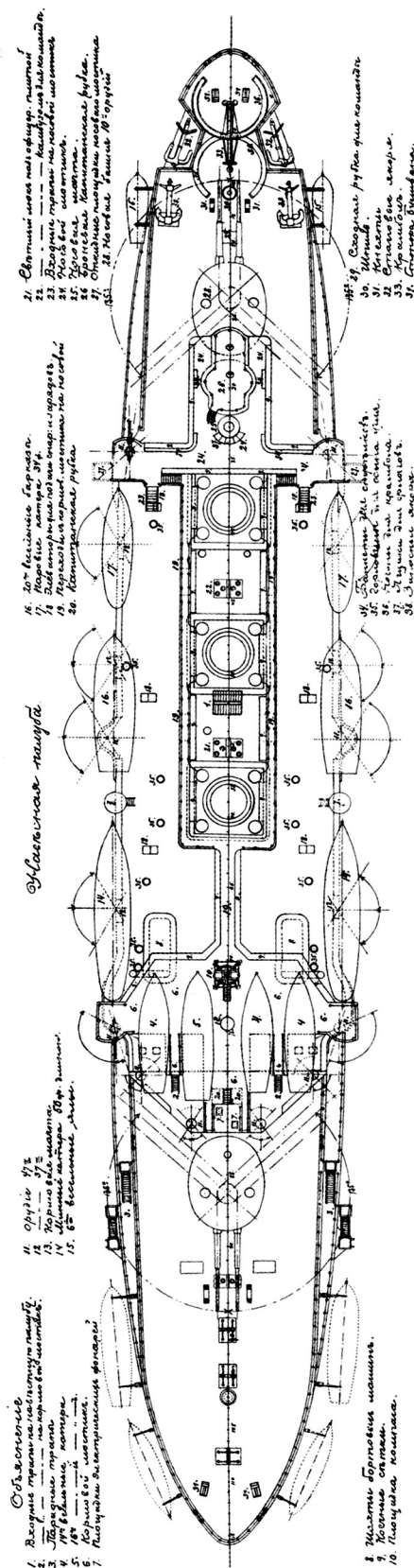
четыре станковых якоря Мартина весом по 7 т. Якорные цепи — производства Ижорских заводов, длиной по 70 сажень, весом по 11 т, диаметром 63,5 мм.

Мачты кораблей имели диаметр 1,83 м. Вес фок-мачты достигал 21,5 т, грот-мачты — 22,8 т. Внутри располагались винтовые лестницы.

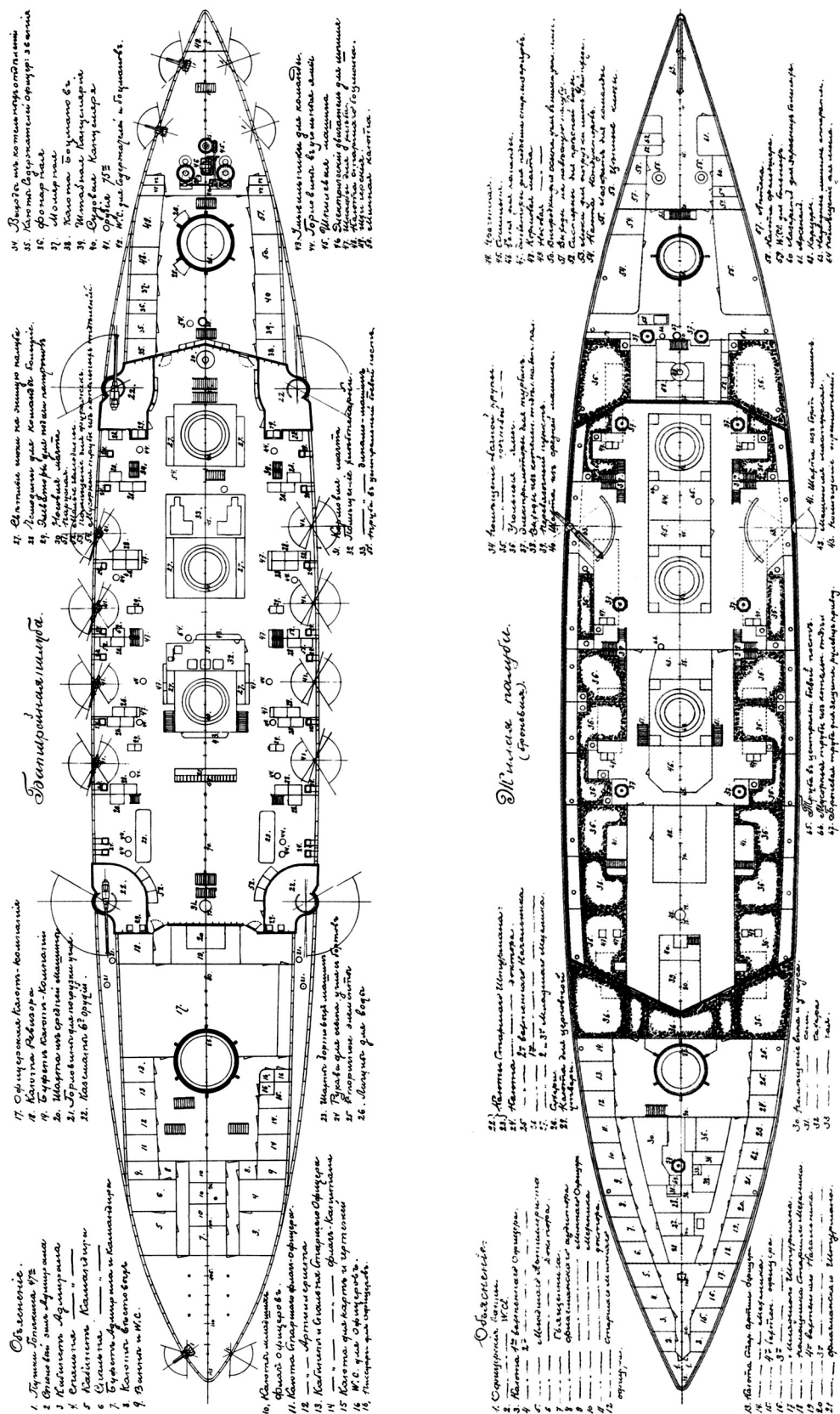
Штатные плавучие средства состояли из двух минных паровых катеров, двух паровых катеров, двух 20-весельных баркасов, двух 16-весельных и двух 12-весельных рабочих катеров, двух 14-весельных легких катеров, двух 6-весельных ялов и двух вельботов. На «Пересвете» и «Победе» стояло по одному 12,2 м и одному 10,4 м паровому катеру<sup>12</sup>. На «Ослябе» — оба паровых катера по 10,4 м. Все три броненосца имели по два минных катера по 15,2 м. Размещение плавсредств имело отличия. На «Пересвете» и «Победе» по бортам в средней части навесной палубы (считая с носа в корму) располагались по два паровых катера, затем — по два минных катера и по два 20-весельных баркаса. Все они спускались на воду S-образными шлюпбалками. На «Ослябе» 20-весельные баркасы находились посередине между паровым и минными катерами и спускались на воду шлюпбалками прямой формы. Часть шлюпок находилась на кильблоках на кормовом мостике, причем на «Пересвете» и «Победе» — перед грот-мачтой, а на «Ослябе» — по обеим сторонам от нее. Эти шлюпки спускались на воду с помощью двух стрел, закрепленных на грот-мачте.

Экипаж по штату должен был состоять из 28 офицеров и 750 нижних чинов. «Пересвет», предназначенный быть флагманским кораблем, отличался от двух других броненосцев планировкой и количеством жилых помещений, имел «столовое сало», кабинет, спальню адмирала с уборной и ванной, кабинет, спальню и уборную командира, буфет адмирала и командира, офицерский буфет, кают-компанию, флагманские и офицерские каюты, каюту вестовых. В каютах обивка мебели была сделана из шагреновой кожи коричневого цвета, а сама мебель из белого полированного дуба.

Лазарет располагался в носовой части жилой палубы между 20-м и 28-м шп. и был рассчитан всего на десять больных. С носу к нему примыкали помещения ванной и гальюна, с кормы — операционная каюта. Для оказания помощи раненым во время боя между 90-м и 96-м шп. располагался перевязочный пункт. Младший судовой врач К.Н. Кречунеско с горечью писал, что «Пересвет», будучи последним словом военноморской науки, не оставлен с медицинской стороны так, как это полагалось бы. Все недочеты в устройстве лазарета выходят наружу, когда сам в нем работаешь, когда приходится порою испытывать часы неприятного раздумья. Никто не станет спорить, что ка-



Чертежи из альбома эскадренного броненосца «Ослябя». Планы навесной (вверху) и верхней палуб



Чертежи из альбома эскадренного броненосца «Ослябя». Планы батарейной (вверху) и жилой (броневой) палуб

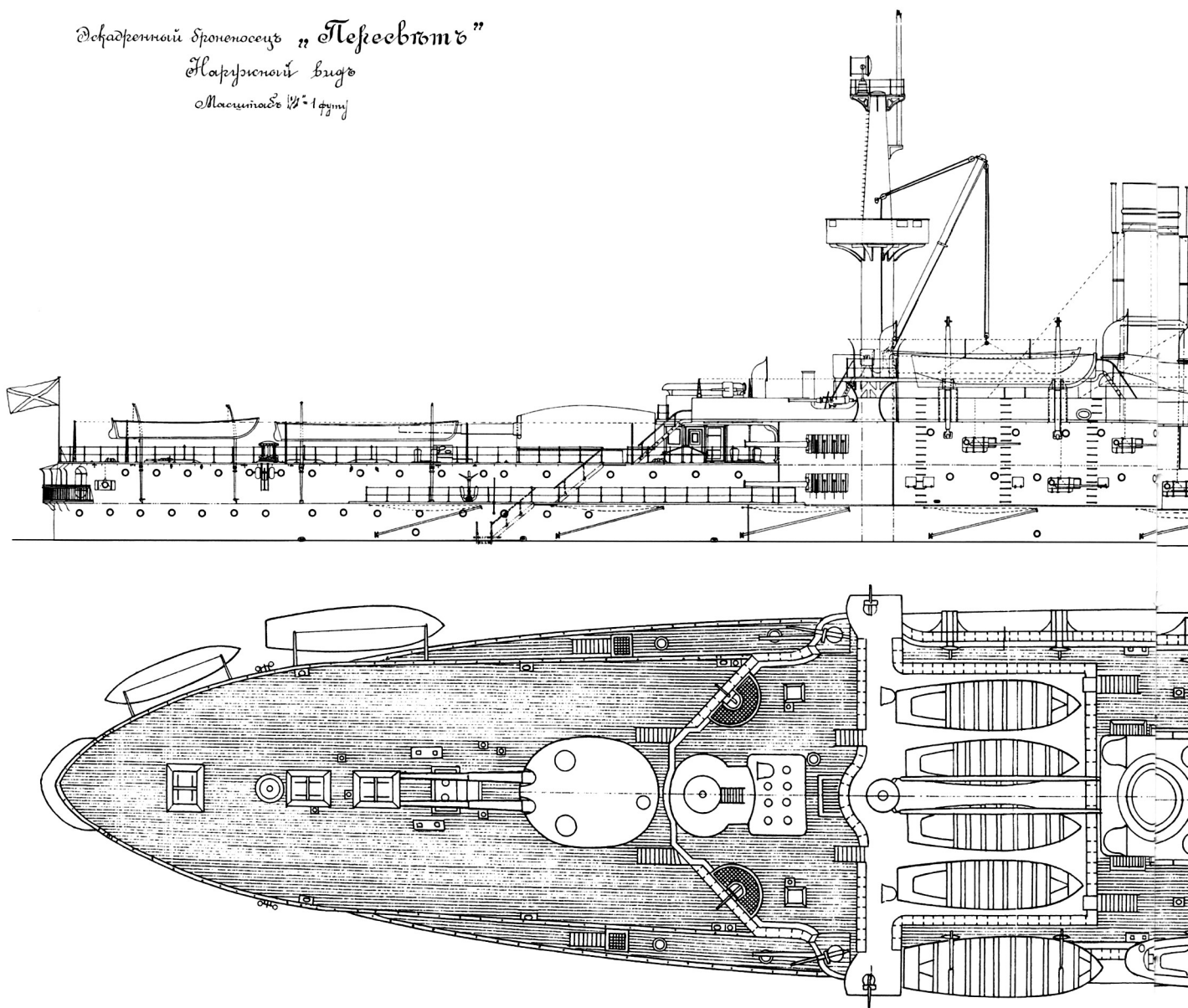




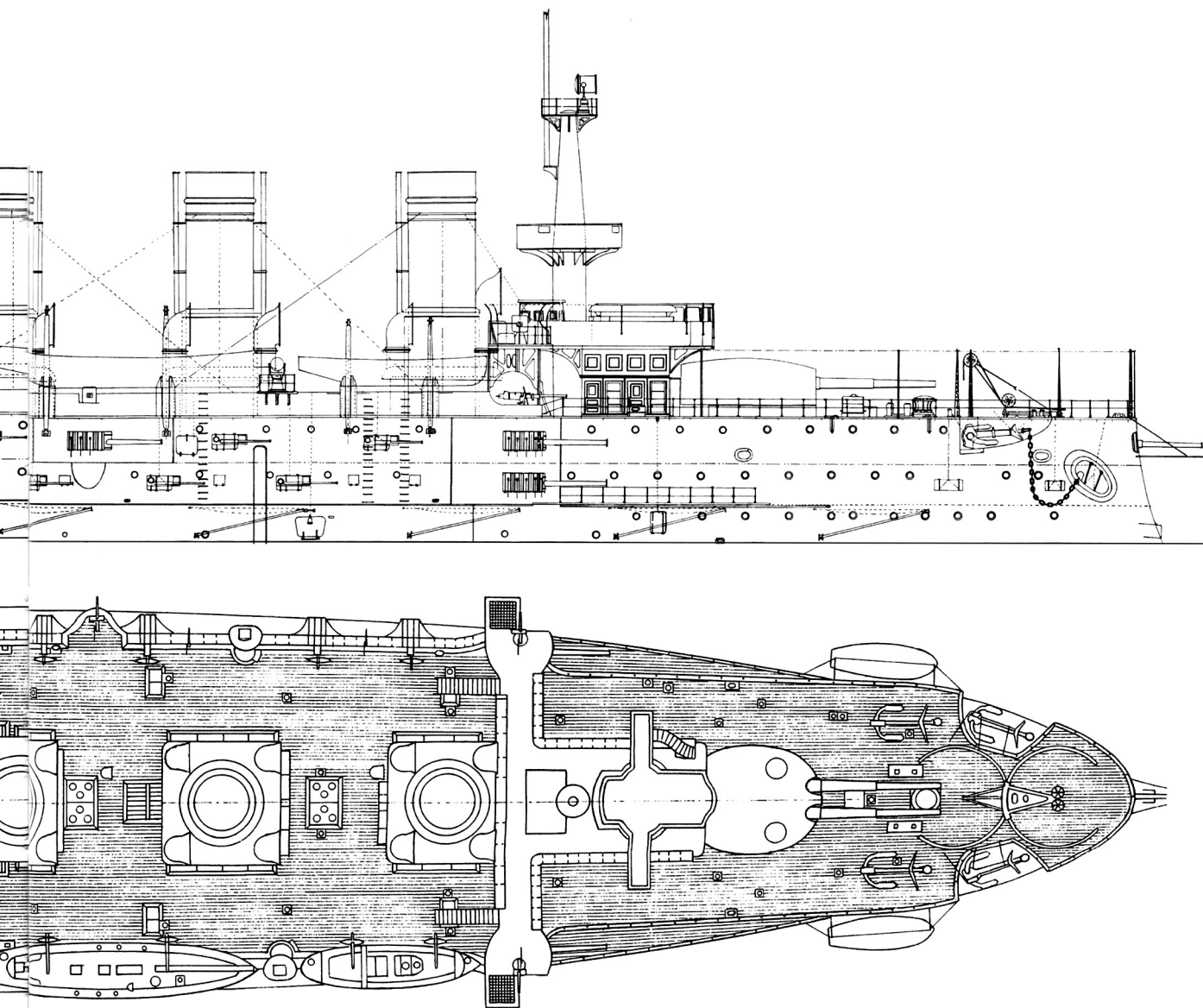
Эскадренный броненосец „Пересветъ“

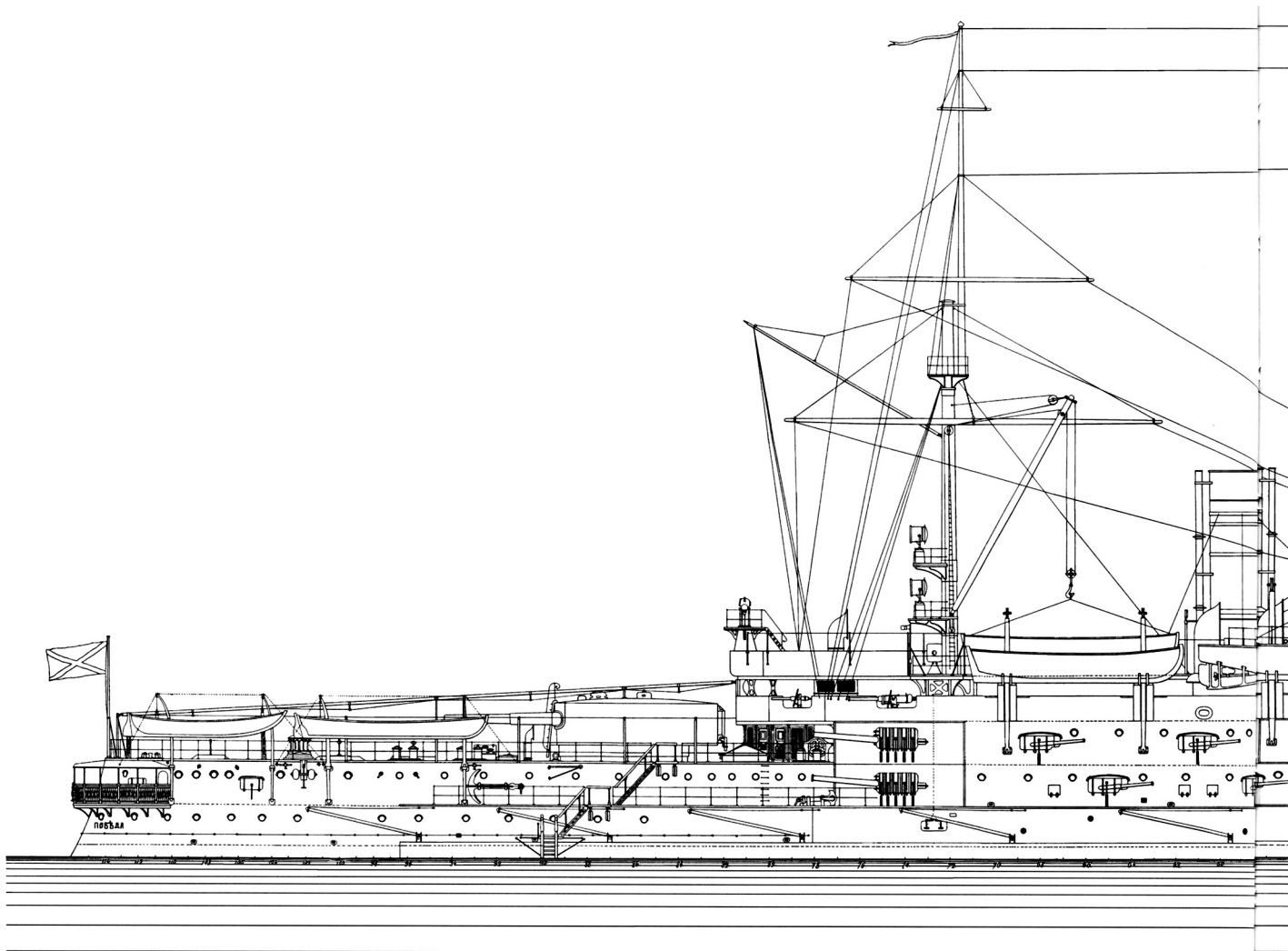
Поперечный видъ

Масштабъ 1/2" = 1 футу

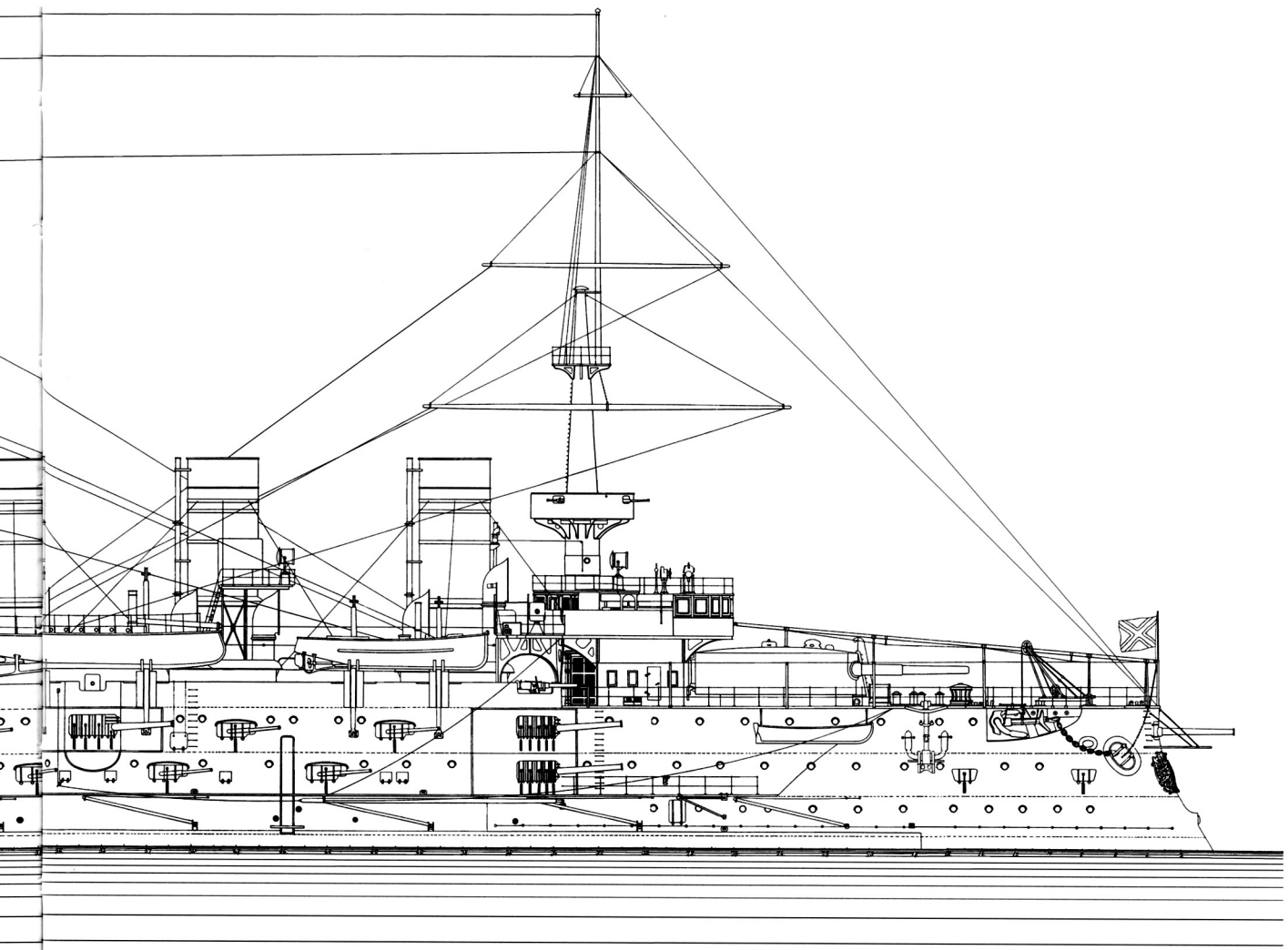


Эскадренный броненосец «Пересвет». Вид сбоку и сверху. С чертежа из фондов РГАВМФ



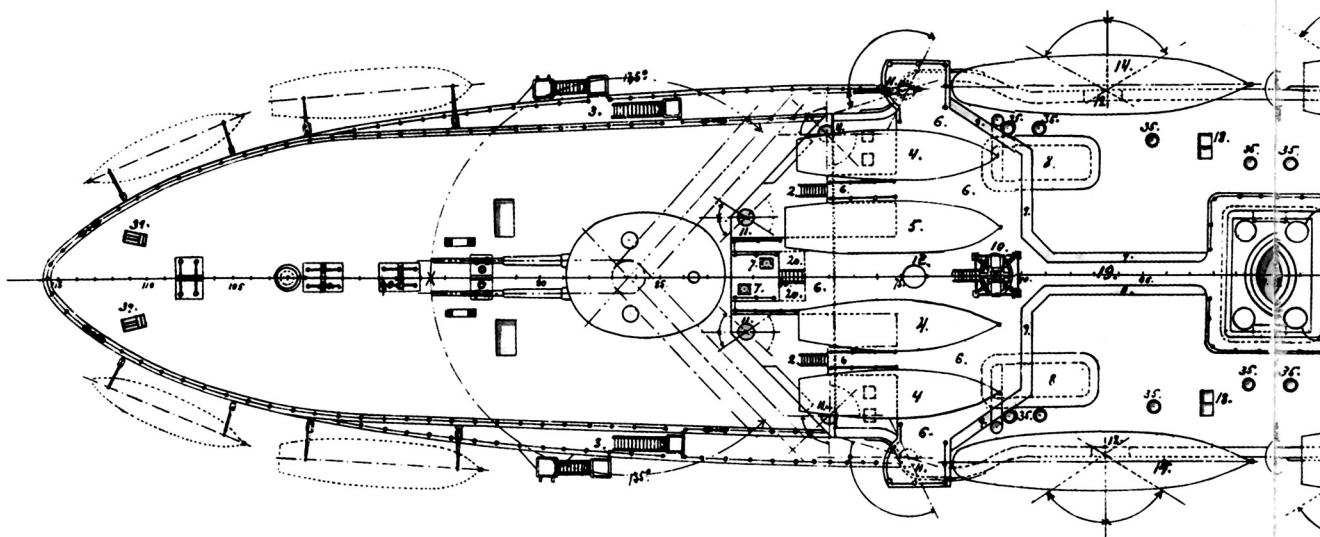
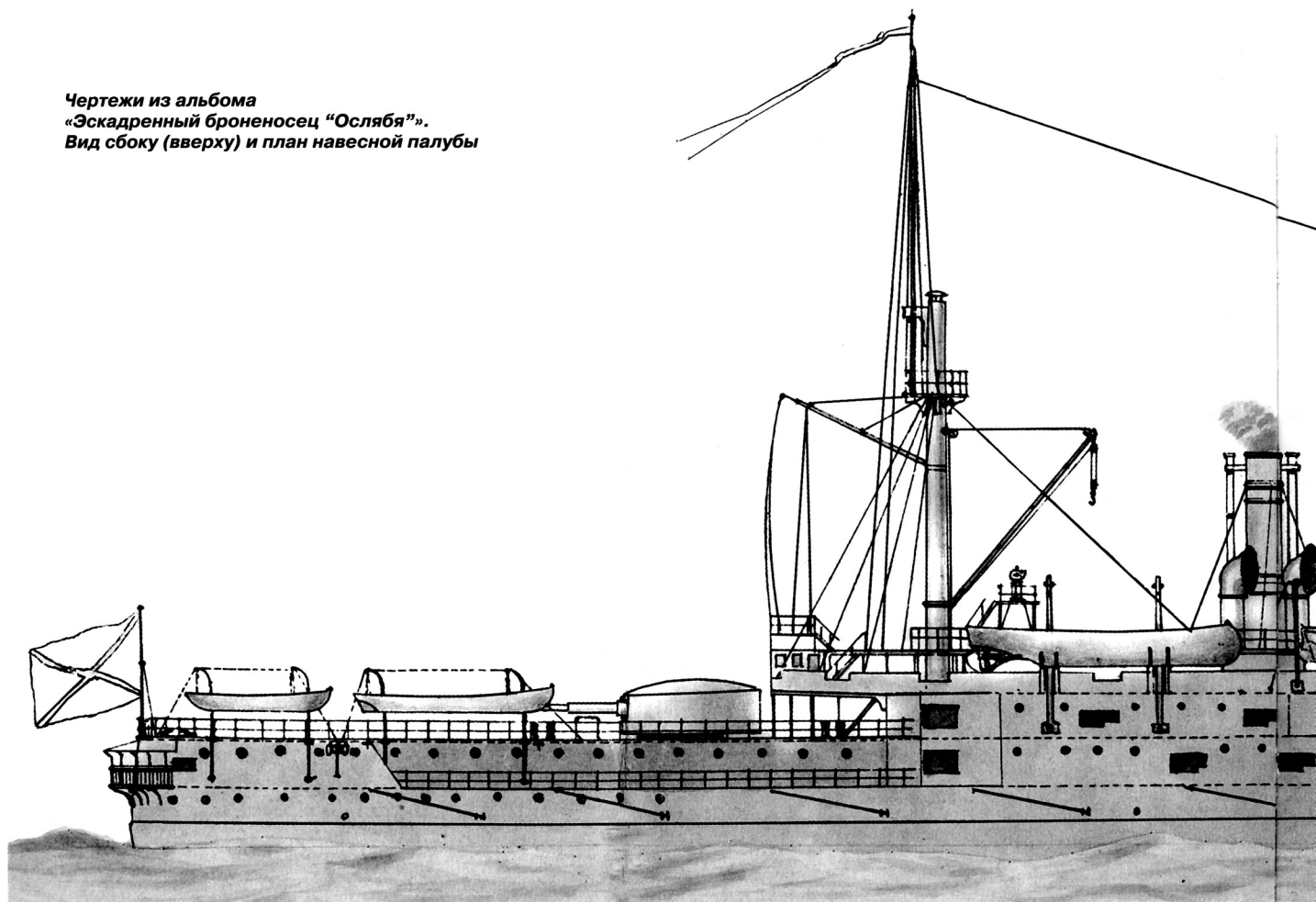


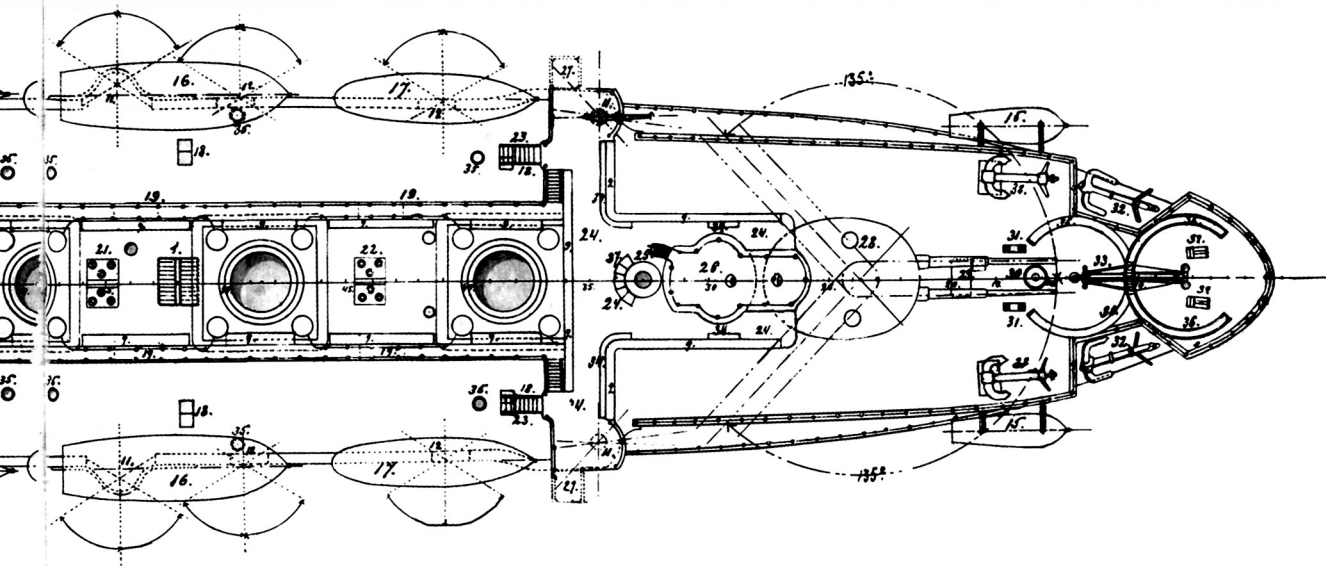
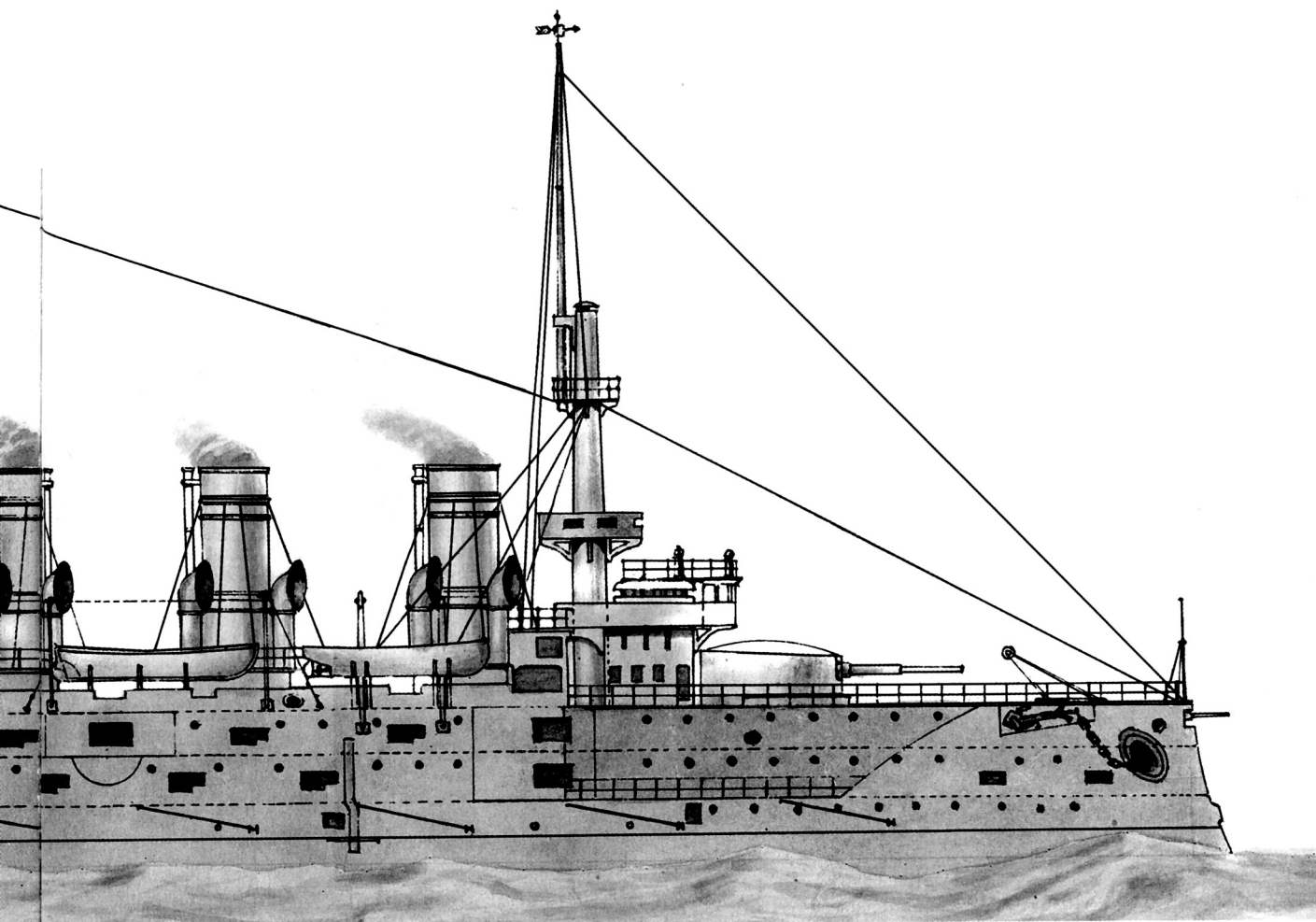
**Эскадренный броненосец «Победа». Вид сбоку. С чертежа из фондов РГАВМФ. Ф. 876. Оп. 23. Д. 10**



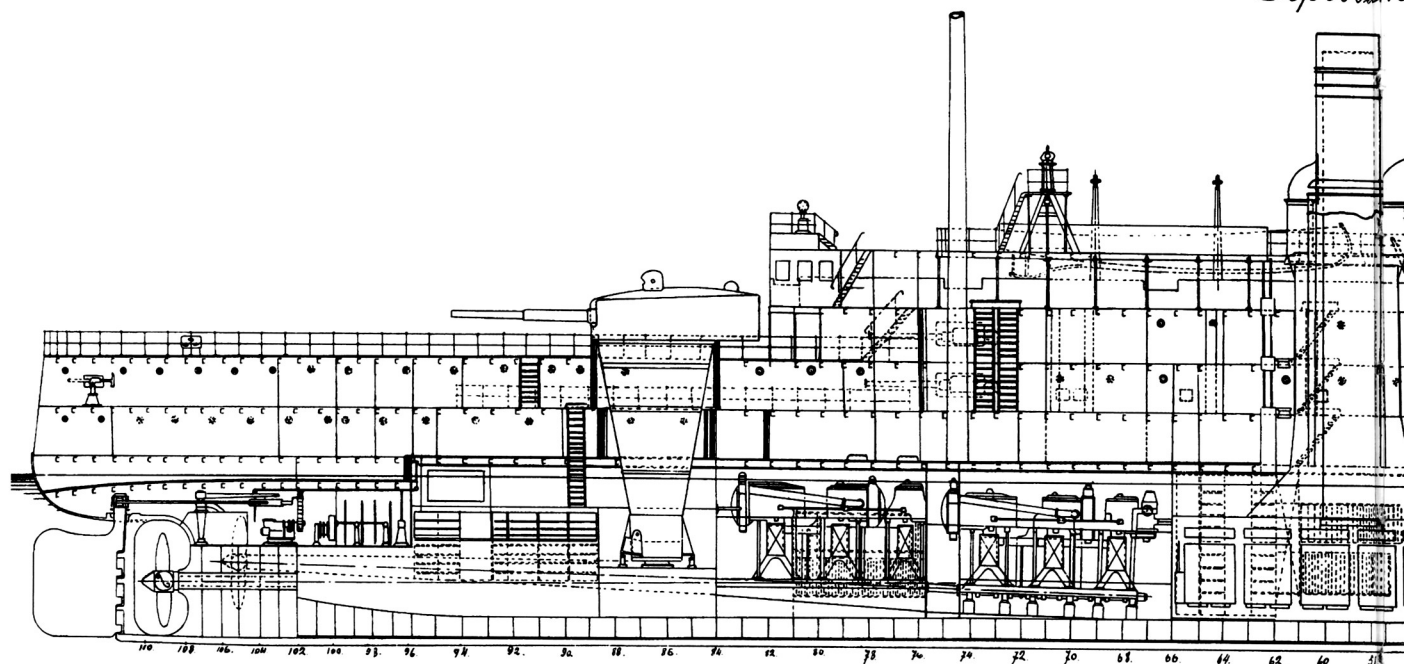


Чертежи из альбома  
«Эскадренный броненосец «Ослябя»».  
Вид сбоку (вверху) и план навесной палубы

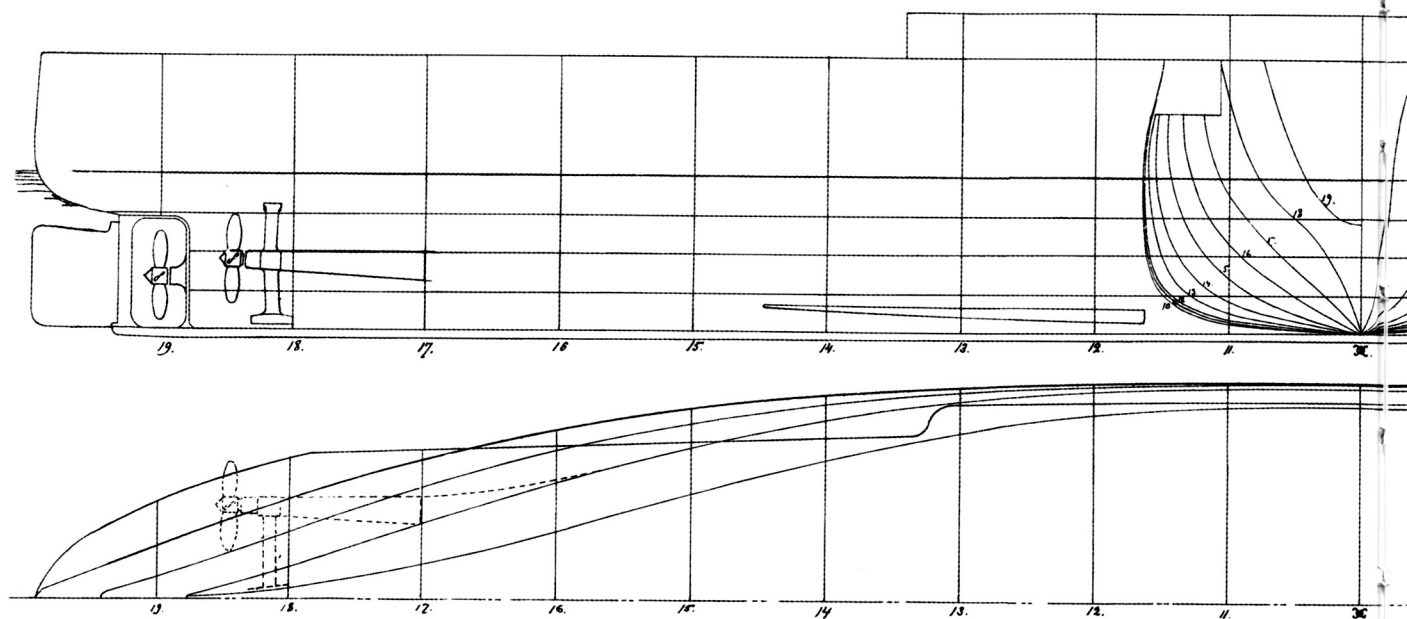




Продольный

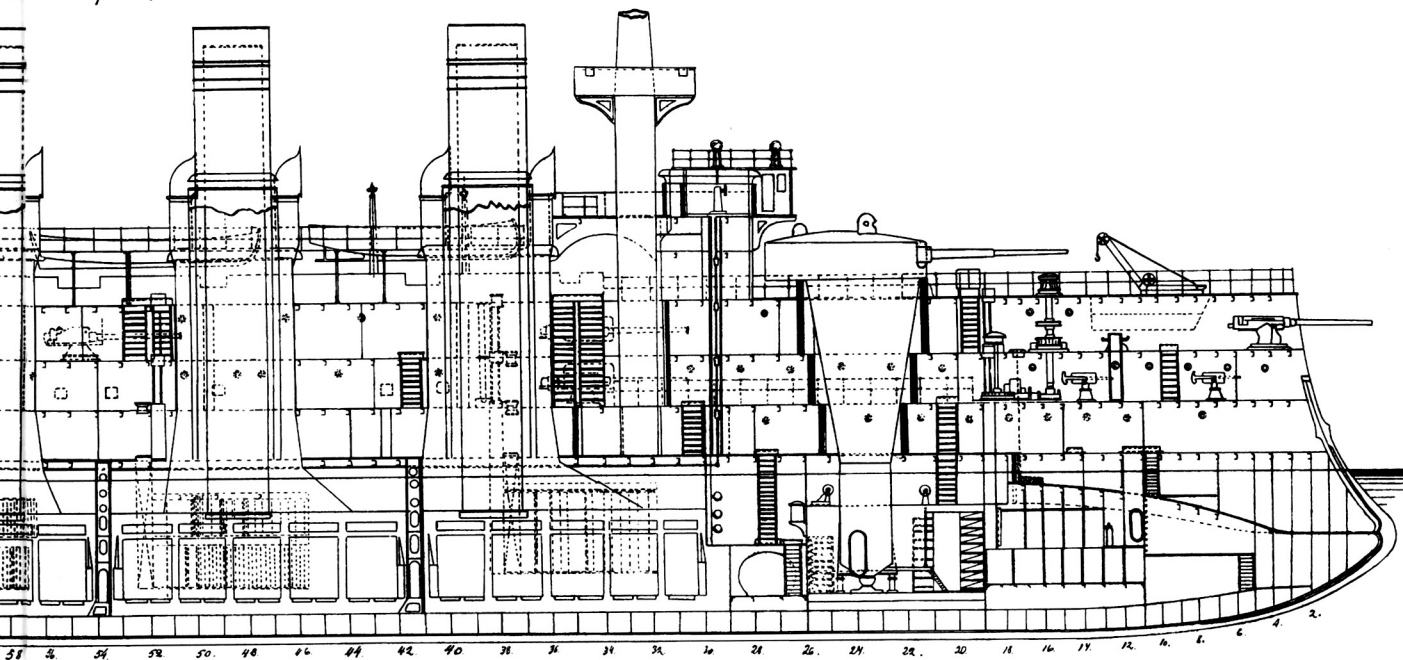


Теоретический

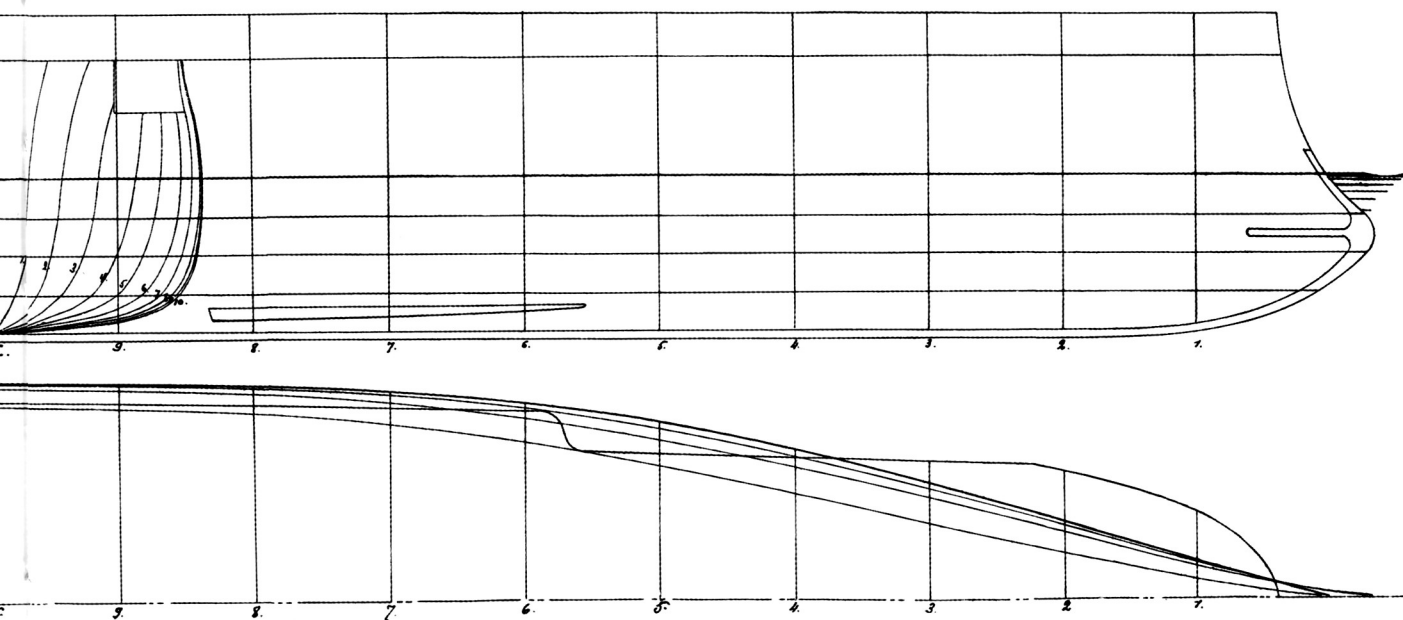


Эскадренный броненосец «Ослябя». Продольный разрез (вверху; с чертежа из фондов РГАВМФ) и теоретический чертеж (из альбома «Эскадренный броненосец «Ослябя»»)

рабочий разрезъ.



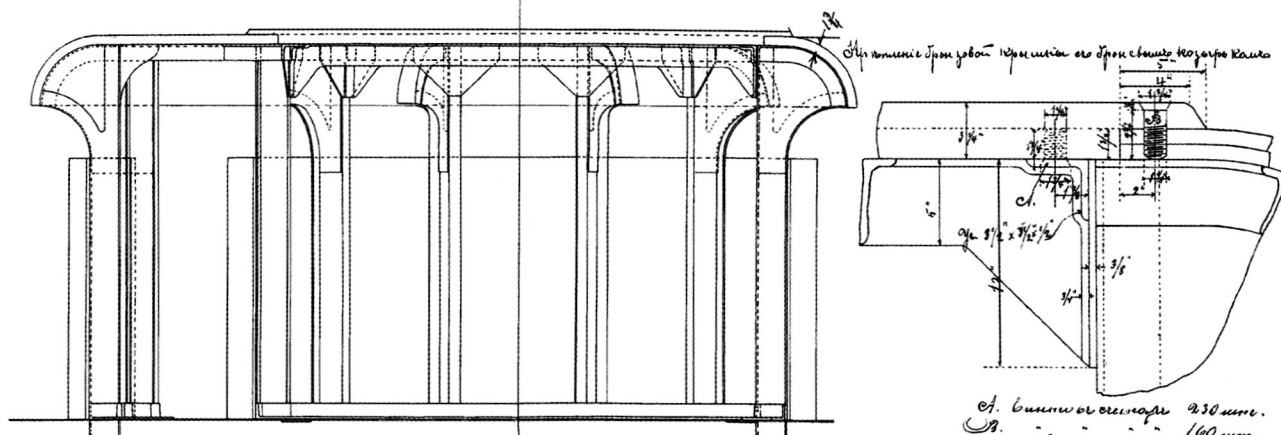
сний герметичесъ.



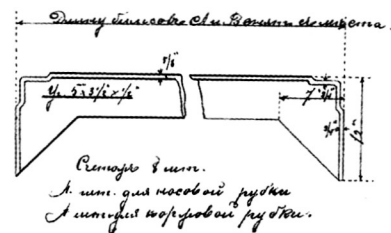
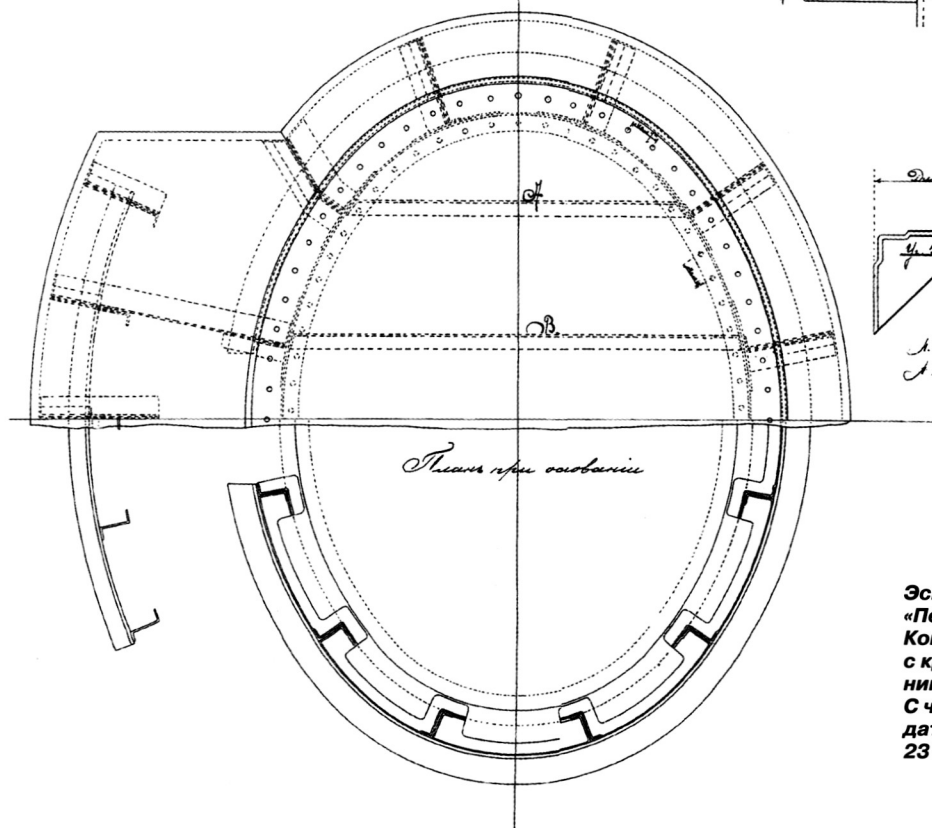
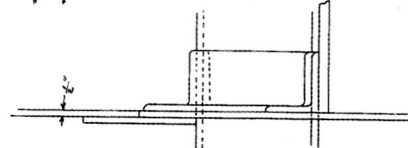


Эскадренный броненосец "Пересвет".  
Крыша и основание боевой рубки из никелевой бронзы.

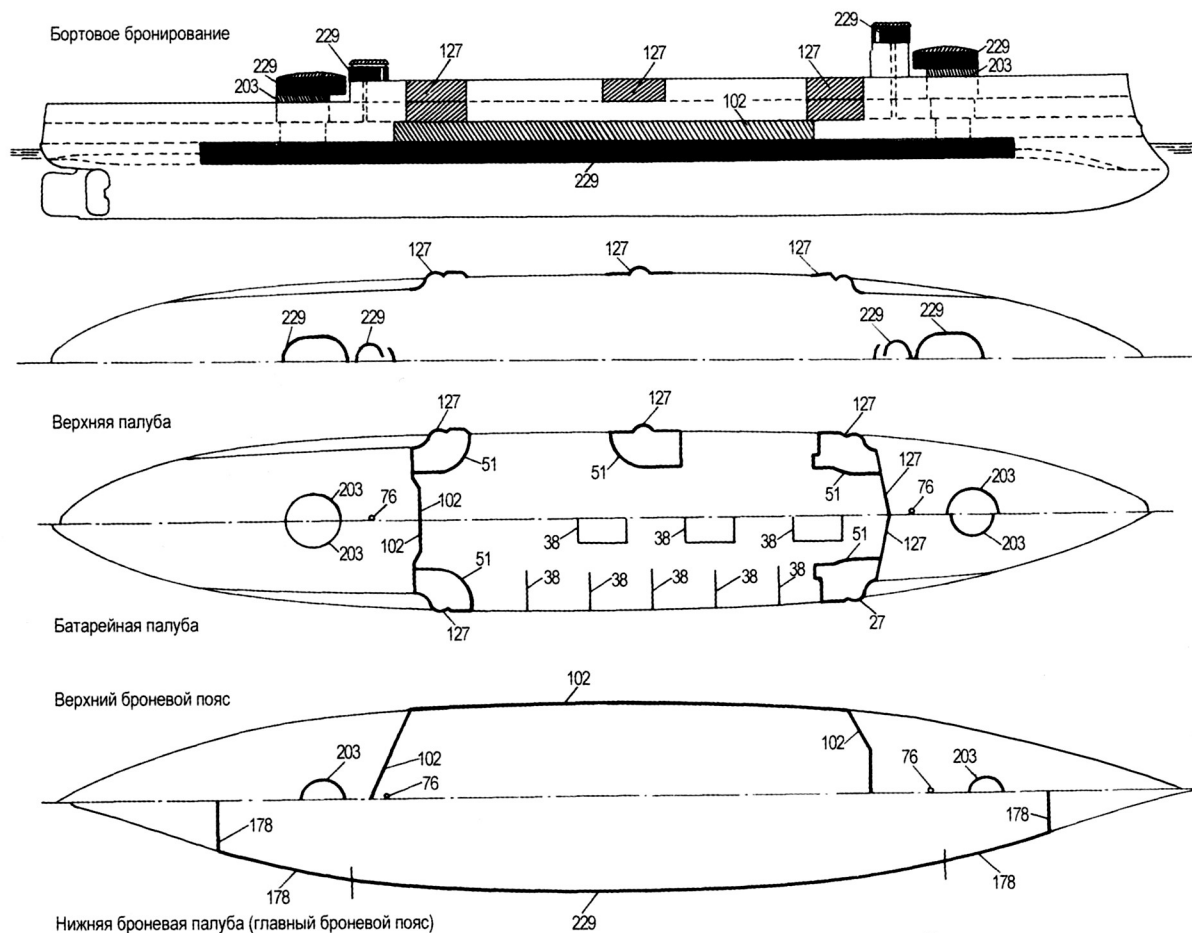
Масштаб  $\frac{1}{4}$  и  $\frac{1}{8}$  дюйма  
Продольный разрез



План крыши

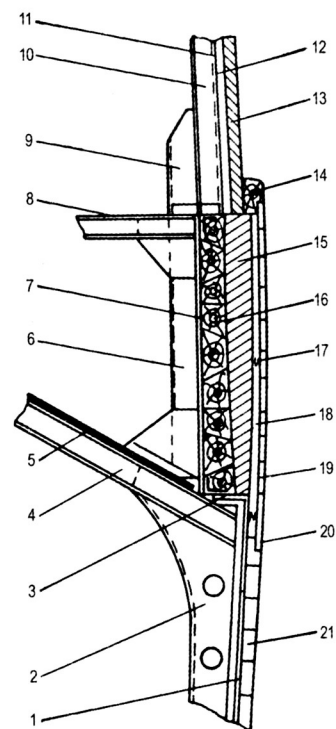


Эскадренный броненосец  
"Пересвет".  
Конструкция боевой рубки  
с крышей и основанием из  
никелевой бронзы.  
С чертежа из фондов РГАВМФ,  
датированного  
23 февраля 1899 года

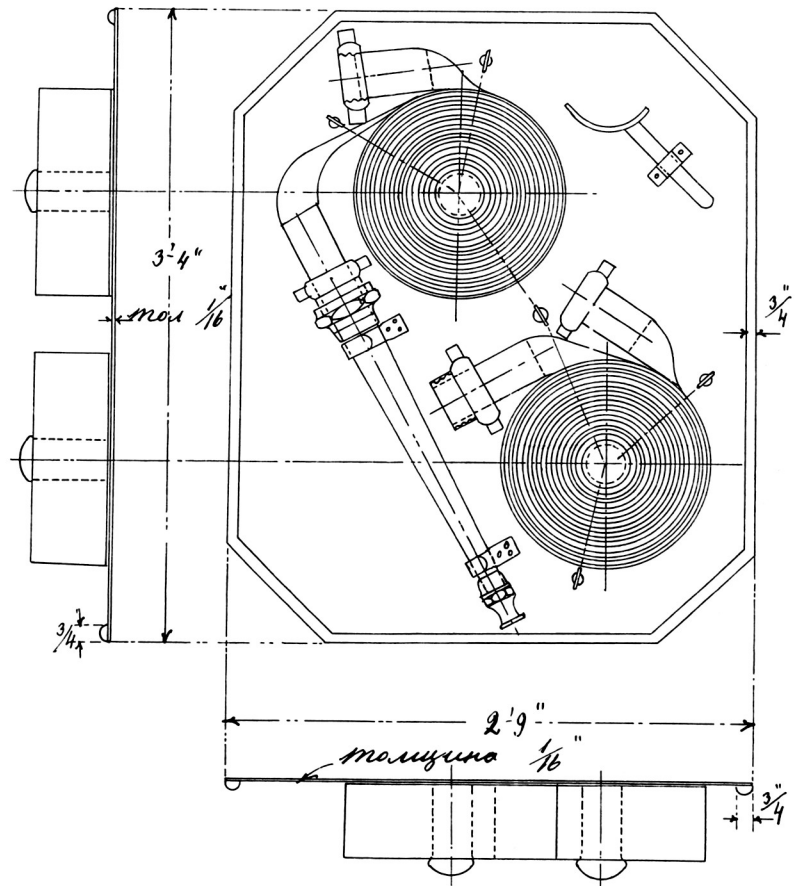


**Схема бронирования эскадренных броненосцев «Пересвет» и «Ослябя».**  
Толщина брони в мм

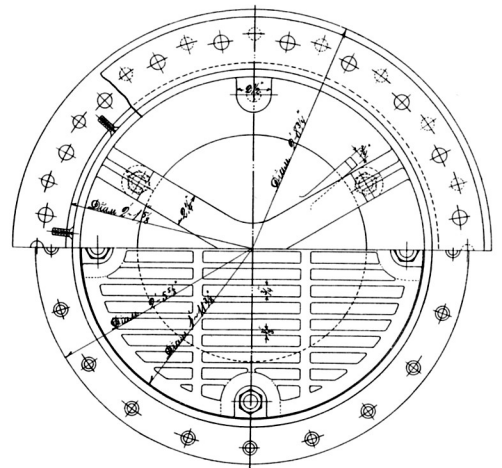
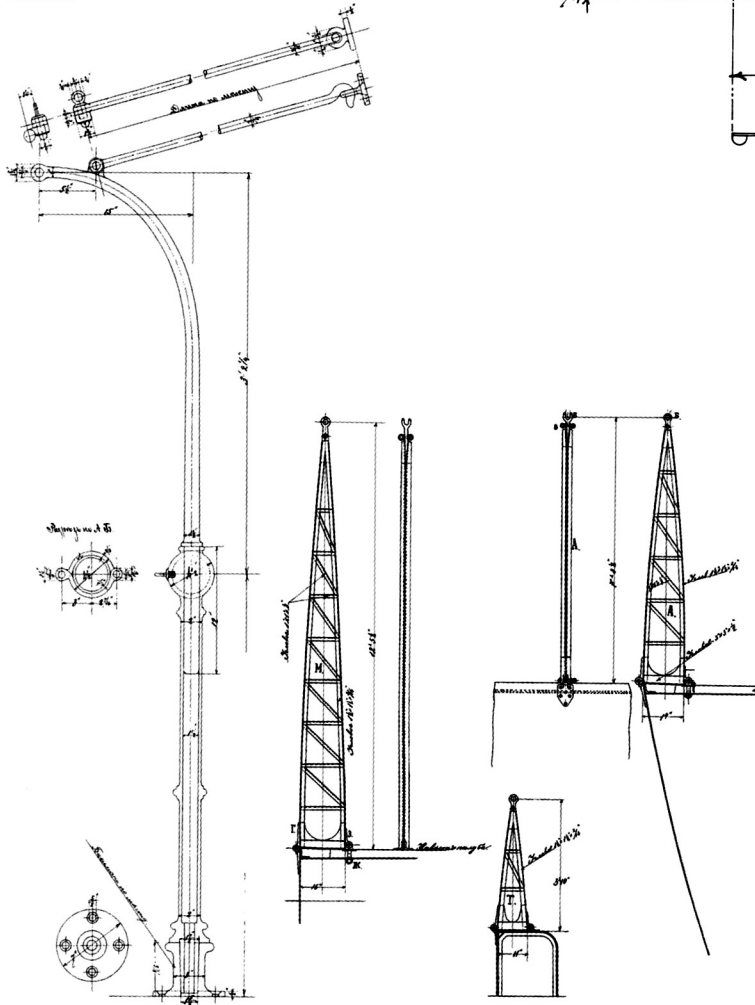
Схема крепления бортовой брони и обшивки эскадренных броненосцев типа «Пересвет»: 1 — наружная обшивка борта; 2 — шпангоут; 3 — стрингер; 4 — бимс под скосом броневой палубы; 5 — скос броневой палубы; 6 — стойка набора; 7 — водонепроницаемая обшивка (рубашка) под броней; 8 — бимс и настил дополнительной палубы; 9 — верхний конец стойки; 10 — стойка бортового набора каземата; 11 — рубашка брони каземата; 12 — деревянная подкладка под броней каземата; 13 — бортовая плита брони каземата; 14 — привальный брус; 15 — плита броневое пояса по ватерлинии; 16 — брусья деревянной подкладки под броневым поясом; 17 — продольный Z-образный профиль, закрепленный на плитах брони; 18 — вертикальные деревянные брусья (чаки); 19 — продольные брусья второго слоя деревянной обшивки; 20 — медная обшивка; 21 — однослойная деревянная обшивка под медной обшивкой вне броневое пояса



**Пожарный щит**



**Тентовые стойки**



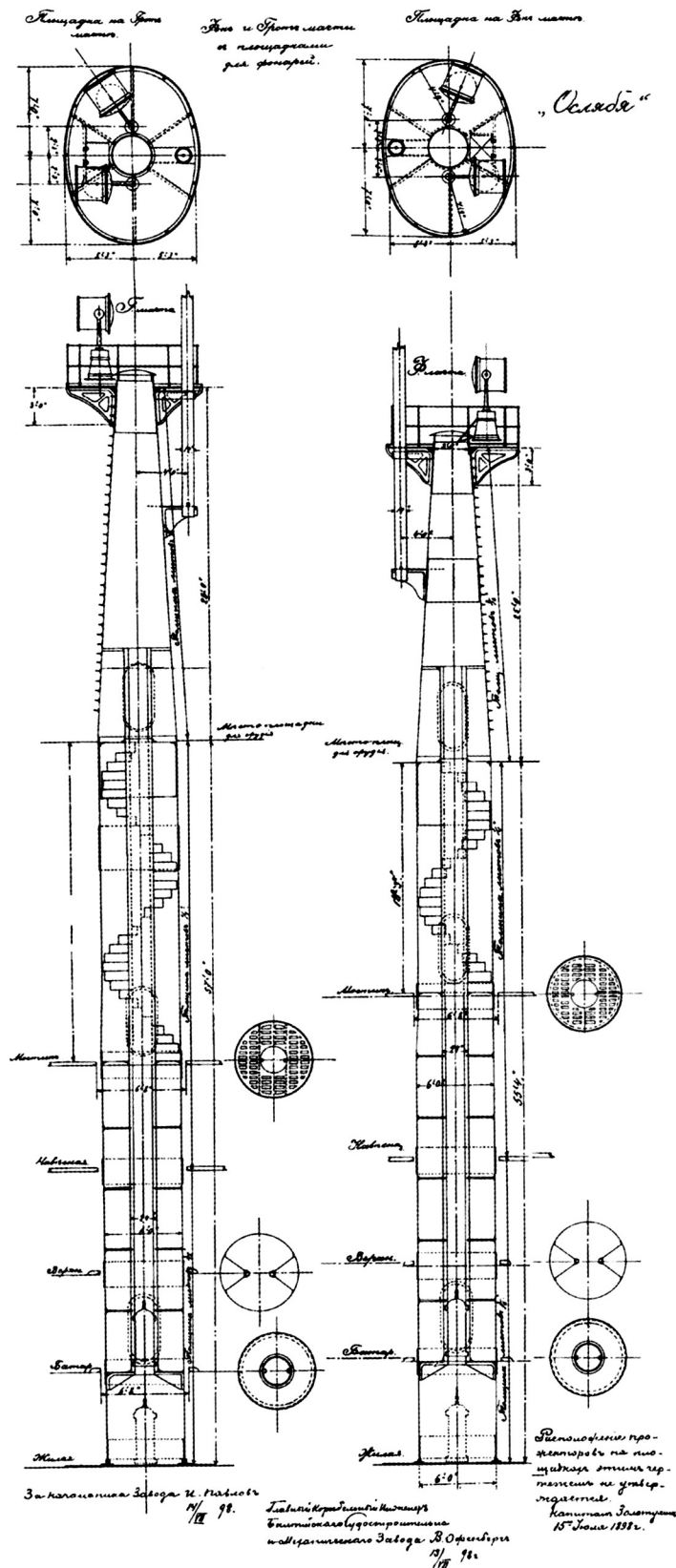
**Наружная решетка  
КИНГСТОНА**

ждое военное судно на первом плане должно иметь чисто военные цели, но, к сожалению, этот принцип проводится не совсем последовательно. Устраиваются громадные кают-компании с целыми салонами, столовыми, а больные иногда ютятся в тесноте»<sup>13</sup>.

«Победа», при тех же главных размерах, что и у двух других броненосцев, существенно отличалась формой корпуса. Практически корабль был построен по другому теоретическому чертежу. Форштевень и ахтерштевень имели другой наклон, завал надводного борта в средней части корабля был другой формы (более прямой в районе ватерлинии), более полные обводы надводной части в корме, отсутствовали подводные деревянные и медная обшивки.

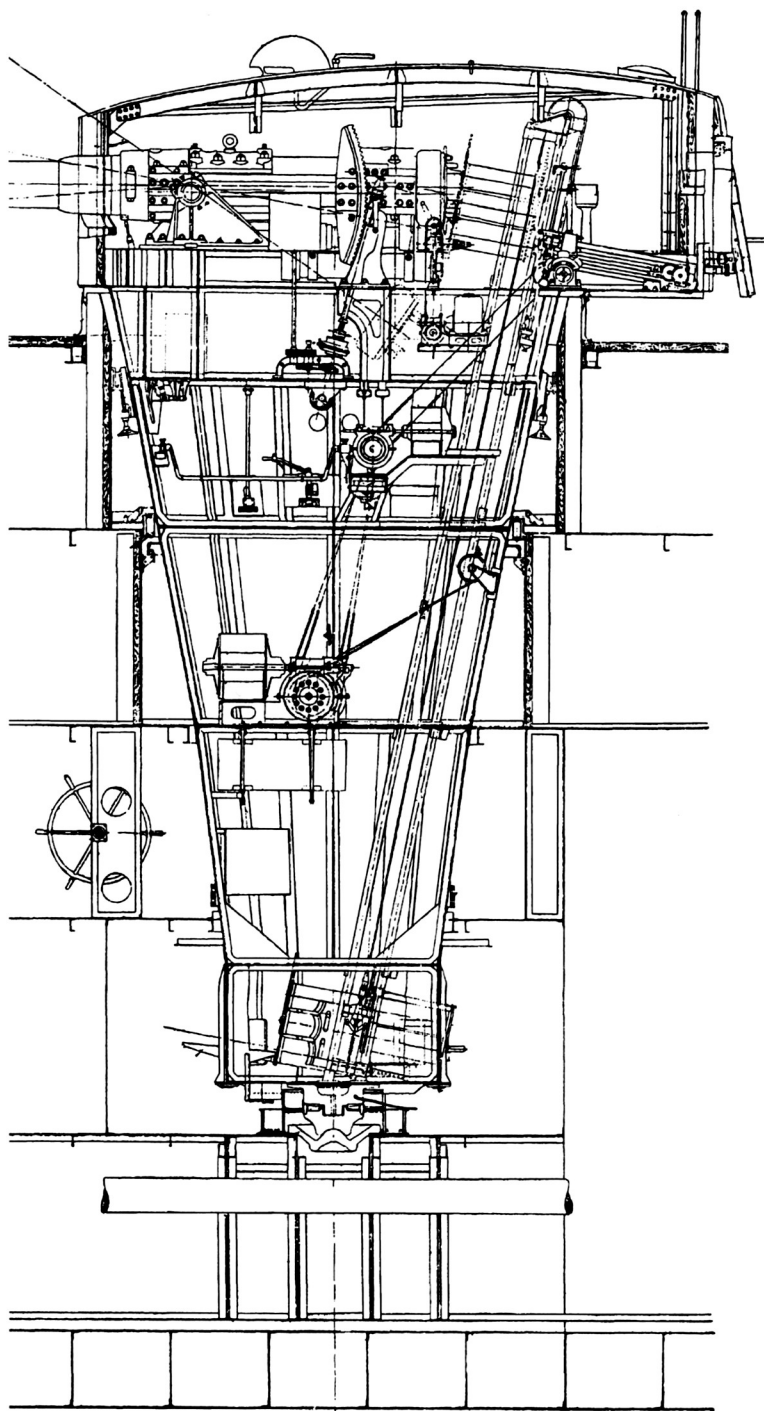
Как уже отмечалось, «Пересвет» отличался от своих собратьев наличием боевого марса на грот-мачте. На «Ослябе» от второго боевого марса отказались, и заказанная для этого корабля грот-мачта с марсом была установлена на «Победе» в качестве фок-мачты. «Победу» от «Осляби» по внешнему виду можно отличить по расположению стеньги относительно мачт: на «Победе» стеньги впереди мачт, на «Ослябе» — сзади. По предложению командира «Осляби» капитана 1 ранга В.К. Витгефта, на крыльях командного мостика установлены башенки-маяки для отличительных огней; они же служили тумбами 47-мм пушек. Кроме того, на кормовом мостике «Осляби» за грот-мачтой установлен кормовой машинный телеграф, а на верхней палубе — металлическая рубка для беспроволочного телеграфа. На «Ослябе» и «Победе» удлиннен кормовой мостик и устроены крепления для коечных сеток. «Ослябя», в отличие от других, имел переходные мостики над навесной палубой, по которым можно было пройти с носового мостика на кормовой. На кораблях Балтийского завода ахтерштевень к килю крепился на болтах, а на «Ослябе» — на заклепках. На «Пересвете» настил верхней палубы был из сосновых досок, на «Ослябе» — из тиковых.

Два носовых прожектора у «Осляби» и «Победа» находились на носовом мостике, а у «Пересвета» — на салинге фок-мачты. Два средних прожектора располагались по бортам на коечных сетках, у «Пересвета» — напротив первой дымовой трубы, у «Осляби» — у третьей; у «Победа» средняя пара прожекторов была на площадке спереди средней дымовой трубы. Кормовая пара



**Конструкция грот- (слева) и фок-мачт эскадренного броненосца «Ослябя». С чертежа, датированного июлем 1898 года. Из фондов РГАВМФ**





**254-мм  
двухорудийная  
башенная  
артиллерийская  
установка  
эскадренных  
броненосцев  
«Пересвет» и «Ослябя»**

прожекторов на «Пересвете» находилась на площадке внизу грот-мачты, на «Победе» — там же, но один над другим, на «Ослябе» — в самом конце кормового мостика. Запасные якоря на «Пересвете» находились на полубаке, а на «Ослябе» и «Победе» — по бортам в носовой части. Шесты противо-

минных сетей, как правило, на «Пересвете» по-походному заваливались в нос, у двух других кораблей — в корму, хотя шарнирное устройство позволяло разворачивать шесты в обе стороны.

Отличалась на «Победе» и форма башен главного калибра. Различия в установке 47-мм пушек показаны в разделе об артиллерии, шлюпок и катеров — в разделе о плавсредствах.

«Пересвет» обошелся казне в 10,54 млн, «Ослябя» — в 11,34 млн, «Победа» — в 10,05 млн руб. При одинаковой стоимости брони (1,34 млн), вооружения (1,62 млн) и механизмов (3,1 млн) стоимость работ Нового Адмиралтейства по постройке «Осляби» составила 5,3 млн, что было на 1,3 млн дороже «Победы» постройки Балтийского завода. Все три корабля построены с перегрузкой: «Пересвет» — на 1136 т (9%); «Ослябя» — на 1734 т (13,6%), «Победа» — на 646 т (5%). В результате осадка «Пересвета» с нормальным запасом угля составляла 8,43 м вместо 7,93 м по проекту. Верхняя кромка главного броневое пояса возвышалась над водой всего на 40 см вместо 91 см. При полном запасе угля водоизмещение достигало 14 790 т, осадка — 9,1 м, главный броневой пояс уходил под воду на 30 см.

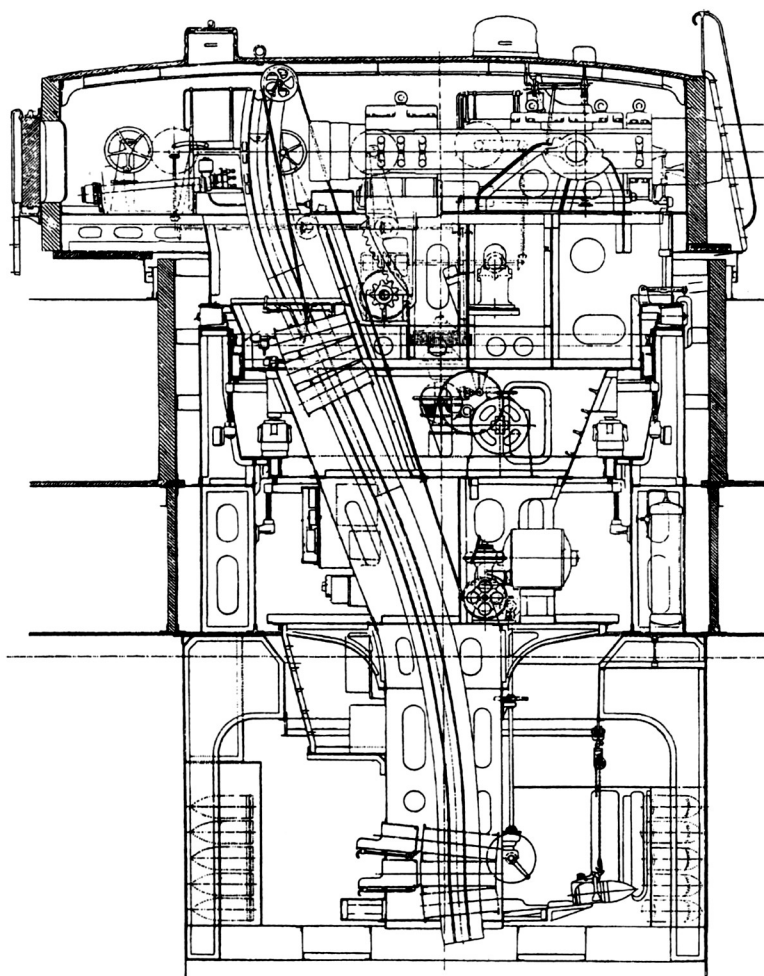
При проектировании считалось, что при попадании снарядов в не защищенные броней оконечности выше броневой палубы объем затопленных отсеков будет небольшим и не приведет к значительному увеличению посадки корабля. Помещения ниже броневой палубы по замыслу конструкторов со стороны бортов должны быть защищены скосами и толщиной воды. Практика показала, что этот расчет оказался несостоятельным. При попадании снарядов в небронированные оконечности повреждались переборки и палубы, в результате вода затопливалась значительно большие объемы помещений, чем предполагали конструкторы. Образовывались крен и дифферент, в воду погружались пробоины небронированного борта. В жилой палубе, не имевшей большого количества водонепроницаемых переборок, скапливались большие объемы воды, снижалась остойчивость. При дальнейшем увеличении посадки корабля в воду входили порты казематных орудий, портики которых к этому времени были повреждены огнем противника. Не оправдались и надежды на дальноточность новых 254-мм орудий. Увеличение угла возвышения с 15° до 35° должно было обеспечить дальность в 120 кабельтовых. Но на практике из-за стремления максимально облегчить конструкцию прочность стволов оказалась недостаточной. В связи с этим пришлось уменьшить заряд, усилить конструкцию и ограничить максимальный угол возвышения 20°. В результате максимальная дальность стрельбы «Победы» была всего 88, «Пересвета» — 95, а «Осляби» — 115 кабельтовых.

Энергетическая установка кораблей на практике оказалась неэкономичной и имела повышенный расход угля. Из опыта плаваний выяснилось, что броненосцы этого типа расходуют в сутки 100–114 т угля при скорости хода 12 уз. Для сравнения: «Цесаревич» расходовал 76 т в сутки при той же скорости. Это ограничивало дальность плавания 5000 миль вместо 6860 по проекту, и то в хорошую погоду. Имели недостатки и вспомогательные механизмы, корабельные системы.

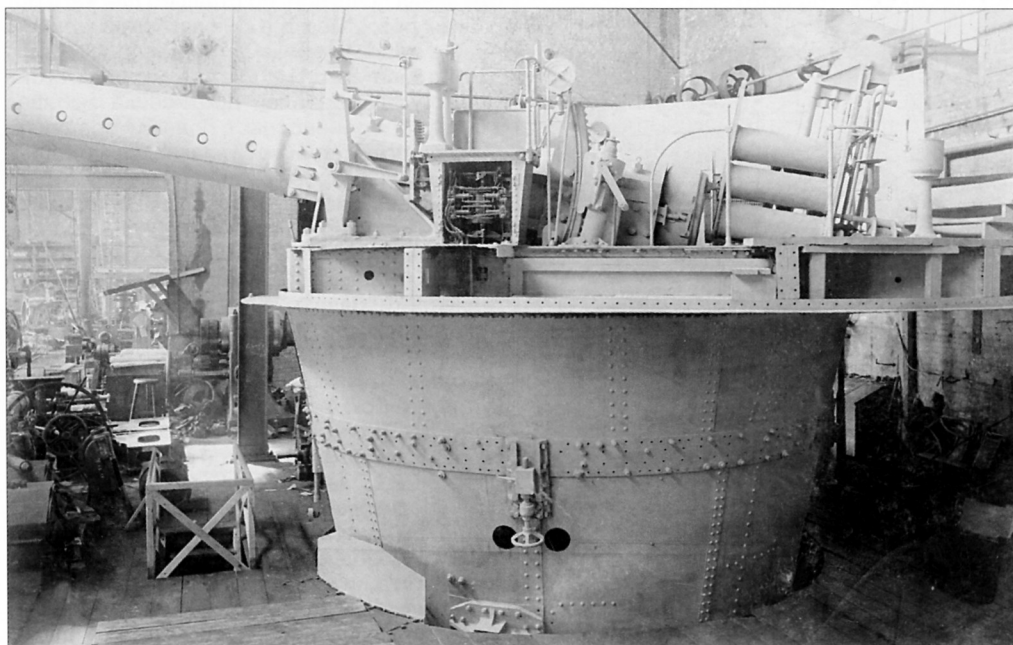
В то же время корабли типа «Пересвет» обладали и рядом преимуществ по сравнению с предыдущими проектами. Высокий удлиненный полубак обеспечивал действие носовой башни в свежую погоду. Принципиально новая схема автономной водоотливной системы стала образцом для последующих проектов кораблей отечественного флота.

Чем дальше продвигалась постройка, тем больше руководство Морского ведомства привыкало к тому, что эти корабли не крейсера, а полноценные эскадренные броненосцы. С уходом в отставку адмирала Н.М. Чихачева — крестного отца и апологета — «крейсерский компонент» их назначения стал забываться. Конечно, при этом сказались и нехватка эскадренных броненосцев, и большие размеры красавцев-кораблей данного типа. Во время Русско-японской войны эти броненосцы входили в соединения под командованием адмиралов, которые или не знали, или не разделяли идей, положенных в основу их проектирования.

В Порт-Артуре «Пересвет» и «Победа» были поставлены в один строй с «Цесаревичем», «Ретвизаном» и другими «настоящими» броненосцами под 305-мм снаряды главных

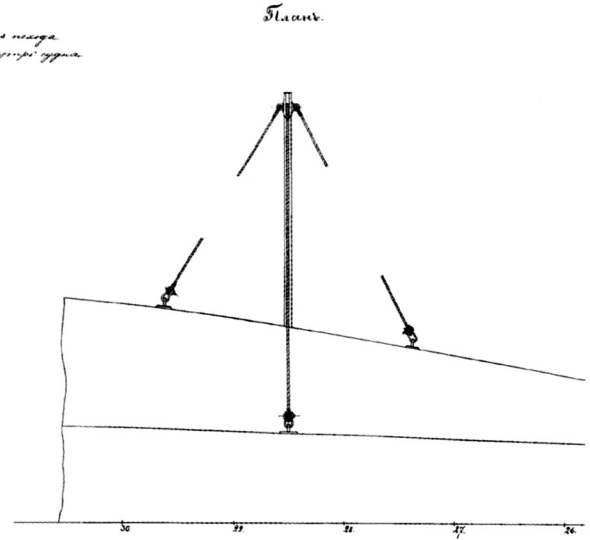
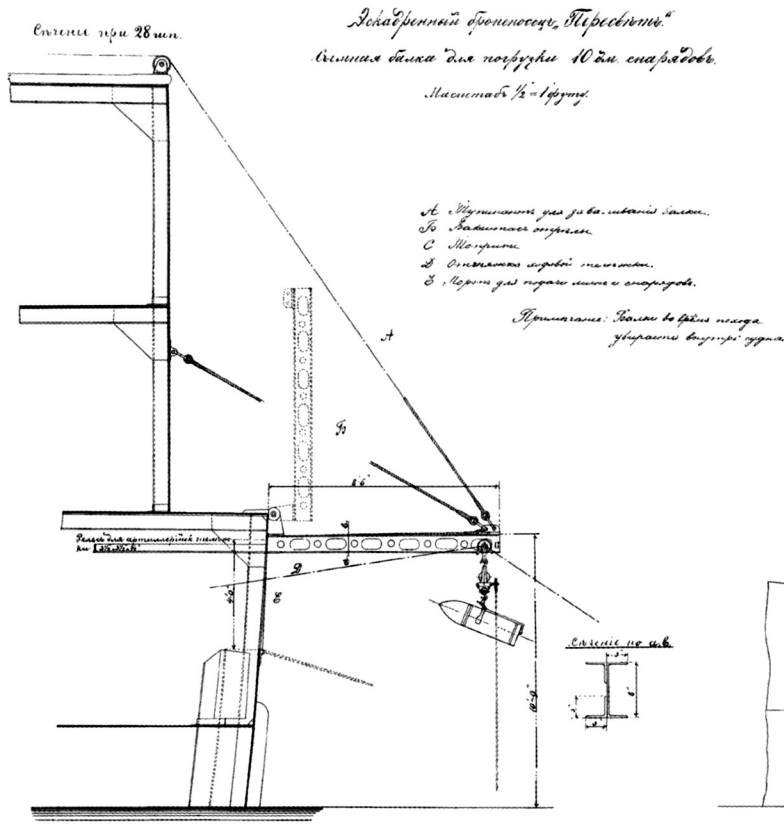


**254-мм  
двухорудийная  
башенная  
артиллерийская  
установка  
эскадренного  
броненосца «Победа»**

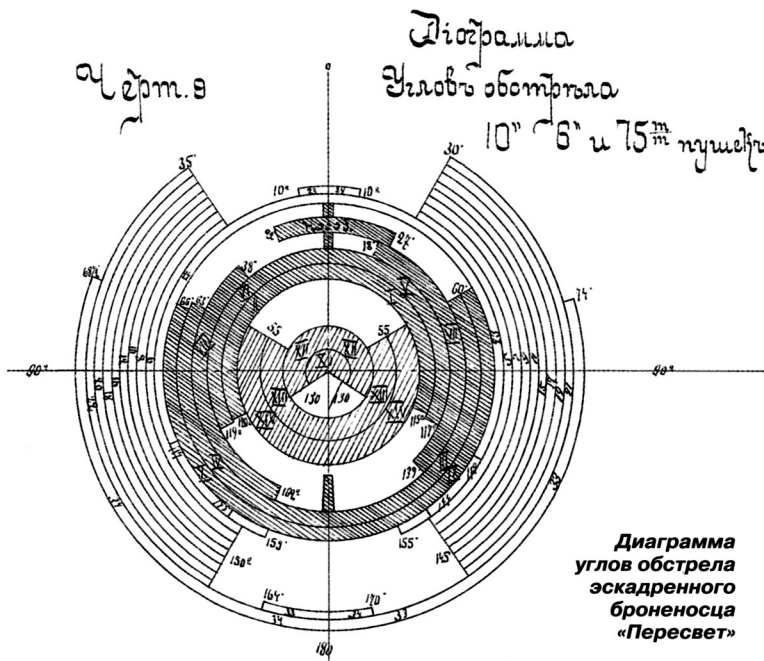


**Сборка  
254-мм  
двухорудийной  
башенной установки  
в мастерской  
Санкт-Петербургского  
Металлического  
завода**

**Чертеж устройства для погрузки  
254-мм снарядов**

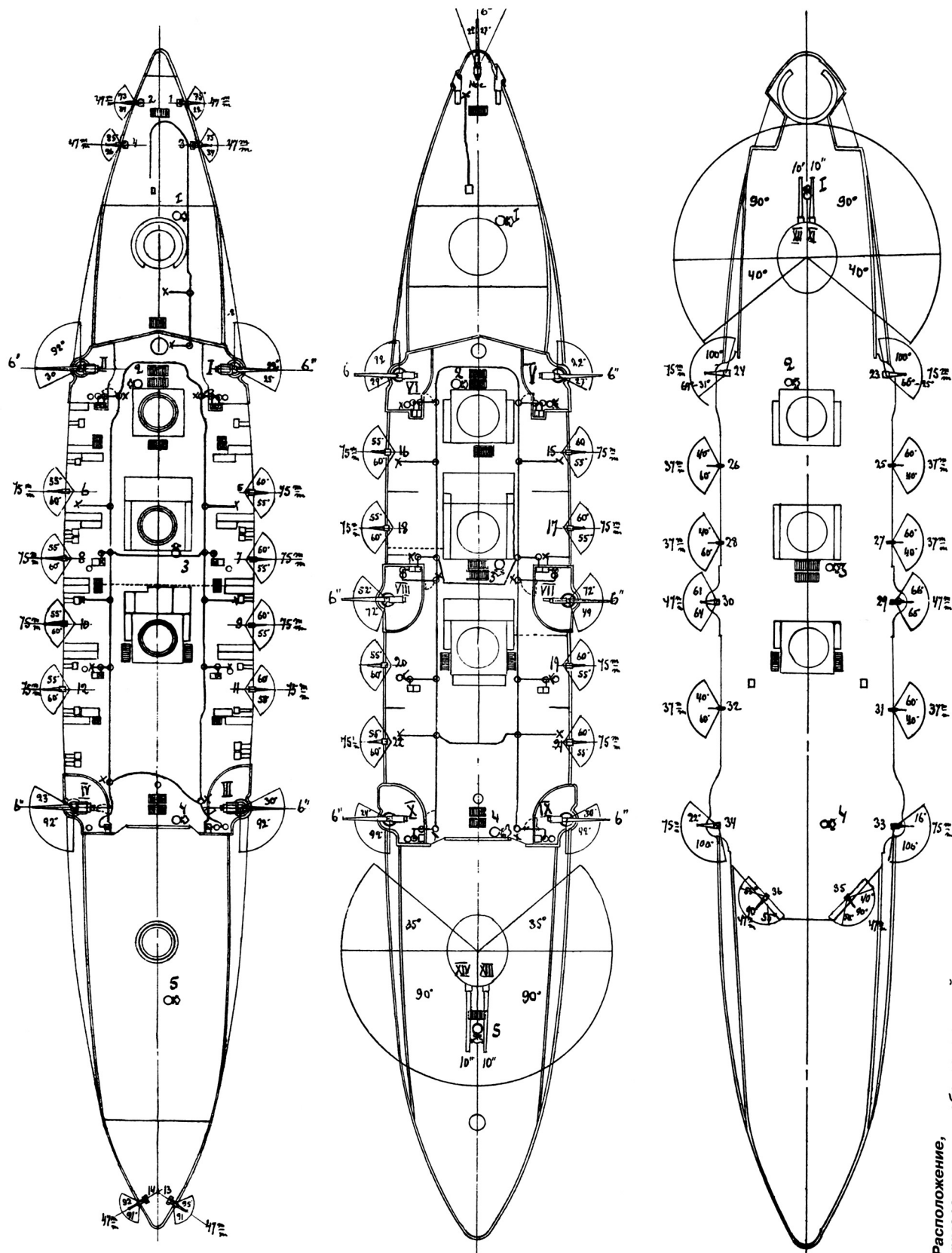


Примечание: Вспомогательная башня для погрузки снарядов  
предназначена для того, чтобы при  
погрузке снарядов не мешали снаряды  
находящиеся в башне, находящейся внутри.  
2) Башня имеет высоту 3'6", ширина 4'0".



**Диаграмма  
углов обстрела  
эскадренного  
броненосца  
«Пересвет»**

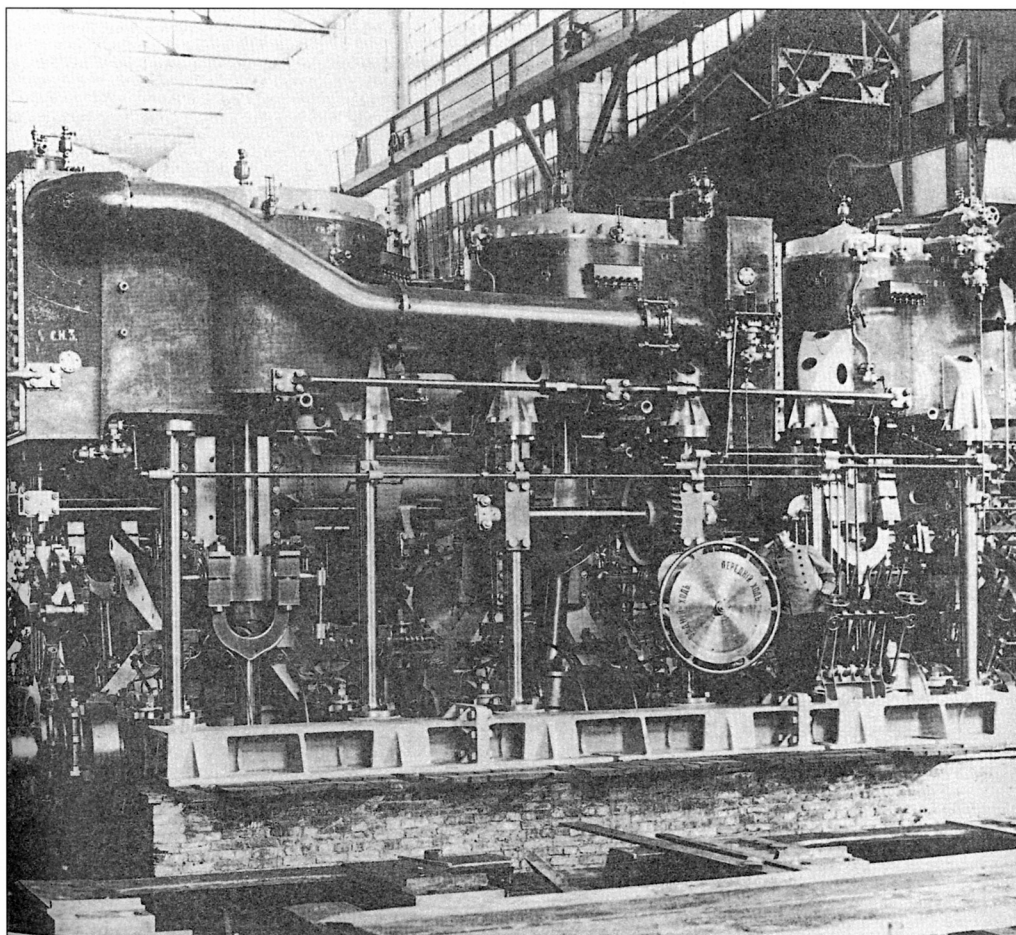
сил противника. Также и «Ослябя» при Цусиме занял почетное, но ставшее для него роковым пятое место в кильватерной колонне вслед за эскадренными броненосцами типа «Бородино». Если сосредоточенный огонь нескольких кораблей противника выбивал из строя броненосцы с полным броневым поясом по ватерлинии и качественно лучшей броней («Цесаревич», «Князь Суворов»), то он был, безусловно, смертелен для кораблей типа «Пересвет». Напомним, что у последних бронирование и артиллерия были сознательно принесены в жертву для увеличения дальности плавания и скорости. Способность оптимальным образом использовать сильные стороны оружия, техники, кораблей и уменьшить негативное воздействие слабых сторон в бою определяет тактическое мастерство, искусство флагмана, командира. На основании трагической судьбы кораблей типа «Пересвет» и отрицательного опыта их использования в Русско-японской войне было бы неправильно выносить осуждающий приговор идеям, заложенным в проект. Нельзя судить о качестве калькулятора по отрицательному опыту забывания им гвоздей: его использовали не по назначению. Также



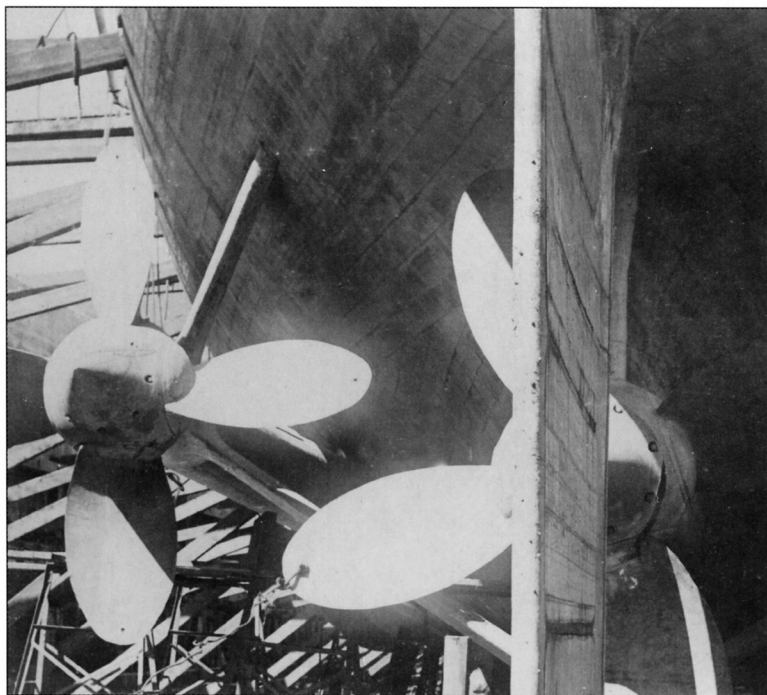
**Расположение,  
нумерация и углы обстрела орудий  
эскадренного броненосца «Пересвет»**



**Паровая машина  
эскадренного  
броненосца  
«Пересвет», собранная  
в мастерской  
Балтийского завода**

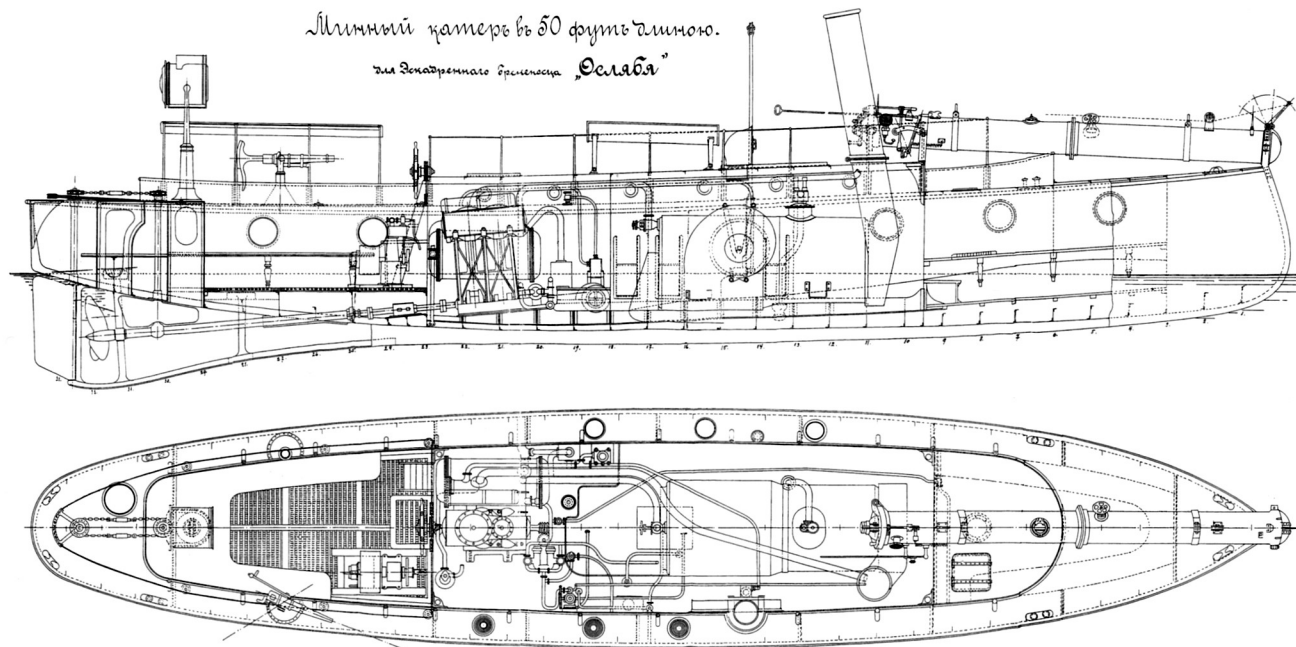


**Гребные винты  
и руль броненосца  
«Пересвет».  
Публикуется впервые**



не по назначению применялись корабли типа «Пересвет».

Р.М. Мельников в работе о кораблях этого типа привел мнение адмирала В.А. Белли о том, что корабли типа «Пересвет» «следует считать предшественниками класса линейных крейсеров»<sup>14</sup>. Вряд ли с уважаемым адмиралом можно согласиться. Линейные крейсера превосходили современные им линкоры в скорости и незначительно уступали в артиллерии. Корабли же типа «Пересвет» имели скорость, равную таковой современных эскадренных броненосцев, и поэтому не могли уйти от сильнейшего противника. Так что общее у «Пересветов» с линейными крейсерами не достоинство — скорость, а недостаток — ослабленное бронирование. Когда наши корабли проектировались, идея превосходства в скорости над современными броненосцами (1894–1895 гг.) действительно принималась в расчет. Но когда они вошли в строй, броненосцы по скорости уже их «догнали». Предтечей линейных крейсеров как по тактическим свойствам, так и по использованию в боевых действиях с гораздо большим основанием можно считать противников «пересветов» — японские броненосные крейсера.



**50-футовый (15,24-м) минный катер эскадренных броненосцев**

**Вспомогательные механизмы в машинных и кочегарных отделениях эскадренного броненосца «Победа»**

Наименование механизмов	Количество	Мощность, и. л. с.
<i>Машинные отделения</i>		
Циркуляционные помпы для главных холодильников по 120 и. л. с.	3	120
Воздушноциркуляционные помпы для вспомогательных холодильников по 55 и. л. с.	3	135
Спускные машинки по 55 и. л. с.	3	165
Попоротные машинки для проворачивания главных машин по 30 и. л. с.	3	90
Трюмно-пожарные насосы по 30 и. л. с.	3	90
Перкачивающие малые помпы по 5 и. л. с.	3	15
Всего в машинных отделениях	18	855
<i>Кочегарные отделения</i>		
Пожарные насосы	2	110
Питательные донки Бельвиля большие	12	360
Питательные донки Бельвиля малые	4	80
Воздушные компрессоры	3	165
Вентиляторы	12	360
Донки к мусорным эжекторам	3	120
Рулевая машинка	1	110
Динамо-машины в 1000 А	4	656
Динамо-машины в 600 А	2	210
Пароэлектрические вдувные вентиляторы	3	30
Рефрижераторные машинки	2	100
Дистилляторные циркуляционные и питательные донки	4	11
Всего в кочегарных отделениях	52	2312
Всего в машинах и кочегарках	70	3167

## ПЕРВЫЕ ПОХОДЫ «ПЕРЕСВЕТОВ»

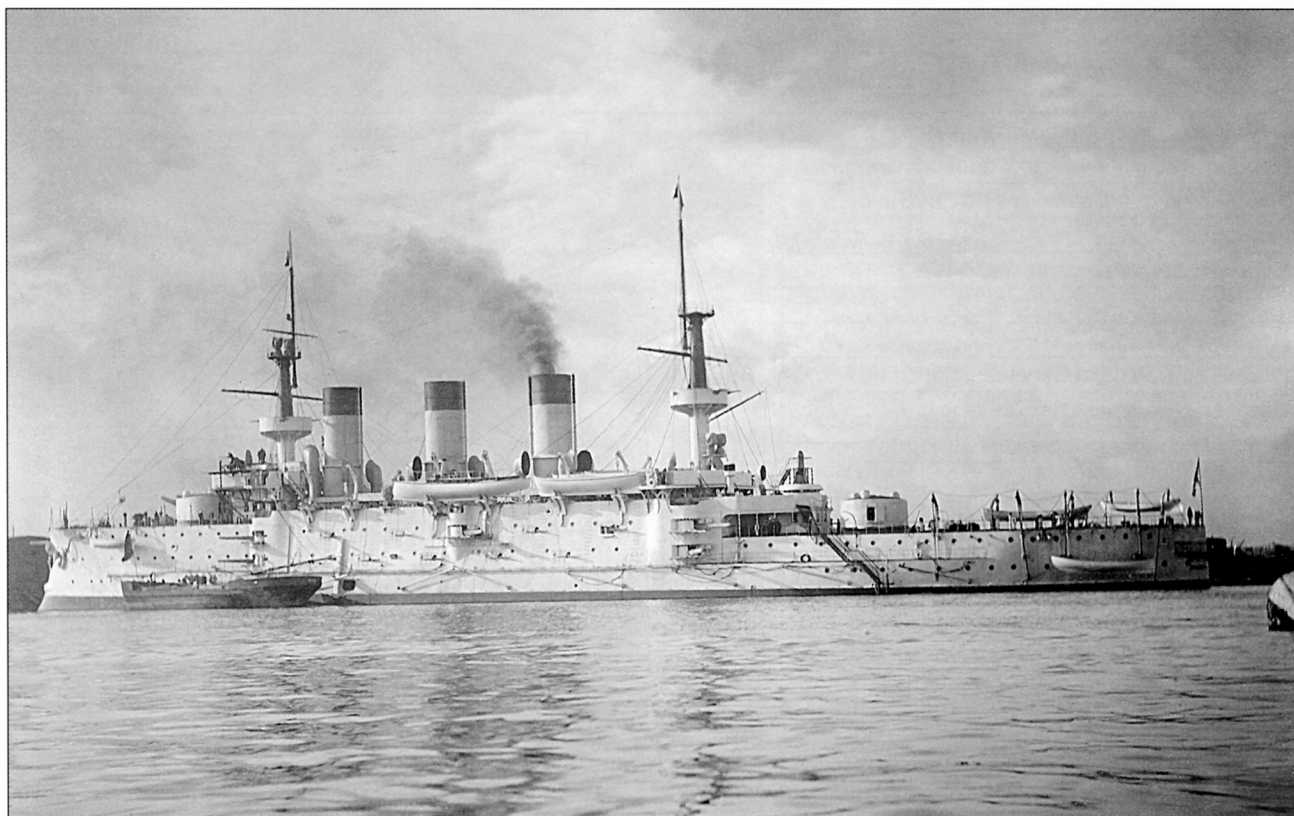
23 июля 1901 года в Кронштадте был произведен расчет водоизмещения «Пересвета». При осадке носом 7,73 и кормой 8,52 м водоизмещение составляло 12 781,5 т. Однако при этом до полной штатной нагрузки не доставало 2008 т. Расчетное полное водоизмещение при осадке на ровный киль в полном грузу 9,1 м должно было достигнуть 14 789,7 т<sup>15</sup>. 11 октября 1901 года «Пересвет» под командованием командира капитана 1 ранга Н.С. Королева вышел из Кронштадта на Дальний Восток. Переход по Балтике проходил благополучно, но вечером 18 октября броненосец сел на мель в проливе Большой Бельт около Ньюборга и был снят с помощью датских буксиров только через 32 часа. Осмотр водолазами показал, что местами сорвана медная обшивка, в районе 66–67, 73–75 и 86–87-го шп. на днище три вмятины со стрелкой прогиба до 50 мм. Течи не наблюдалось, и поход продолжили. В море определили режим экономичного хода: при 10 работающих котлах и двух бортовых машинах скорость 10–10,5 уз и расход угля около 100 т в сутки.

19 ноября корабль был введен в док в Тулоне, где ремонтировался в течение месяца. 15 января 1902 года «Пересвет» пришел

в Порт-Саид, имея в угольных ямах всего 150 т угля. При этом осадка носом составляла 7,63 м, кормой — 8 м. Для прохода же Суэцким каналом она в то время не должна была превышать 7,8 м, поэтому пришлось корабль выравнивать на ровный киль перемещением ряда грузов. При проходе канала «опять подтвердилось замеченное еще в Кронштадте, что при малой глубине корабль, вообще очень послушный и поворотливый, совсем теряет эти свойства (перестает слушаться руля)»<sup>16</sup>.

Далее «Пересвет» благополучно пересек Красное море, Индийский океан и с заходами в Аден, Коломбо, Батавию и Гонконг прибыл 5 апреля 1902 года в Порт-Артур. При плавании в жарком климате выяснились недостаточность вентиляции и малые размеры лазарета в жилой палубе. В помещении кормовых динамо-машин даже при усиленной вентиляции температура достигала 49°C, носовых динамо-машин — 53°C, в хлебопекарне до 60°C, в лазарете до 33°C, в машинных отделениях было внизу до 35°C, а сверху — до 52°C. Переход через Индийский океан оказался очень тяжелым для машинистов и кочегаров. В Суэце и Адене было невозможно сделать большие запасы

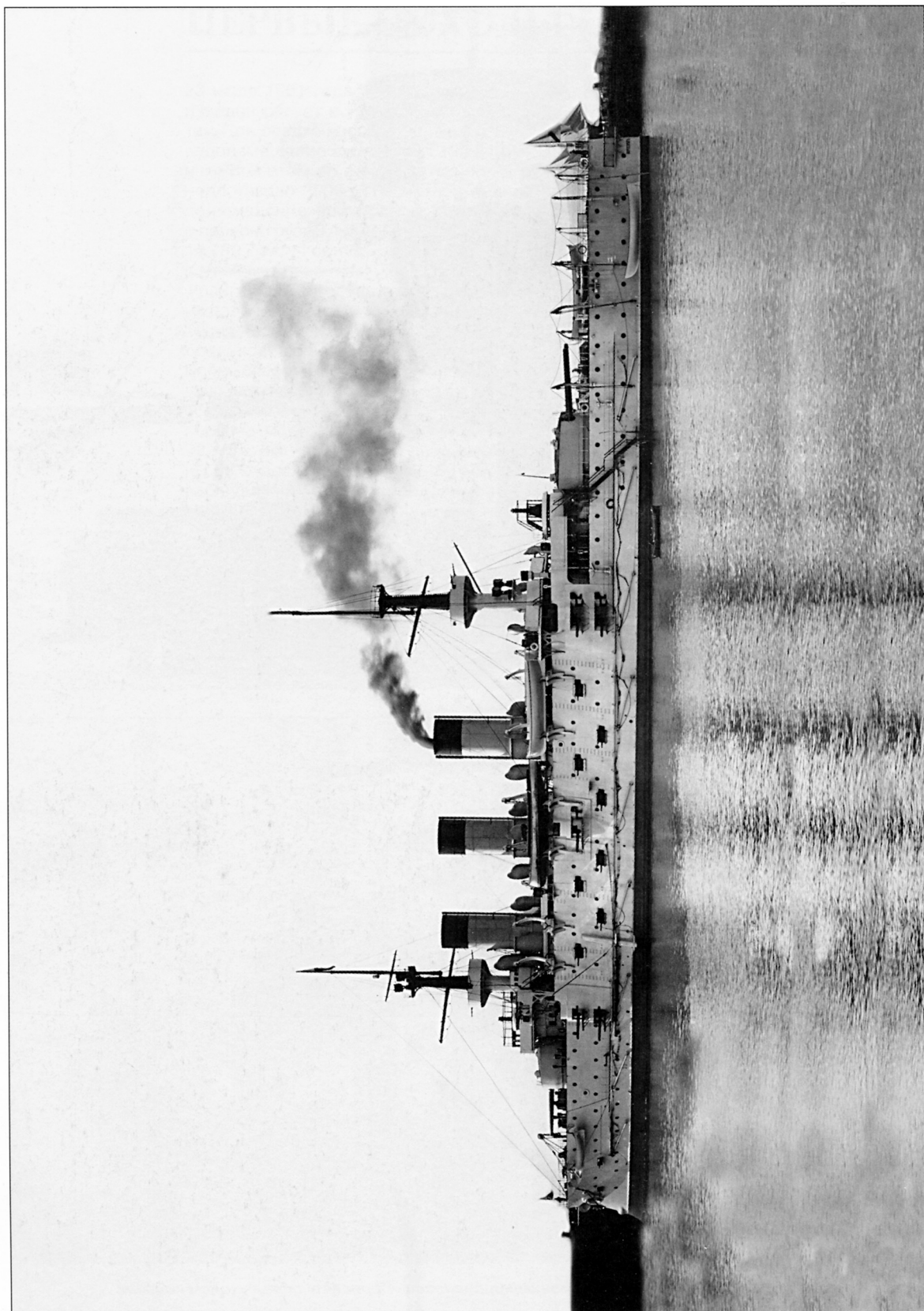
**Эскадренный  
броненосец  
«Пересвет»  
в Кронштадте.  
Фото Н. Апостоли**





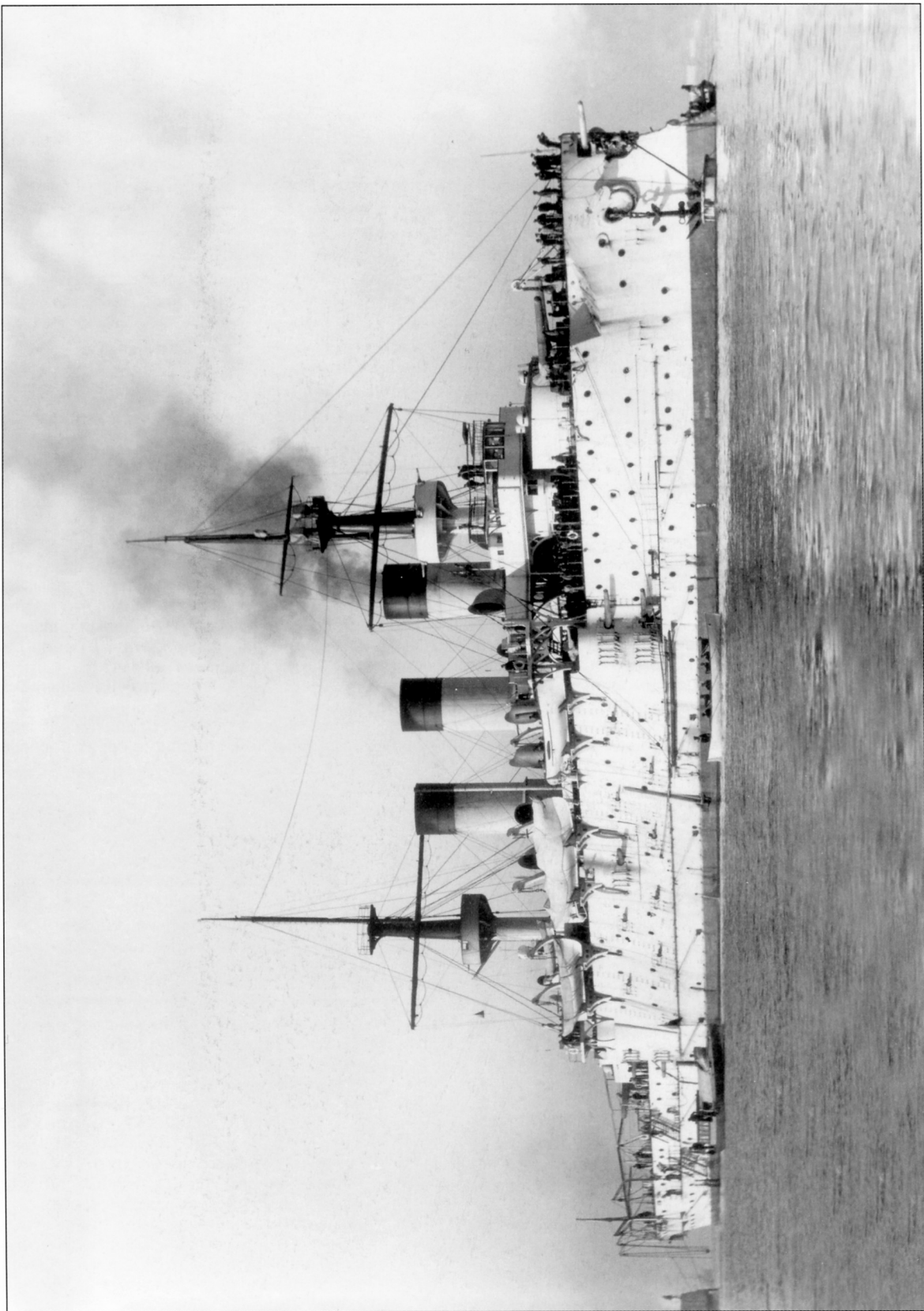
**Офицеры, экипаж и гости, приглашенные на эскадренный броненосец «Пересвет» перед уходом корабля в поход на Дальний Восток**





**«Пересвет» в Кронштадте. Фото Н. Апостоли**

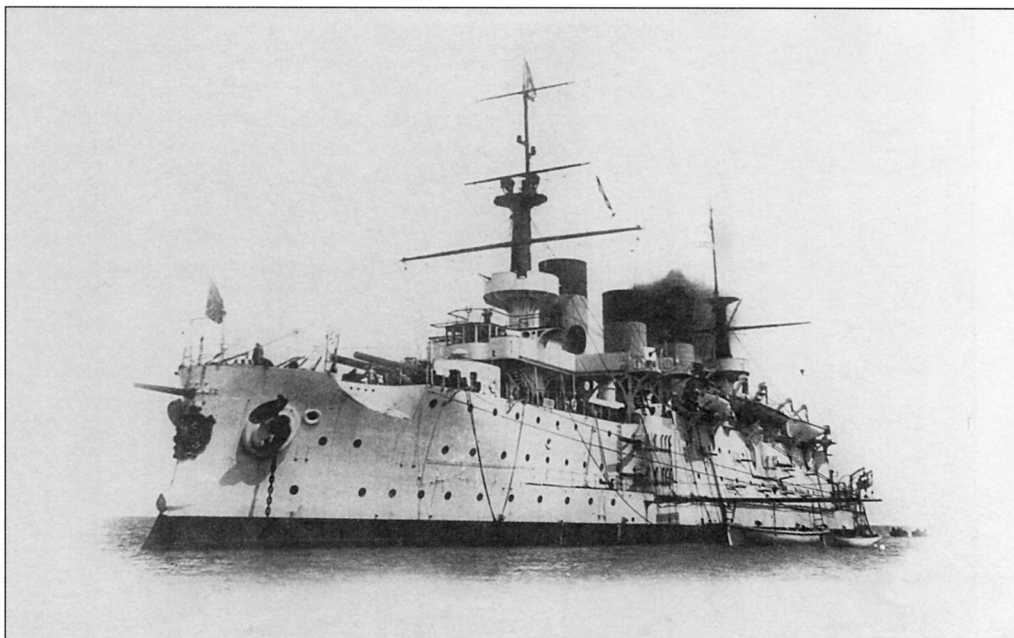




«Пересвет» в Тулоне. Фото М. Бара



**Лейтенант  
Н.В. Кротков,  
служивший  
на эскадренном  
броненосце  
«Пересвет»  
в 1901–1904 годах.  
Публикуется впервые**



пресной воды, поэтому пришлось добавлять для питания котлов соленую воду, так как испарители из-за большой солёности воды не обеспечивали необходимого количества пресной.

По свидетельству младшего судового врача К.Н. Кречунеско, в передающей радиостанции имелись две спирали, дававшие каждая искру в 30 см. «Одной из этих спиралей воспользовались, чтобы устроить Рентгеновский аппарат в телеграфной каю-

те. Так как ток в Круксовой трубке<sup>17</sup> идет от столь сильного источника, что эффект действия х-лучей прекрасный, и получаемые изображения до того отчетливы, что видны все подробности костей. Во время плавания не раз приходилось прибегать к радиографии с диагностическими целями»<sup>18</sup>.

Переходу «Пересвета» на Дальний Восток минный офицер броненосца лейтенант великий князь Кирилл Владимирович посвятил несколько страниц в своих воспомина-



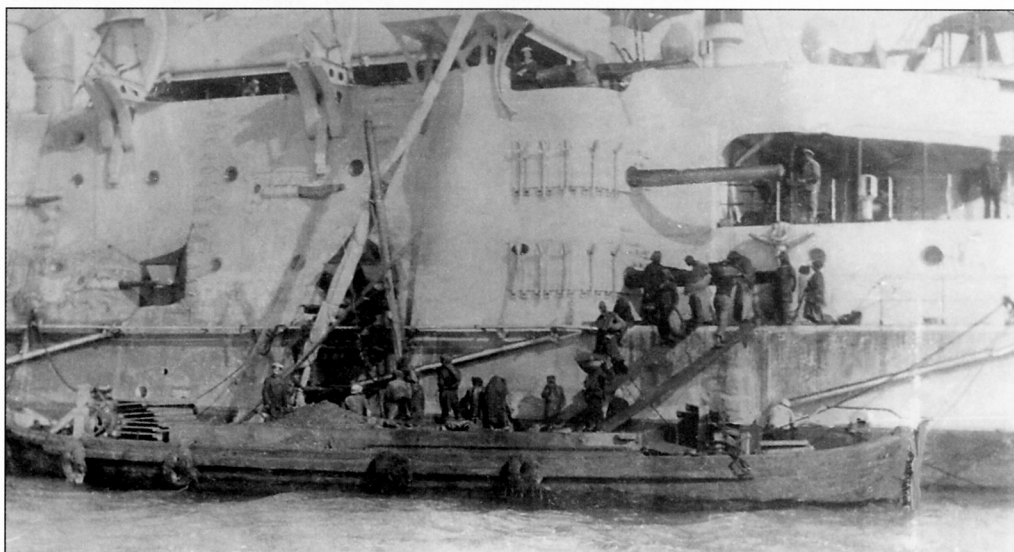
**Младший судовой  
врач броненосца  
«Пересвет»  
К.Н. Кречунеско.  
Публикуется впервые**



**Офицеры  
«Пересвета»**



**«Пересвет»  
во время одной  
из якорных стоянок**



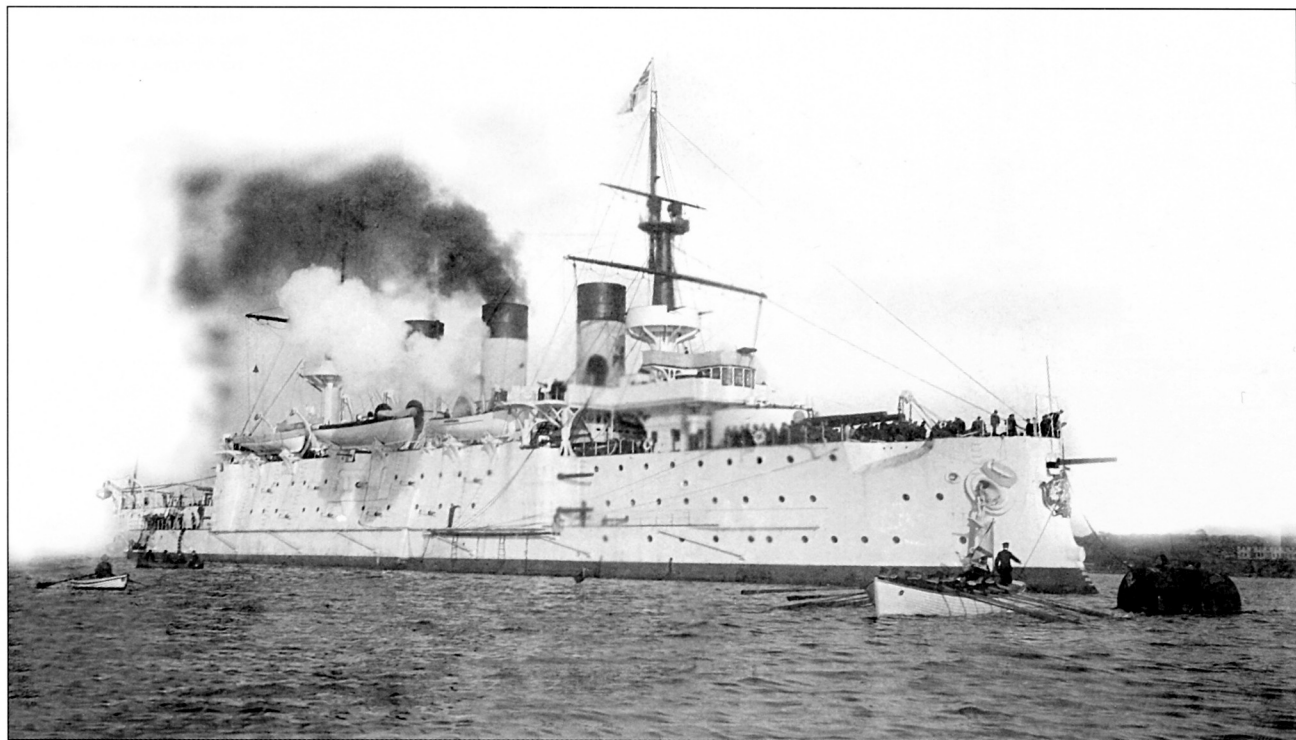
**Погрузка угля  
на броненосец  
с баржи**

**«Пересвет»  
на рекламной  
открытке,  
вкладывавшейся  
в упаковку с мылом**

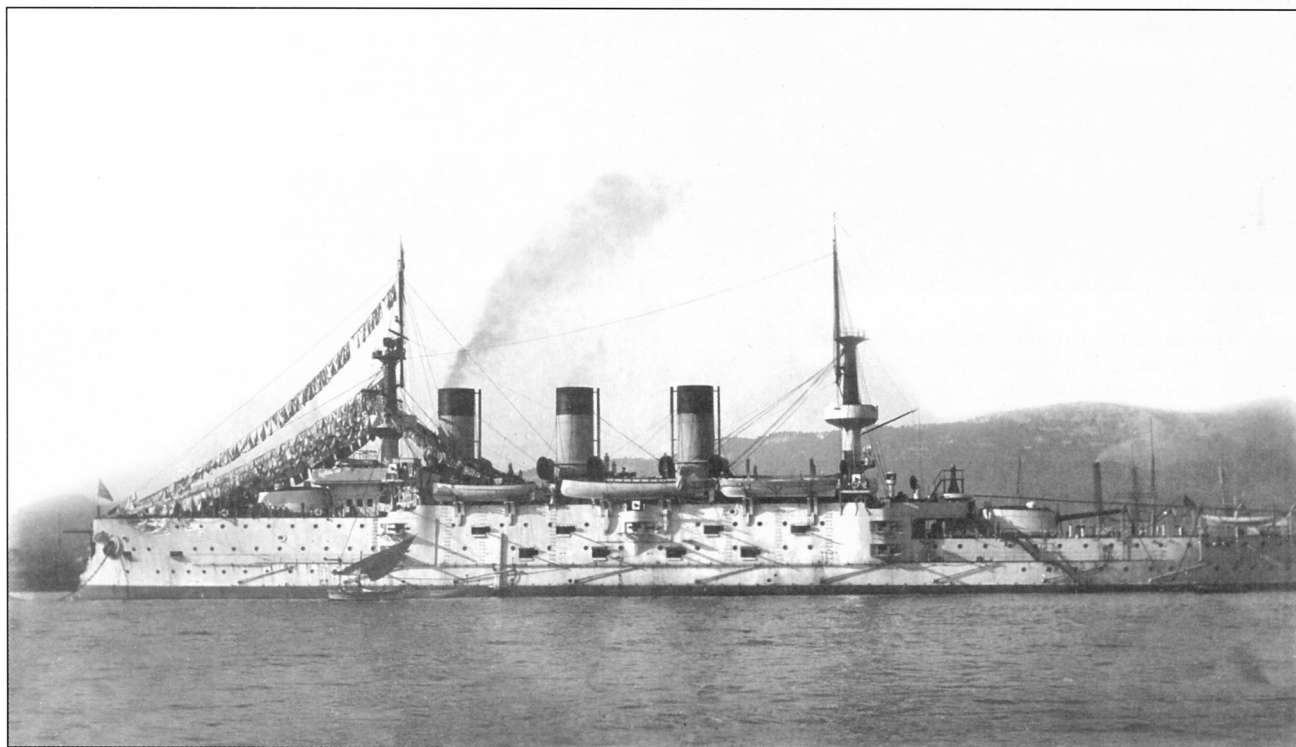
ниях. Приведем несколько фрагментов без комментариев: «Пересвет» был странным судном, не менее странным, чем его судьба и судьба всех тех, кто служил офицерами на его борту. Этот корабль был спроектирован как нечто среднее между крейсером и линкором и преуспел лишь в том, что лишился преимуществ и того и другого: он оказался слишком тяжелым и неповоротливым для крейсера и слишком маломощным для линейного корабля.

Следует отметить, что вина за некоторые неудачи в кораблестроении лежала не на проектировщиках, а на самом Адмиралтействе, которое, прежде всего, стремилось выпускать новые типы кораблей со всевозможными новшествами, не имея при этом четкого представления об их целевом назначении. Конструкторы же у нас были превосходные, и когда им предоставляли свободу действий,



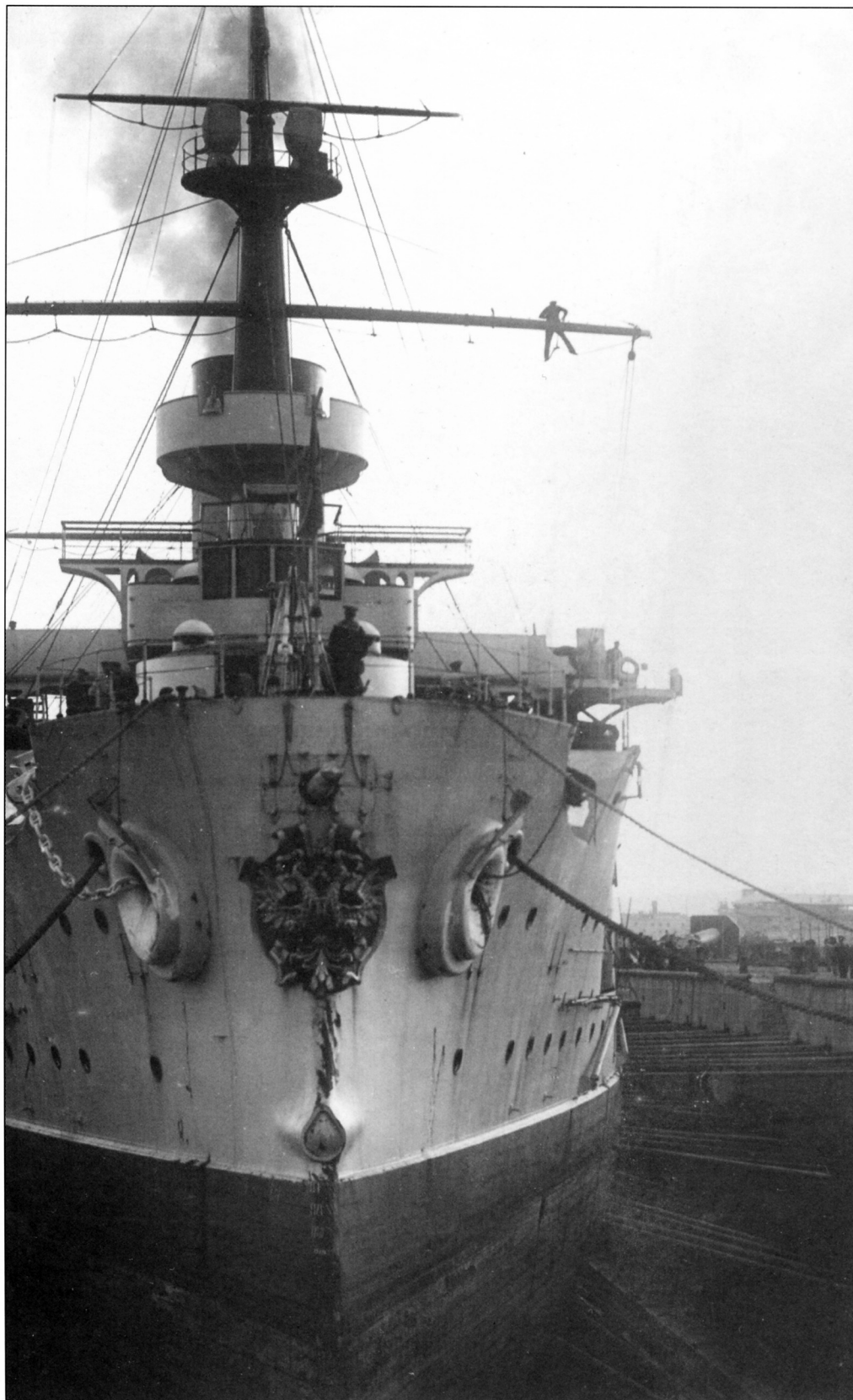


**«Пересвет» в Киле**



**«Пересвет» во время перехода на Дальний Восток. Публикуется впервые**





**«Пересвет» в сухом доке. Вид с носа.  
Публикуется впервые**



**Великий князь  
Кирилл  
Владимирович.  
Публикуется впервые**



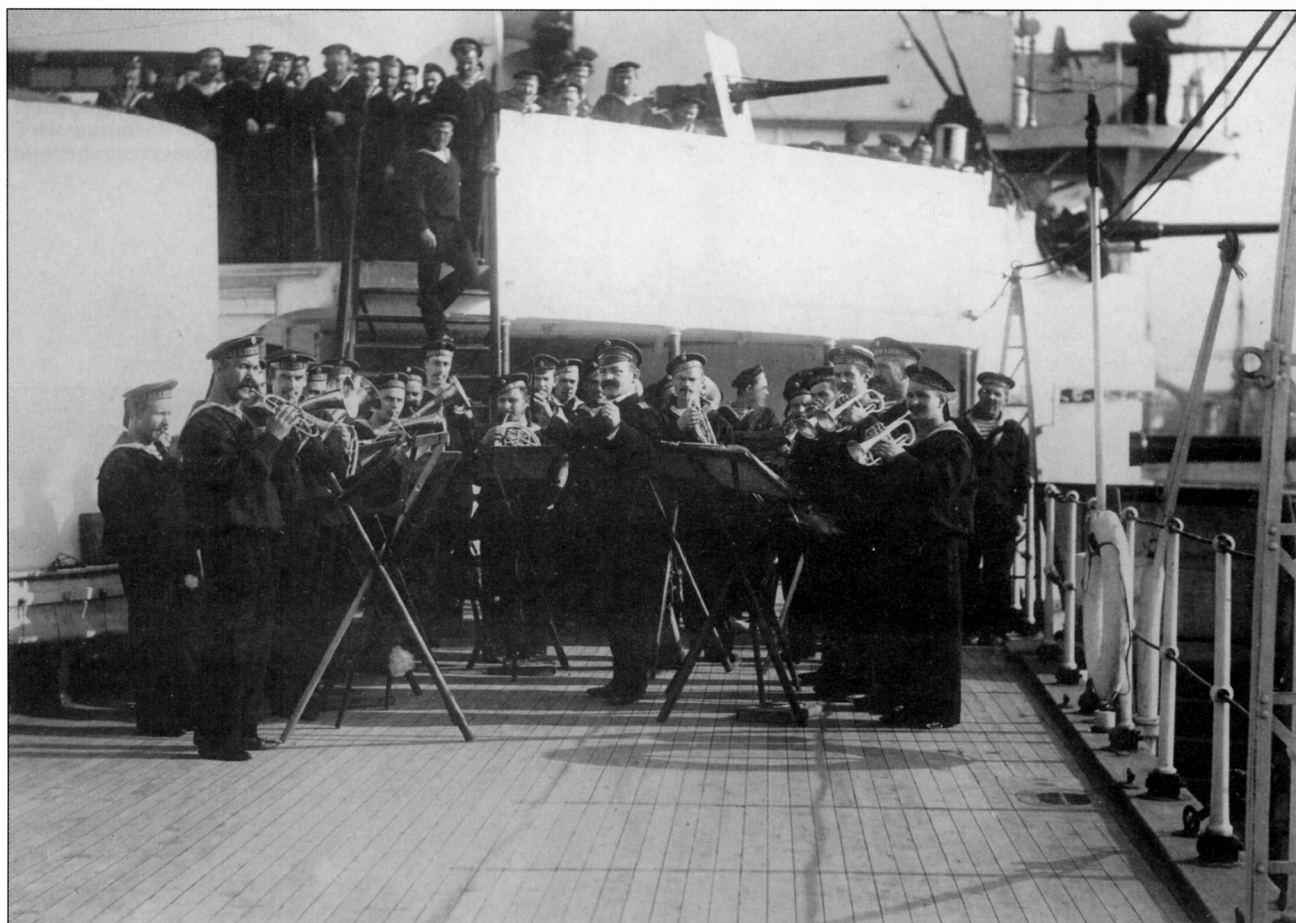
**Офицер эскадренного  
броненосца  
«Пересвет» мичман  
Г.А. Волков.  
Публикуется впервые**



Офицеры  
эскадренного  
броненосца  
«Пересвет»  
лейтенанты  
великий князь  
Кирилл Владимирович  
(сидит)  
и Н. Ф. фон Кубе  
на палубе корабля.  
Публикуется впервые



Судовой оркестр  
эскадренного  
броненосца  
«Пересвет».  
Публикуется впервые





**«Пересвет».**  
Офицеры корабля  
в кают-компании.  
Публикуется впервые

Офицеры  
у кормовой 254-мм  
артиллерийской  
башенной установки  
эскадренного  
броненосца  
«Пересвет».  
Публикуется впервые





они неизменно добивались успеха. Они были вполне способны создавать такие корабли, как «Россия», которая поразила мир и, если говорить о судах дальнего плавания, в известной степени явилась началом революции в кораблестроении...

...Офицеры, прикомандированные к «Пересвету», в большинстве своем были безнадежными недоучками. По-видимому, Адмиралтейство абсолютно ничем не руководствовалось в своих назначениях и выбрало их наугад. Так, например, абсолютно некомпетентный командир корабля, которого перевели из Черноморской эскадры, был вынужден обучаться навигации во время плавания. Вполне возможно, что его назначение явилось чистой случайностью, поскольку говорили, что раньше он командовал «легким судном»!

Вероятно, в одном из департаментов Адмиралтейства произошла какая-то путаница — канцелярская ошибка или случайная перестановка имен, так как остальные офицеры «Пересвета» ничуть не уступали в неопытности своему командиру. Все это находилось в явном противоречии с установившейся практикой назначения на новые корабли первоклассных офицеров и моряков.

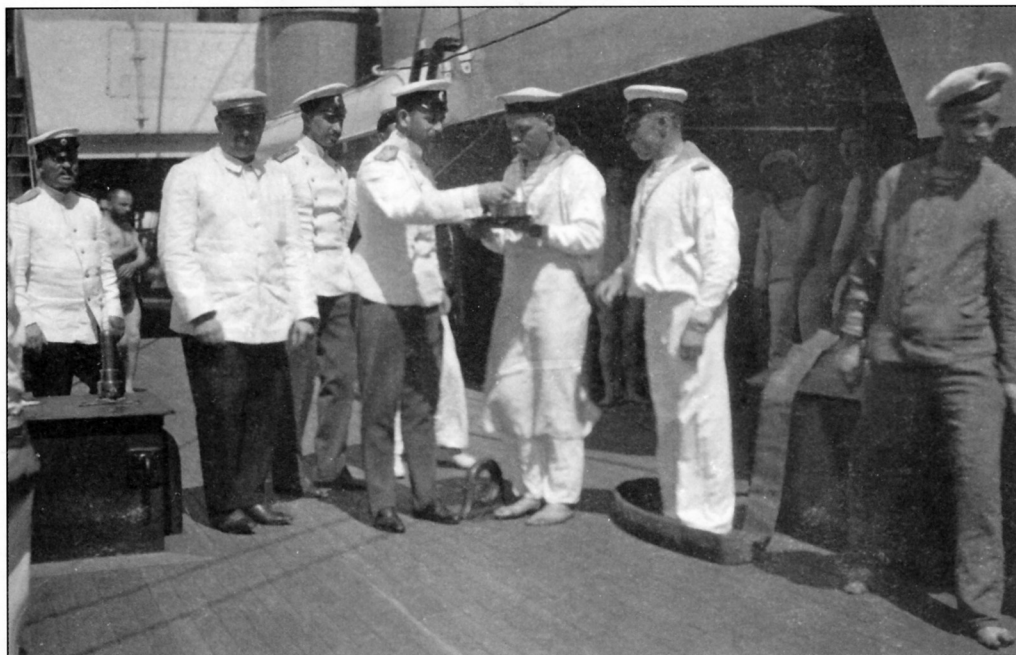
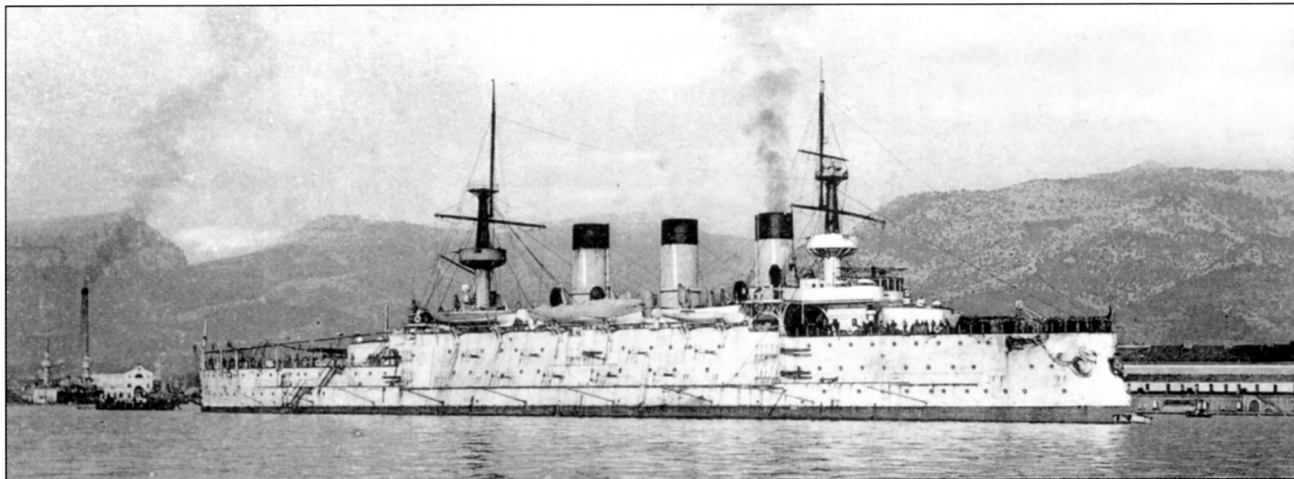
Командир корабля был настолько беспомощным и невежественным, что его пришлось обучать пользованию телеграфом. Абсолютно все легло на плечи капитана первого ранга, который вместе с небольшой группой настоящих специалистов стал нашим спасением. Только благодаря ему нам удалось дойти до Дальнего Востока. Без него, лейтенанта Кубе, артиллерийского офицера



**«Пересвет»  
в открытом море.  
Вахтенный начальник  
на крыле мостика**



**Броненосец  
проходит Суэц**



**«Пересвет»  
во время стоянки  
в одном из портов  
во время перехода  
на Дальний Восток**

**«Пересвет».  
Проба пищи**

**Офицеры броненосца  
«Пересвет» во время  
пребывания на берегу**



**Пассажир**

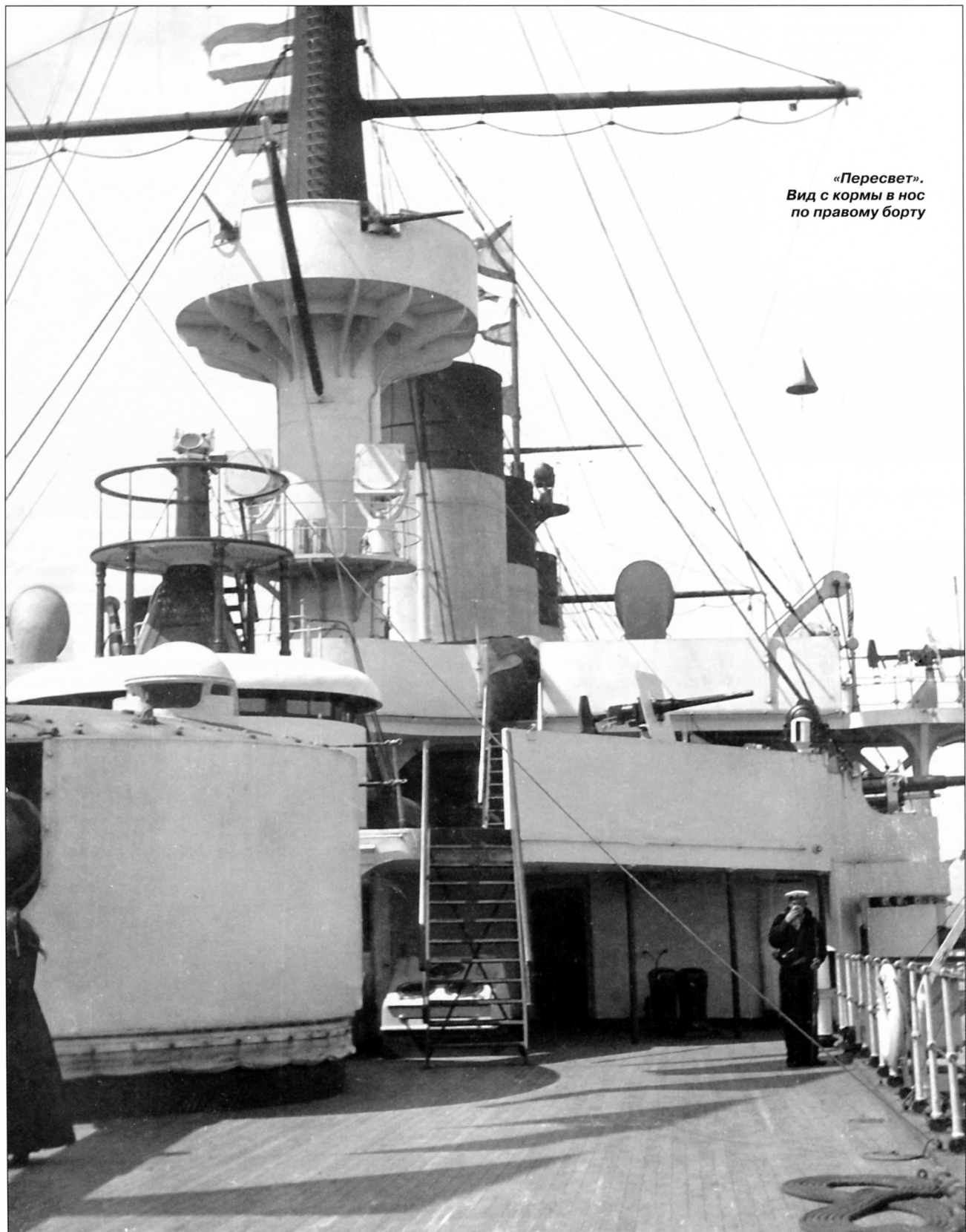




**«Пересвет».**  
**Вид с кормы в нос**  
**по левому борту**

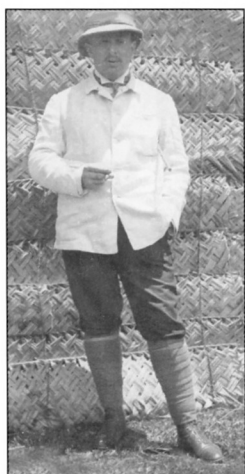
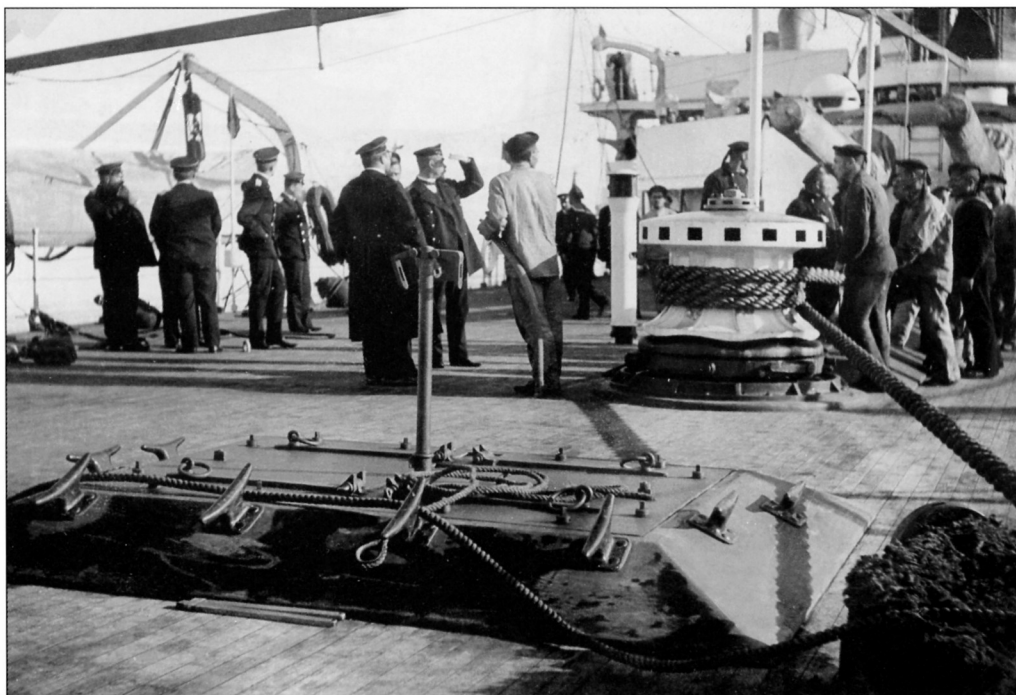






**«Пересвет».**  
**Вид с кормы в нос**  
**по правому борту**

**Кормовой шпиль  
эскадренного  
броненосца  
«Пересвет»**



**Неизвестный офицер  
с броненосца  
«Пересвет»  
в пробковом шлеме**

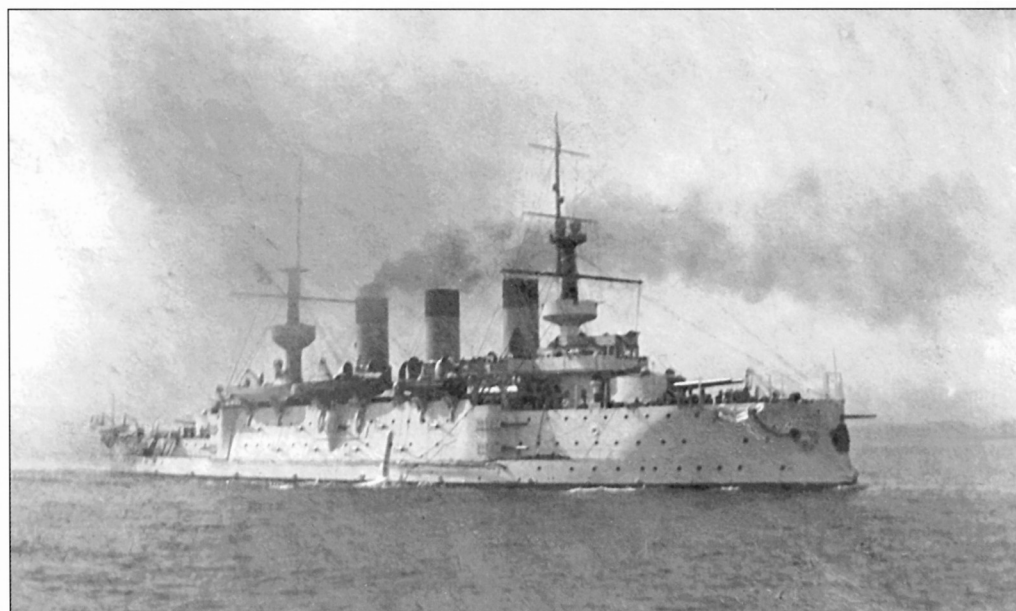
Дмитриева и офицера-навигатора Дурново мы бы никогда не справились с аварией, которая произошла вскоре после выхода из Кронштадта<sup>19</sup>.

Атмосфера беспомощности, царившая на борту, непрерывный шум и множество других малоприятных вещей не вселяли особого оптимизма на будущее. Такое плавание было чревато как неожиданными, так и постоянно сопутствующими опасностями. Могло случиться все, что угодно, и речь идет не о при-

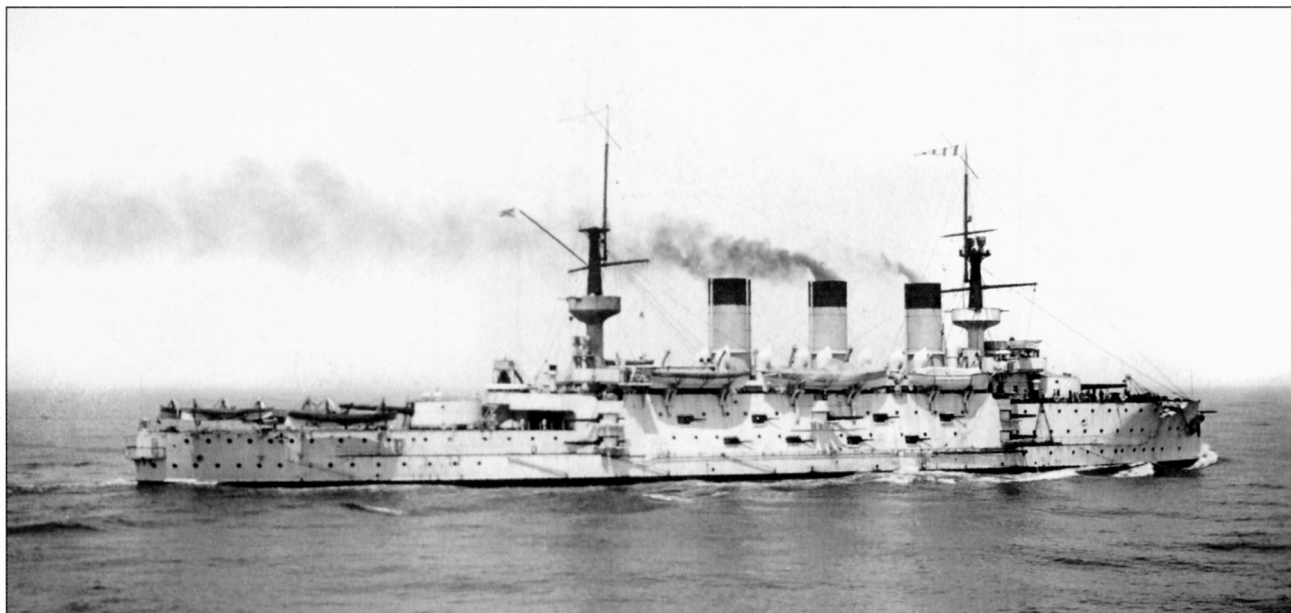
вычных морских опасностях, с которыми любой моряк знает как бороться, а о гораздо более серьезных опасностях, порождаемых непредсказуемой человеческой глупостью.

Повсюду царил дух дилетантизма и профессиональной несостоятельности. Двигатели, как и все остальное на борту, работали плохо»<sup>20</sup>.

Во время восьмимесячного перехода выполнялись стрельба минами на среднем ходу и подготовительная стрельба из ружей



**«Пересвет»  
в один  
из походных дней**



на берегу, артиллерийских стрельб 254-мм и 152-мм калибрами не проводилось. Начальник эскадры Тихого океана вице-адмирал Н.И. Скрыдлов произвел смотр прибывшего броненосца. Великий князь Кирилл Владимирович описал его так: «Вскоре после прибытия нас принял командующий эскадрой адмирал Скрыдлов и устроил бурную сцену по поводу нашей нерадивости и беспомощности. Он метал громы и молнии в адрес нашего командира, который, право же, был неплохим малым и, несмотря на свое неумение, пользовался нашим расположением. Адмирал бушевал на глазах у всей команды, что было ошибкой, и притом опасной.

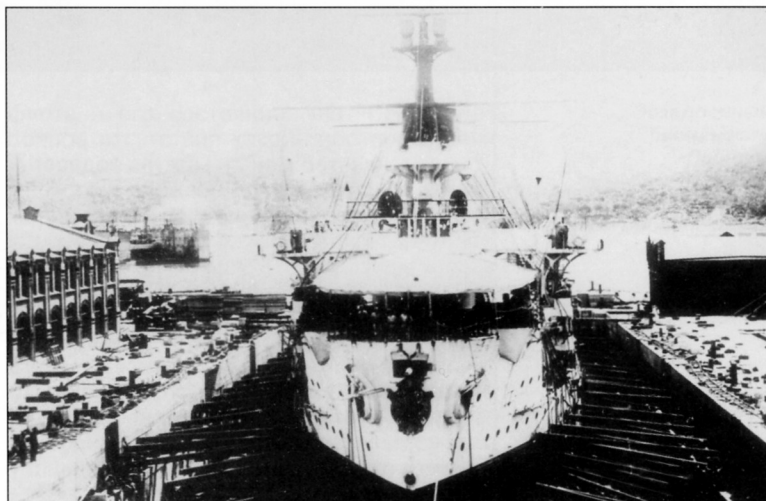
По его мнению, которое он тут же выложил в самых непарламентских выражениях, ни мы, ни наш корабль никуда не годились. Мы были самыми отъявленными и безнадежными профанами, какие когда-либо ступали на борт корабля, а командир — хуже всех! Он обвинял нас во всех смертных грехах и кричал, что от нас нигде не будет проку. О чем только думали в России, отправляя корабль с такими бездарями на борту! Он непременно доложит об этом. Да, да, он немедленно телеграфирует в Адмиралтейство. Что-то нужно с этим делать! Какая неслыханная и беспрецедентная наглость. Он этого так не оставит! Не надейтесь! Он уволит командира корабля. И он его уволил.

Пока эти обвинения, сопровождаемые яростной руганью, обрушивались на бедного командира, он стоял, окаменев, по стойке смирно. На него было жалко смотреть. Ошеломленные происходящим, офицеры и матросы искренне сочувствовали ему. Командир, конечно, не был Дрейком, но многие из обвинений Скрыдлова было бы уместнее адресовать Адмиралтейству. Ко мне,



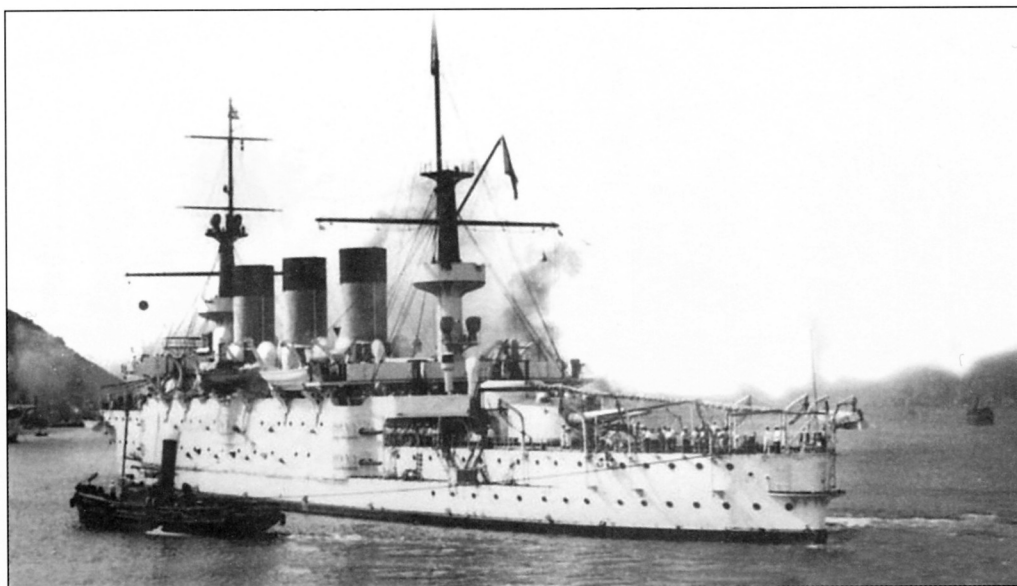
**«Пересвет» в походе**

**Офицеры  
«Пересвета»**

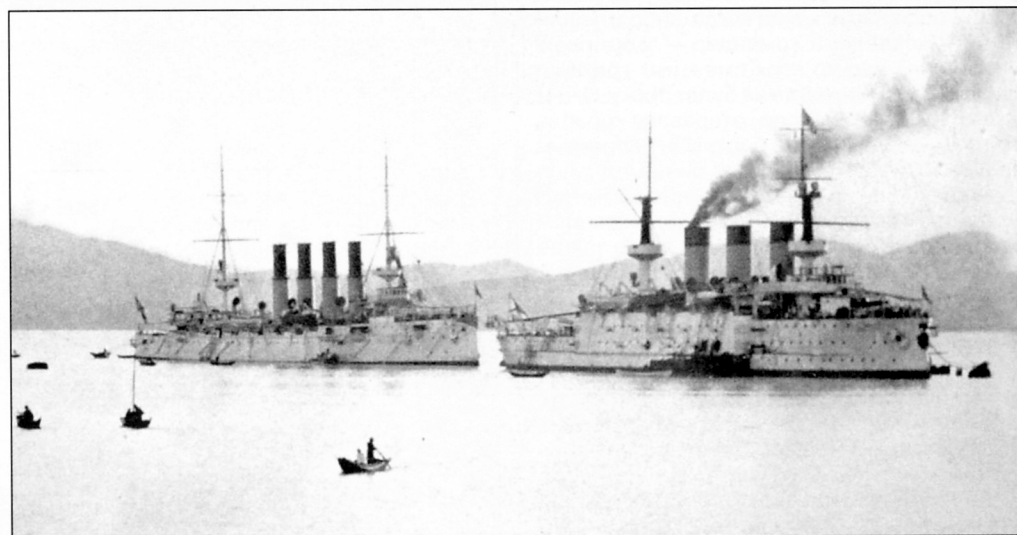
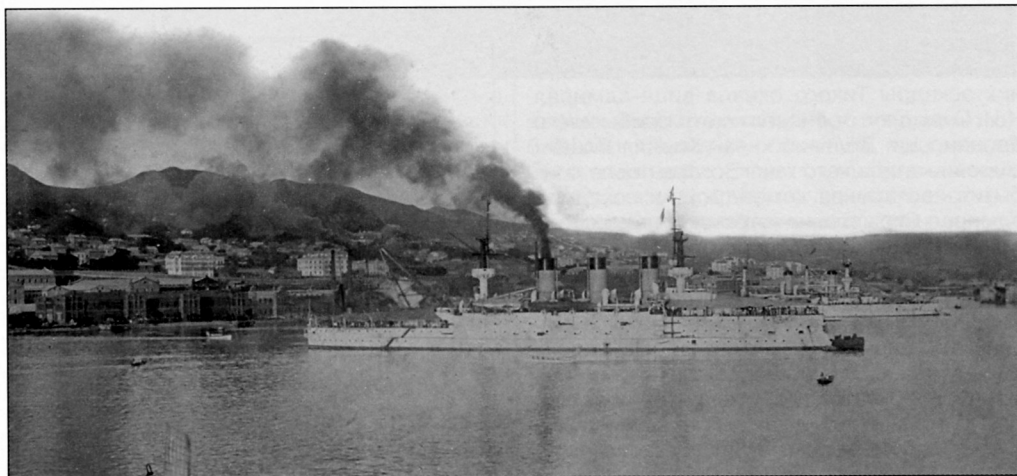


**«Пересвет»  
в сухом доке**

**«Пересвет».**  
**Вид с кормы**

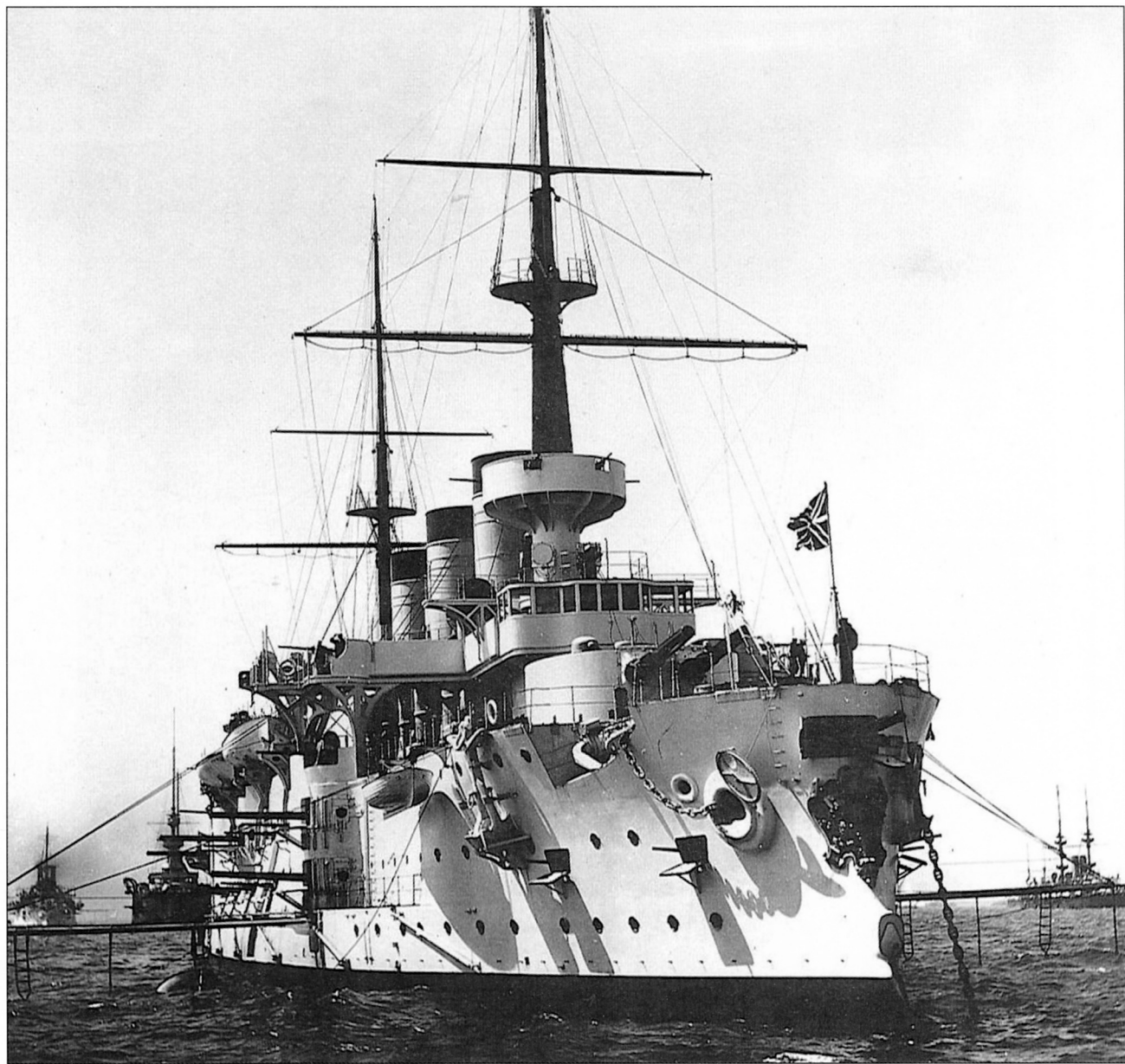


**«Пересвет»**  
**в бухте Золотой Рог**  
**во Владивостоке.**  
**На втором плане**  
**виден эскадренный**  
**броненосец**  
**«Севастополь»**



**«Пересвет»**  
**и крейсер «Варяг»**





однако, адмирал отнесся с неподдельным почтением.

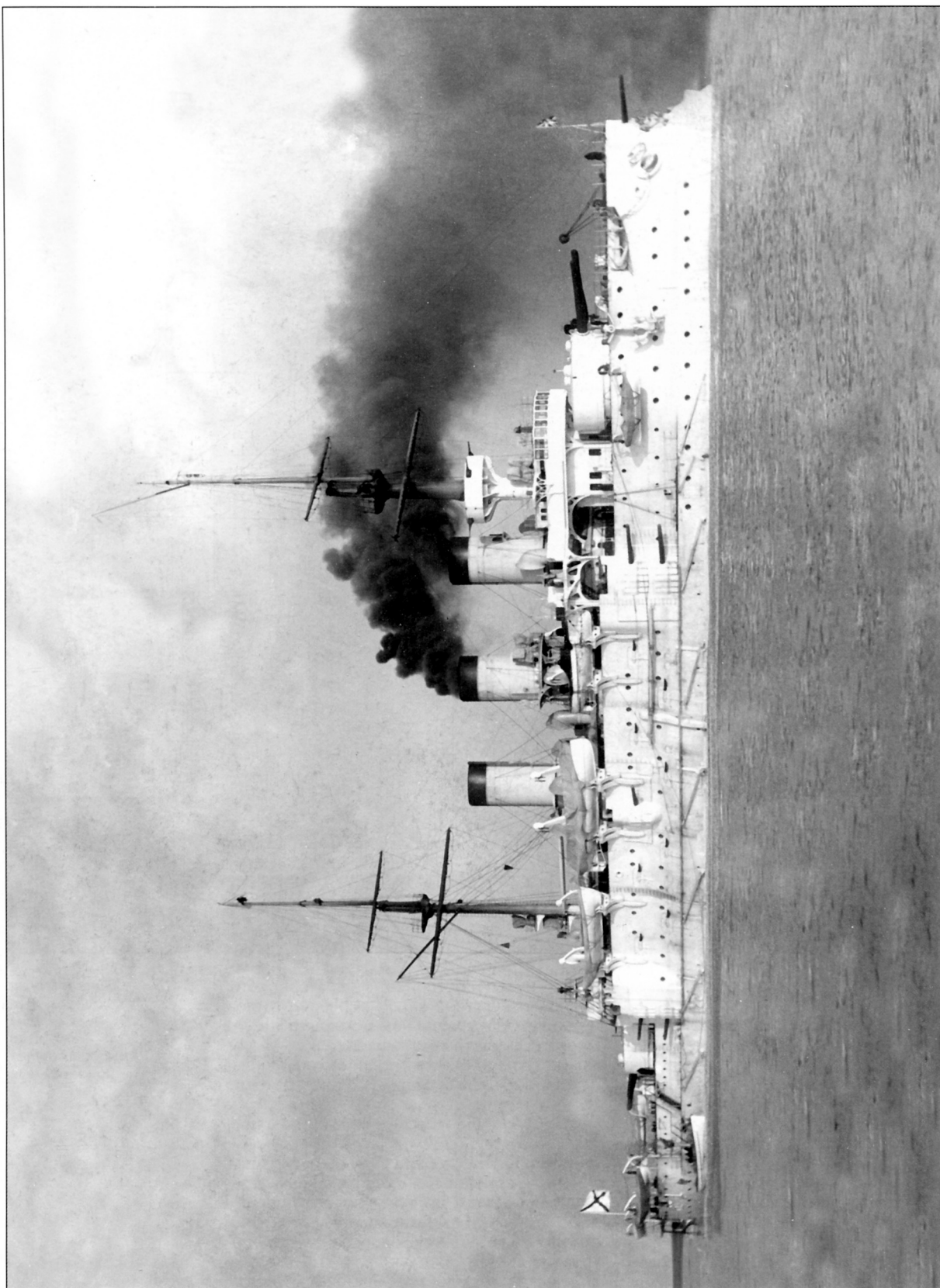
Нельзя забывать, что наш корабль был совершенно новым, прямо со стапелей, и у нас не хватило времени научиться маневрировать кораблем. Можно ли было ожидать, что мы сразу же начнем правильно выполнять все маневры? Ведь они требуют чувства локтя, а для этого необходима долгая совместная практика. Каждый корабль и каждый флот имеют свою четко выраженную индивидуальность, и только мастерство и терпение способны обеспечить четкое и слаженное взаимодействие»<sup>21</sup>.

В своем донесении в Петербург начальник эскадры так оценил новейший корабль

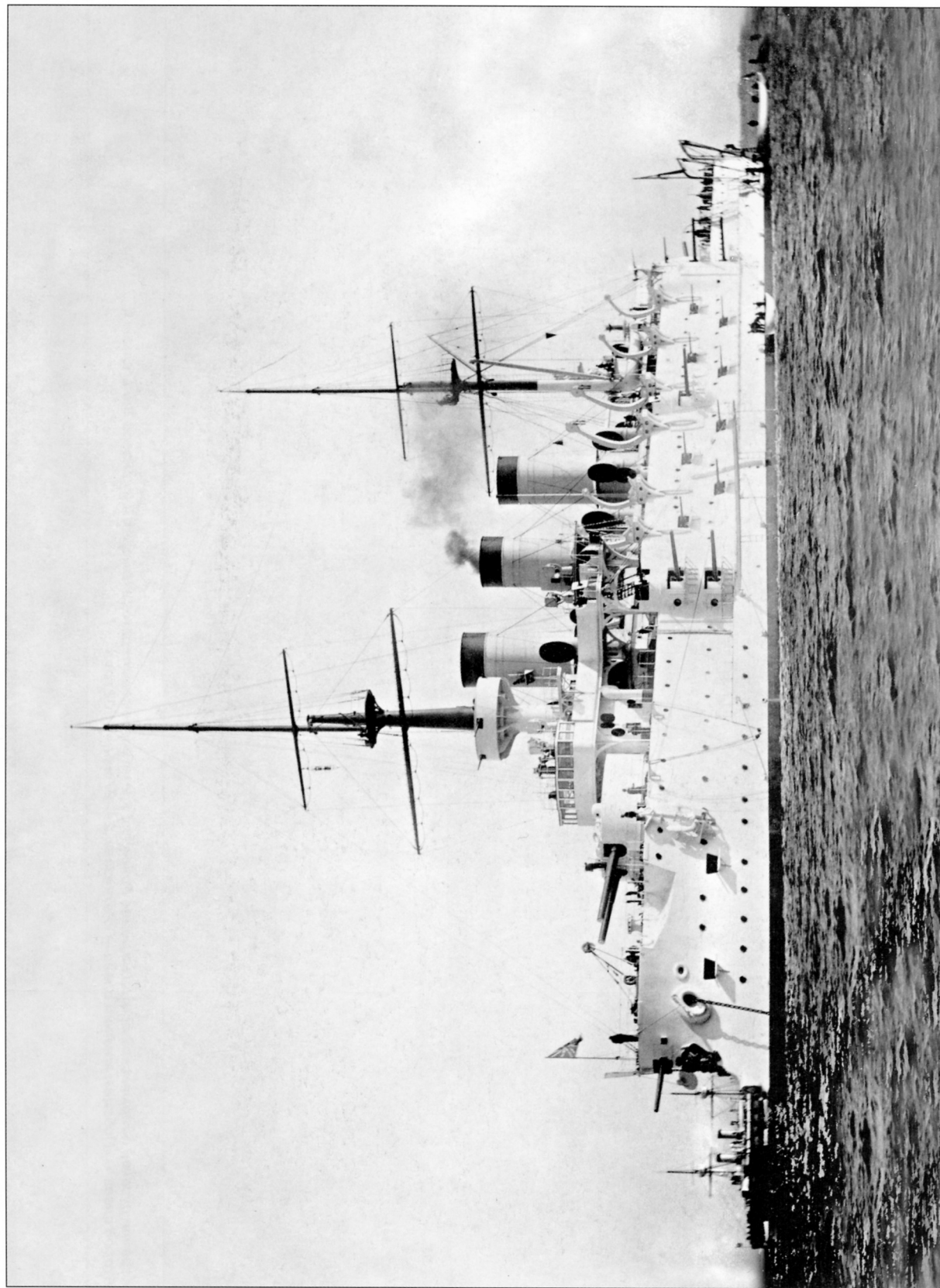
флота и его состояние: «на «Пересвете» полное отсутствие какой-либо подготовки и порядок службы на нем оставляет желать многого... сложное артиллерийское вооружение было вовсе не опробовано во время присоединения к эскадре»<sup>22</sup>. Скрыдлов отметил, что качество работ Балтийского завода такое же хорошее, как на минных транспортах «Амур» и «Енисей», и не уступает лучшим иностранным судостроительным фирмам. Среди положительных качеств нового корабля указывались полная броневая защита 152-мм орудий (кроме носового), электрические приводы башен с дублированным ручным управлением, вторая боевая рубка в кормовой части, хорошие маневренные качества.

**Эскадренный  
броненосец  
«Победа»  
на рейде  
с английскими  
броненосцами**

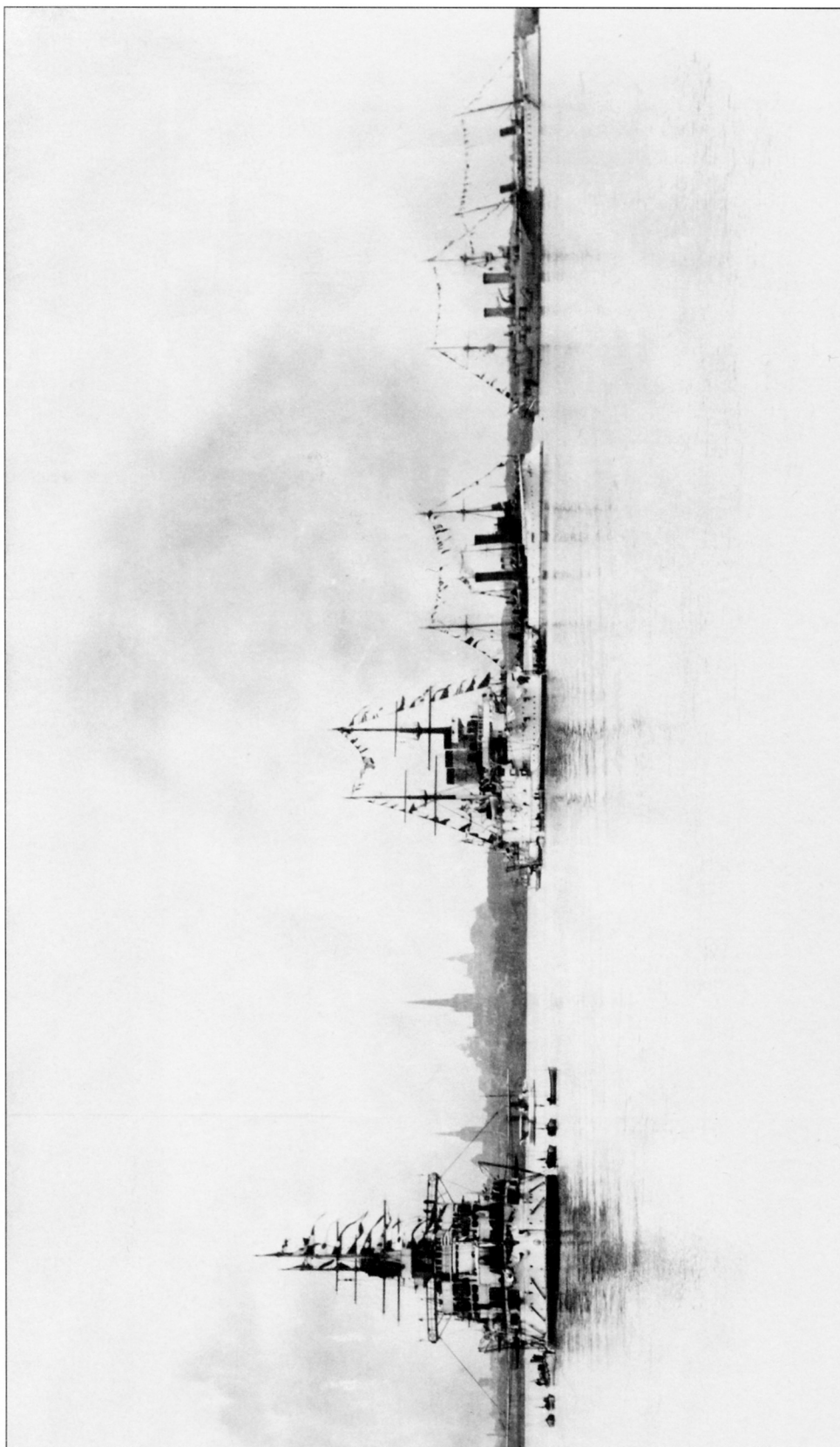




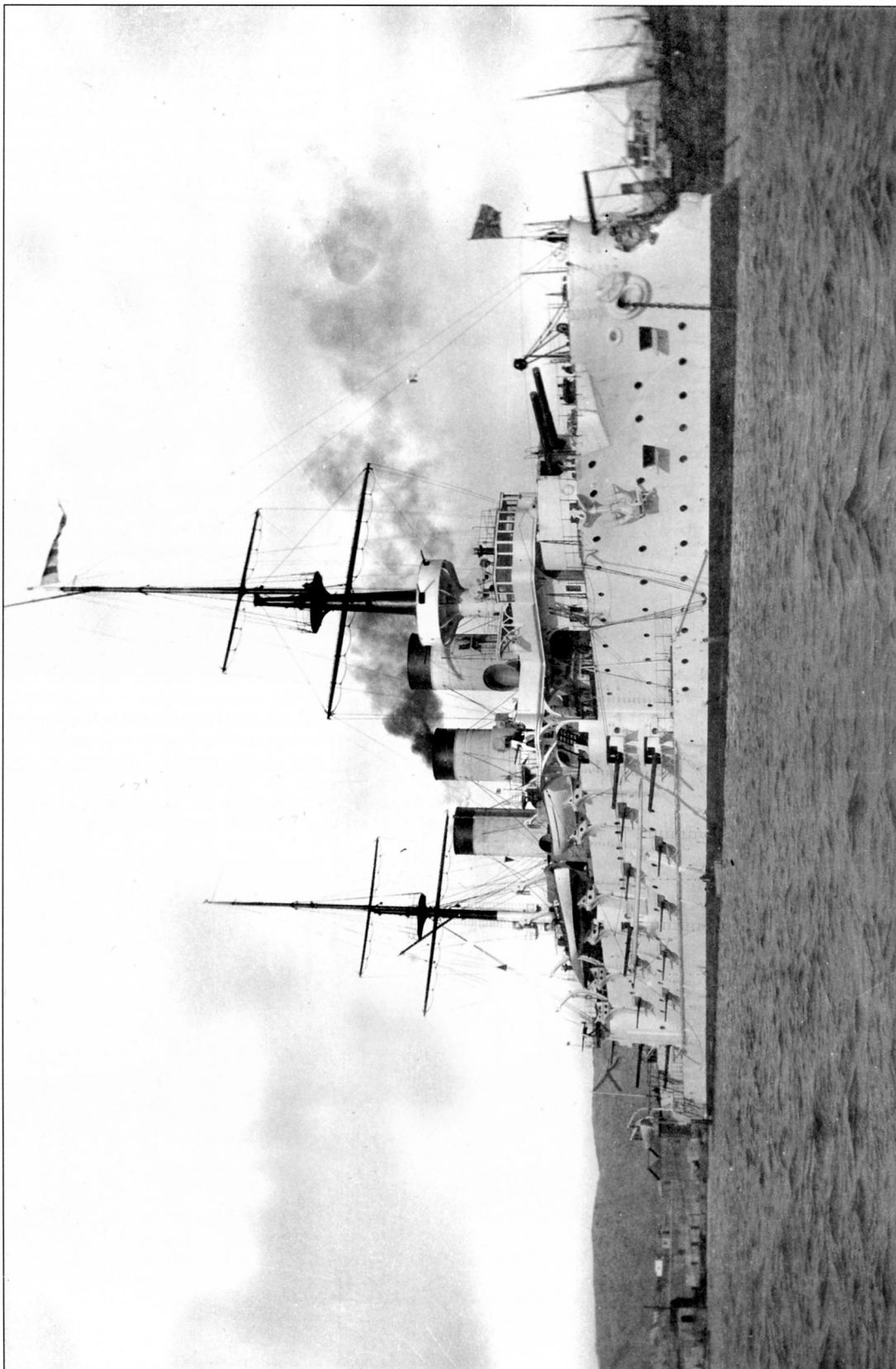
Эскадренный броненосец «Победа». Вид с правого борта



«Победа» на Большом Кронштадтском рейде. На втором плане слева – эскадренный броненосец «Император Александр II». Фото Н. Апостоли

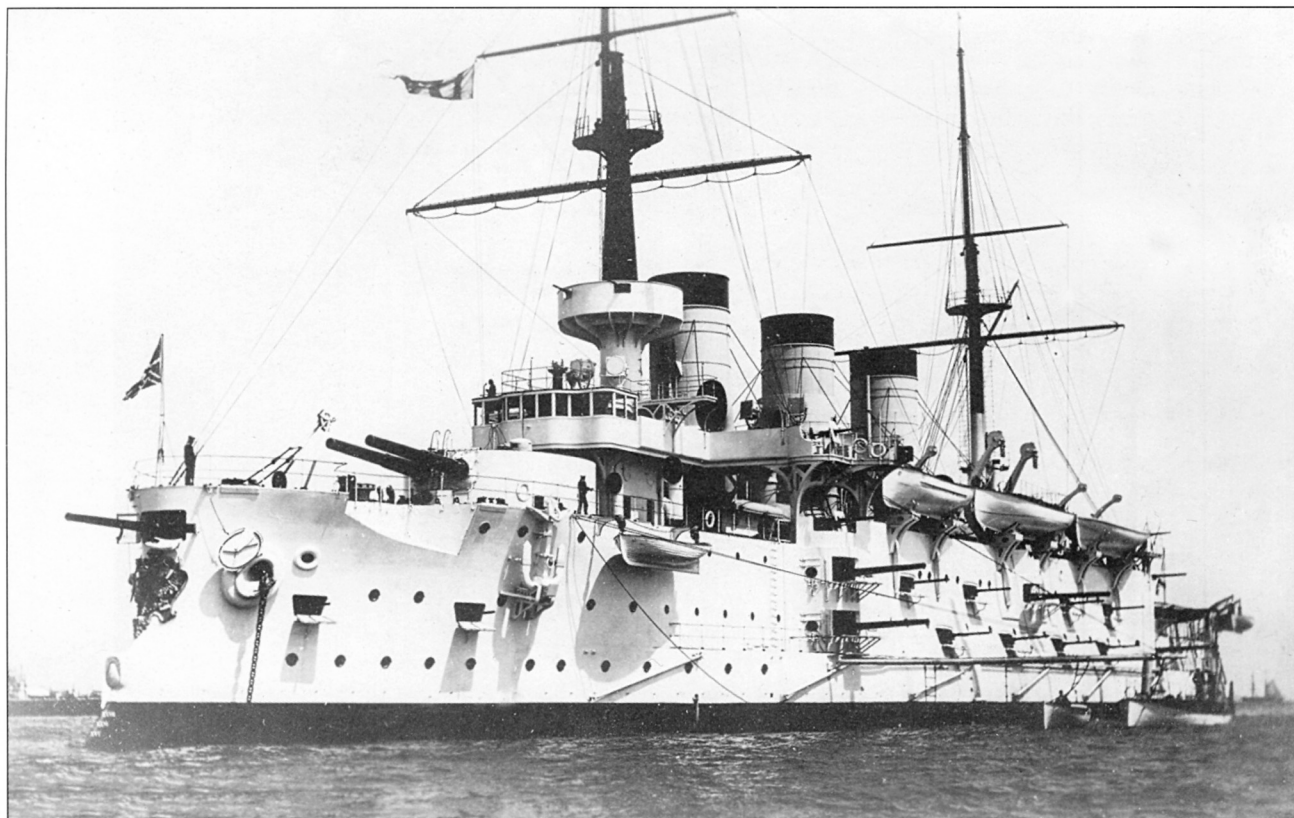


Корабли русской и германской эскадр на рейде Ревеля во время встречи императора Николая II и кайзера Вильгельма II. Второй слева — «Победа»; крайний слева — «Ретвизан». 24–27 июля 1902 года

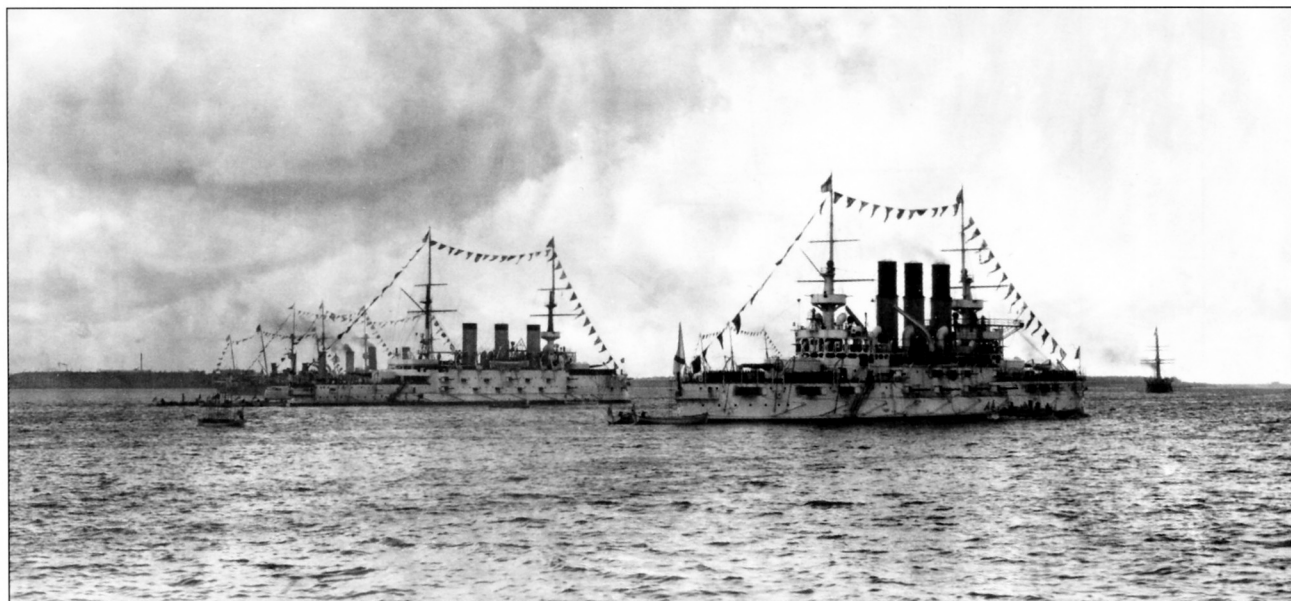


Эскадренный броненосец «Победа». 1903 год





**«Победа» во время визита в Англию летом 1902 года. С английской открытки**



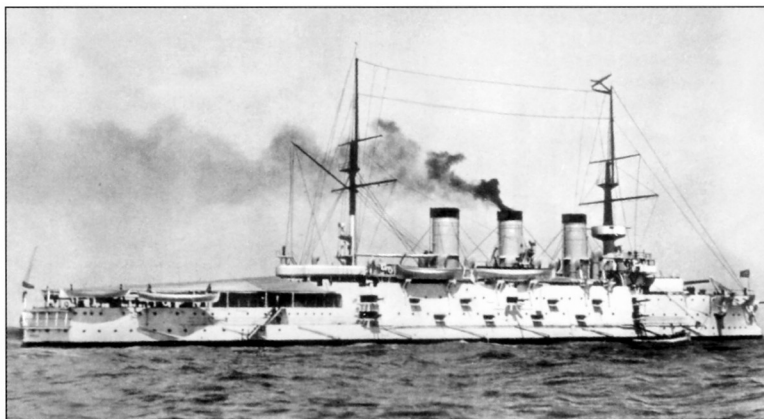
**Эскадренные броненосцы «Ретвизан» (справа) и «Победа» (слева от него) на рейде Ревеля во время встречи императора Николая II и кайзера Вильгельма II. 24–27 июля 1902 года**



Недостатками признаны неразвитая сеть переговорных труб, малые горизонтальные углы обстрела казематных 152-мм орудий, незащищенность батареи противоминных 75-мм пушек. Отмечено, что стальные металлические стрелы для подъема шлюпок на кормовом мостике менее удобны, чем на предыдущих броненосцах типа «Полтава». В общем начальник эскадры оценил проект «как мало удовлетворительный»... «облегченный броненосец, который во многом скорее напоминает крейсер». По его мнению, корабли этого типа были бы оправданы при превосходстве над противником «для добивания его отступающих сил» или для боя с крейсерами.

В августе 1902 года специальная комиссия осмотрела в доке во Владивостоке стальные болты, скрепляющие бронзовый ахтерштевень с килем. В результате образования электрической пары между медной обшивкой, бронзой ахтерштевня и стальными болтами при действии морской воды большинство головок оказались сильно разъеденными. Осмотр отверстий показал, что часть болтов просто забита в отверстия как нагели без резьбы, а некоторые на резьбе, но нарезка не в стальной обшивке киля, а в бронзовом ахтерштевне. Одно из отверстий оказалось просверленным наполовину и закрытым стальной пробкой на резьбе. Для устранения дальнейшего разъедания болтов комиссия решила закрыть все головки их с каждой стороны одной общей медной планкой, крепящейся к бронзовому ахтерштевню небольшими болтами на резьбе. Для обеспечения водонепроницаемости планки намечалось поставить на резиновом растворе.

В связи с результатами этого осмотра начальник Балтийского завода К.К. Ратник

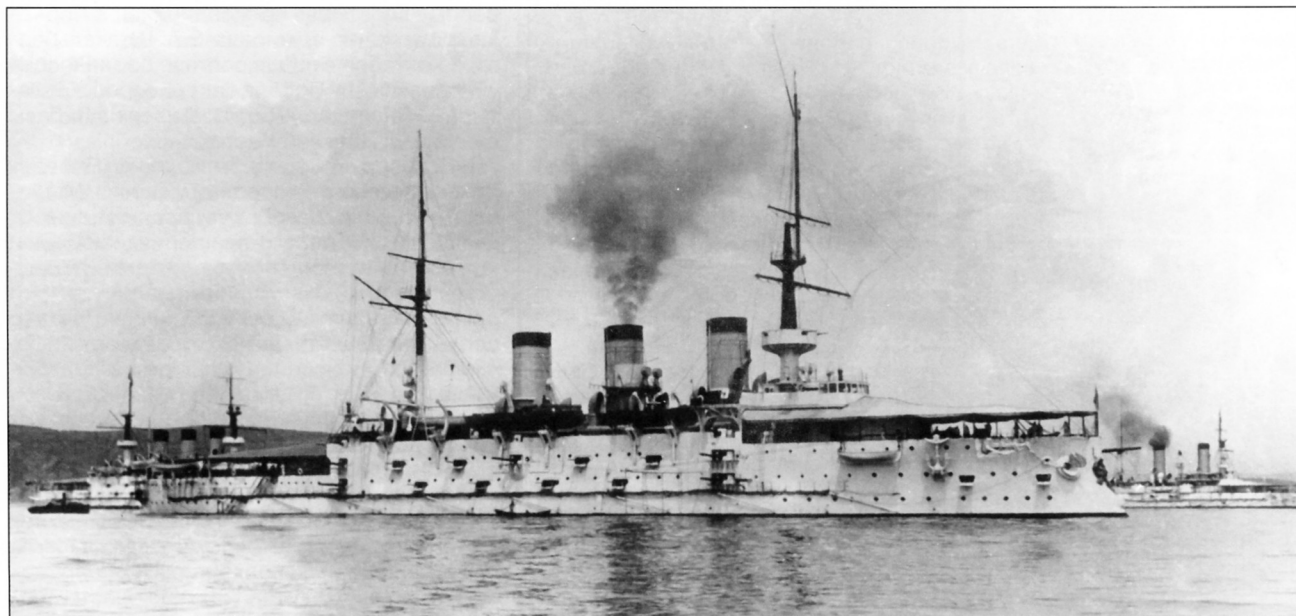


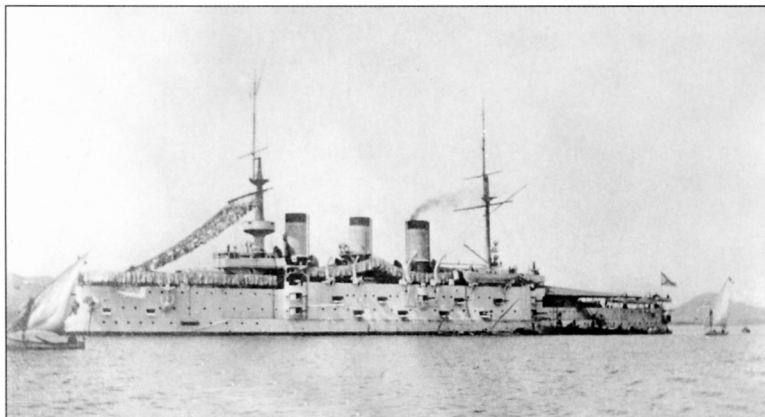
**«Победа»  
под контр-  
адмиральским  
флагом**

давал объяснения главному инспектору кораблестроения, при этом он утверждал, что нарезка болтов съедена коррозией, болты отпускаются со склада по числу, и между нарезанными болтами принять ненарезанные невозможно. Нарезанный болт забить в ненарезанное отверстие нельзя. «Считаю долгом присовокупить, что обшивка тиком подводной части «Пересвета» была поручена самым надежным людям плотничьего цеха, а крепление ахтерштевня с килем производилось под наблюдением также самых опытных и надежных людей судостроительного цеха, вследствие чего, приписать вышеозначенные недочеты небрежности и невниманию во время работы не считаю возможным».

С 30 сентября по 2 октября 1902 года «Пересвет» участвовал в гонках броненосцев по маршруту Нагасаки — Порт-Артур. За 36 ч перехода корабль показал среднюю скорость в 15,7 уз, обогнав «Севастополь» и «Полтаву».

**Эскадренные  
броненосцы  
на внешнем рейде  
Порт-Артура.  
В центре «Победа»,  
на втором плане  
«Пересвет» (слева)  
и «Петропавловск»  
(справа)**





**«Победа»  
после большой  
приборки, помывки  
команды и стирки  
белья**

В январе-феврале 1903 года «Пересвет» совершил плавание с заходами в порты Японии и Кореи, в том числе Йокогаму и Нагасаки. В последнем порту броненосец прошел докование. В сентябре 1903 года корабль пришел из Владивостока в Порт-Артур, где в составе эскадры принял участие в маневрах.

По указанию императора Николая II броненосец «Победа» должен быть подготовлен для участия в торжественных мероприятиях при коронации английского короля Эдуарда VII к 30 мая 1902 г. Внешний вид новейшего корабля русского флота был доведен до совершенства, но механизмы и системы еще не были достаточно изучены личным составом. Имелись и конструктивные недостатки. «21 июня броненосец вступил в немецкое

**«Победа» на рейде.  
Вид с кормы**



море. Сравнительно небольшое волнение (5 баллов) выяснило полную непригодность деревянных полок для сетевого заграждения. На наветренном борту почти по всей длине судна оказались выломанными»<sup>23</sup>.

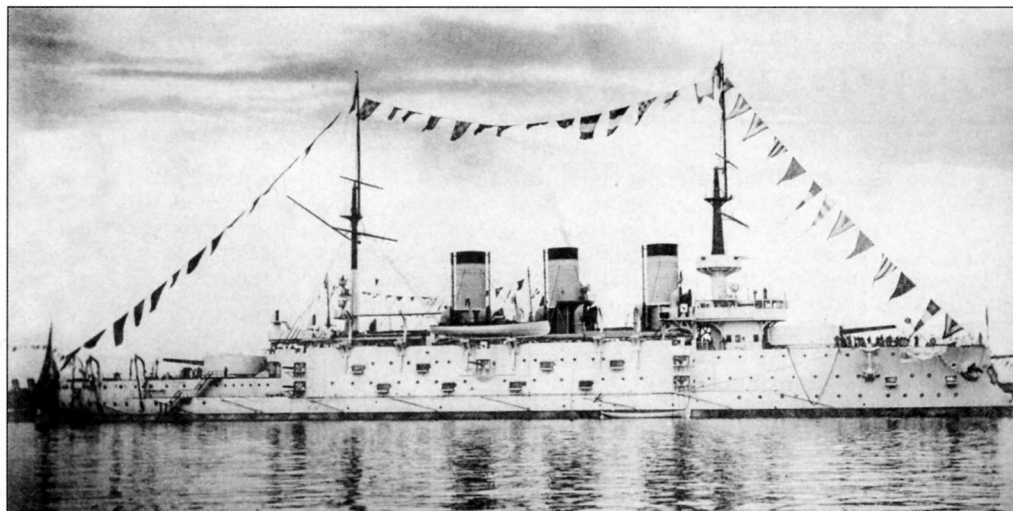
Расход угля превысил все мыслимые пределы, по прибытии в Англию корабль имел далеко не парадный вид. В связи с этим по указанию управляющего Морским министерством старший офицер «Победы» лейтенант А.А. Реммерт составил докладную записку, в которой сообщил, что на переходе в Портленд броненосец израсходовал 1400 т угля, и во время плавания стоял вопрос, дойдет ли он со своим запасом угля до места назначения. В Портленде приняли 300 т угля для перехода в Портсмут. Во время перехода зола и сажа из труб покрывала горками палубу, набиралась в жилые помещения. Находиться на юте было невозможно — дым и золу несло в глаза. Из-за тумана и дождя зола и сажа расплылись по бортам и надстройкам. В Англии выкрасили весь корпус в белый цвет, но на обратном пути все повторилось<sup>24</sup>. Старший инженер-механик броненосца В.А. Обнорский получил нервное расстройство и был списан в Портленде в госпиталь.

Тем не менее «Победа» приняла участие в коронационных торжествах в Англии, достойно представив Российский императорский флот. Затем 24 июля 1902 года корабль участвовал в военно-морском параде на рейде Ревеля в честь встречи императора Николая II с кайзером Вильгельмом II.

После первых «парадных» походов броненосец ввели в док. Оказалось, что все четыре лопасти правого винта и одна левого погнуты. После исправления повреждений броненосец завершил испытание артиллерии и минных аппаратов и вместе с крейсером «Богатырь» присоединился в Либаве к отряду контр-адмирала Э.А. Штакельберга. 31 октября отряд в составе броненосцев «Ретвизан» и «Победа», крейсеров «Богатырь», «Паллада», «Диана» вышел из Либавы в поход на Дальний Восток.

12 ноября в Северном море на «Победе» потек конденсатор средней машины. Машину остановили, разобили средний винт от вала для свободного вращения, сообщили крайние винты со своими винтами и, запустив обе крайние машины, дали ход. Эти операции заняли полтора часа. Все это время корабли отряда находились в дрейфе, ожидая броненосец. 13 ноября на подходе к Портсмуту на «Победе» потекли все три конденсатора главных машин, в нескольких котлах лопнули трубки. Броненосец еле дошел 40 миль, остававшиеся до английского порта.

Комиссия во главе с флагманским инженер-механиком отряда А.А. Лукьяновым осмотрела котлы и коллекторы и обнаружила, что в девяти котлах нижние участки со-

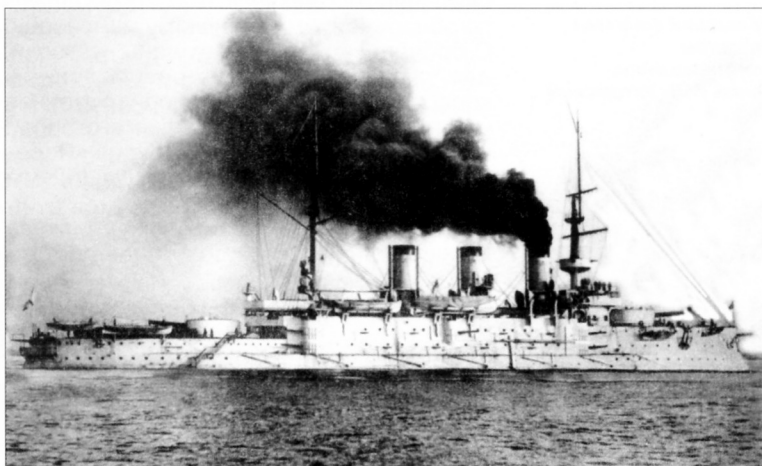


**«Победа»  
в парадном строю.  
С открытия серии  
«Тихоокеанская  
эскадра»**

единительных коробок водогрейных трубок заполнены цинком. В котле № 25 цинком заполнено почти все нижнее пространство водяного коллектора. Цинковые протекторы, установленные для уменьшения коррозии внутренних поверхностей, расплавлялись, уменьшая внутреннее сечение трубок, что приводило к их перегосу. В течение десяти дней в результате авральной работы машинной команды 20 из 30 котлов привели в рабочее состояние, и отряд продолжил поход. По приходе в Алжир 3 декабря на «Победе» произвели осмотр котельной установки, в ходе которого установили, что на устранение всех недостатков и чистку котлов потребуется не менее трех недель. Эти работы решили произвести в Пирее. 14 декабря отряд Штапельберга вышел из Алжира и направился в б. Суда на острове Крит. Броненосец «Победа» в сопровождении крейсеров «Диана» и «Паллада» отделились и пошли в Пирей. Корабли отряда направились по назначению, «Победа» же осталась в греческих водах для исправления неисправностей.

Все происшедшее с новым броненосцем вызвало крайнее неудовольствие руководства Морского ведомства и гневную переписку. Как всегда в подобных случаях, моряки обвиняли завод, а судостроители объясняли аварии и неисправности неправильной и неграмотной эксплуатацией своей совершенной и безукоризненной техники.

Помощник начальника Балтийского завода инженер-механик И.П. Павлов, прибывший в Пирей на броненосец, писал в рапорте, что «Командир «Победы» не мог раздобыть, несмотря на хлопоты, в Кронштадте другого персонала за неимением таковых. Старший судовой механик смещал некоторых из кожегарных унтер-офицеров с их оклада на низший за полное незнание дела или за неряшливое отношение к нему. Стало ясно, почему котлы пришли так быстро



в такое изумительно частью испорченное, заржавленное состояние... приглядываясь во время сдаточных заводских проб к личному машинному персоналу на судах флота, я просто изумлен почти полным несоответствием его применительно к таким сложным и дорогостоящим механизмам, каковыми им приходится управляться. Слабость и несоответствие этого персонала есть почти факт всеобщий на судах нашего флота»<sup>25</sup>.

Ремонт «Победы» затянулся, и только 27 марта она вышла из Пирея. В Индийском океане произвели стрельбу из 254-мм орудий. 10 июня 1903 года броненосец «Победа», наконец, присоединился к Порт-Артурской эскадре<sup>26</sup>. При подходе к Порт-Артуру радиосвязь с ним была установлена на расстоянии 35 миль. В июле корабль в составе эскадры пришел во Владивосток, где прошел доковый осмотр и ремонт, а в середине сентября вернулся в Порт-Артур. 31 октября 1903 года «Пересвет» и «Победа» вступили в вооруженный резерв.

**Густой и коптящий  
дым из труб корабля  
доставлял много забот  
старшему офицеру  
и экипажу  
окрашенного в белый  
цвет броненосца  
«Победа»**

## «ПЕРЕСВЕТ» И «ПОБЕДА» В ПОРТ-АРТУРЕ



**Младший флагман  
эскадры  
контр-адмирал  
князь П.П. Ухтомский**

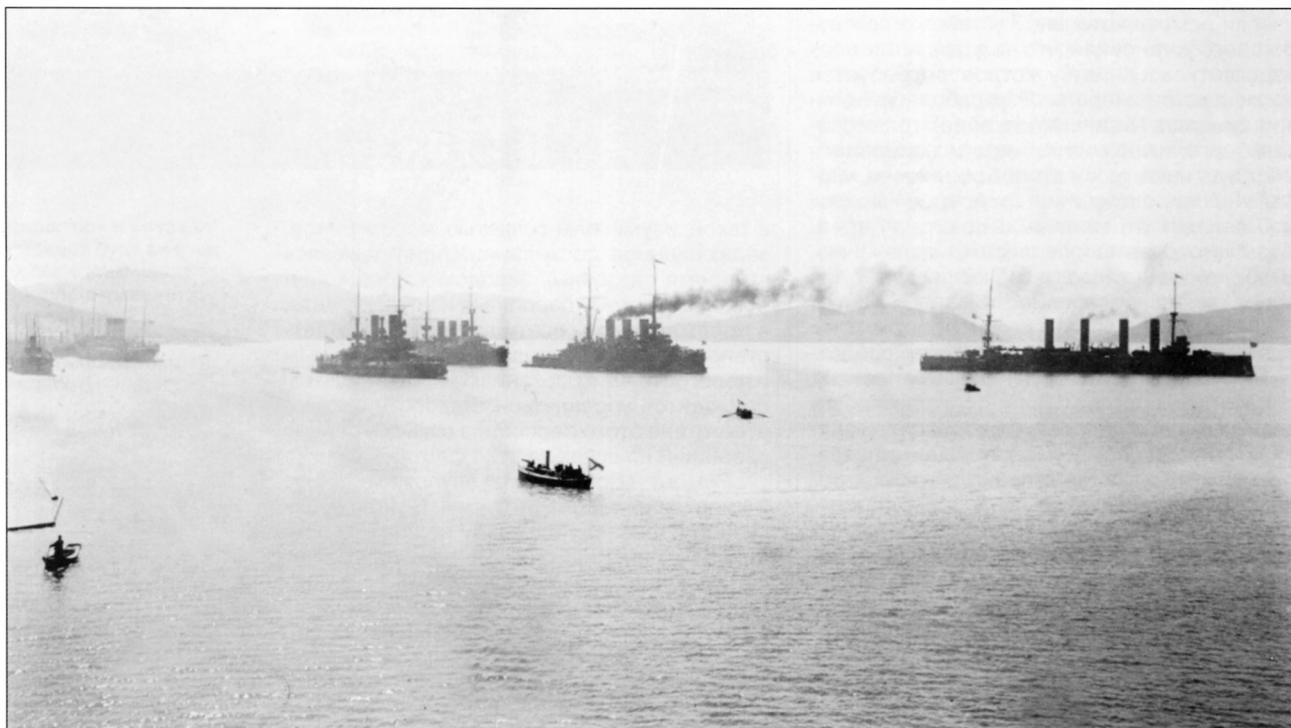
18 января 1904 года броненосцы начали кампанию, вышли на внешний рейд, а 21 января участвовали в походе эскадры к мысу Шантунг и вернулись вечером 22 января. На «Пересвете» держал свой флаг младший флагман контр-адмирал князь П.П. Ухтомский.

В ночь с 26 на 27 января на «Победе» шла погрузка угля, и корабль был освещен электрическими люстрами. Атаковавшие эскадру японские миноносцы выпустили по броненосцу две торпеды, которые прошли у самой кормы. Как только прогремели взрывы первых вражеских торпед, на «Победе» пробили тревогу, включили прожектора и открыли огонь по обнаруженному японскому миноносцу. С броненосца были спущены шлюпки для оказания помощи поврежденным кораблям. Одна торпеда, обнаруженная у борта «Победы», была поднята стрелой и разоружена на палубе. Орудия «Победы» выпустили 80 снарядов: два 152-мм, 18 75-мм и 60 47-мм.

«Пересвет» стоял недалеко от входа на внутренний рейд и от атаки против-

ника был прикрыт стоявшими мористее русскими кораблями. Когда японские миноносцы атаковали стоявшие на внешнем рейде корабли эскадры, контр-адмирал Ухтомский долго не верил в происходящее, несмотря на взрывы и стрельбу с других кораблей. Адмирал приказал спустить вельбот и сам направился к подорванному торпедой «Ретвизану». Только убедившись лично в повреждении броненосца и вернувшись на «Пересвет», он приказал направить катера и шлюпки на помощь торпедированным кораблям.

Утром 27 января при приближении японского флота к Порт-Артуру русские корабли снялись с якоря. «Победа», вступившая в строй третьим броненосцем вслед за «Петропавловском» и «Полтавой», приняла участие в бою с японским флотом. Орудия корабля выпустили 303 снаряда: семь 254-мм, 66 152-мм и 230 75-мм. В корабль попало два снаряда: один 305-мм фугасный пробил палубу среза у кормового 152-мм орудия между 89-м и 90-м шп. и, разорвавшись, уничтожил две каюты, причинив много



**Русская эскадра на внешнем рейде Порт-Артура.  
Справа налево: крейсер «Баян», эскадренные броненосцы «Победа», «Пересвет», «Полтава»**





**Эскадренные  
броненосцы  
«Победа» и «Пересвет»  
зимой  
1903/1904 годов**

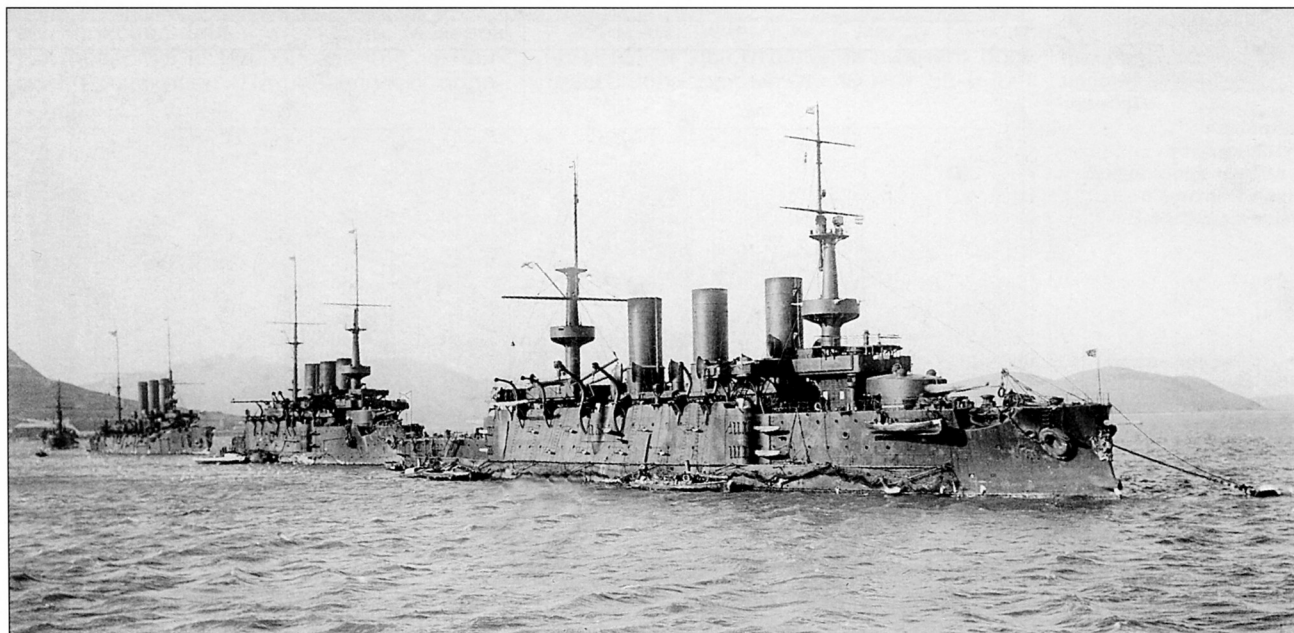
мелких повреждений осколками. Второй снаряд 76-мм калибра также попал в палубу, повредив паровой катер и вышку стального троса. Пять нижних чинов получили ранения, из них двое впоследствии скончались.

«Пересвет» шел последним в кильватерной колонне русских броненосцев, ведя огонь сначала левым, затем правым бортом по всем японским броненосцам и броненосным крейсерам по очереди. В бою его орудия выпустили 308 снарядов (17 254-мм, 86 152-мм и 205 75-мм). Попаданий и повреждений броненосец не имел. Следующую ночь эскадра провела на внешнем рейде в готовности к отражению атак миноносцев

и днем 28 января начала заходить на внутренний рейд. Шедший последним «Пересвет» в проходе сел на мель, и хотя был быстро снят с помощью портовых буксиров, но в связи с окончанием прилива вынужден был остаться еще на одну ночь на внешнем рейде. За бой 27 января младший флагман эскадры контр-адмирал князь П.П. Ухтомский награжден орденом Св. Станислава 1 ст. с мечами, а командиры броненосцев «Победа» и «Пересвет» В.М. Зацаренный и В.А. Бойсман получили мечи к ордену Св. Владимира 3 ст.

С выходом из строя в результате торпедных попаданий двух лучших броненосцев эскадры: «Цесаревича» и «Рет-

**«Пересвет» и «Победа»  
(на первом плане)  
на рейде  
в боевой окраске**

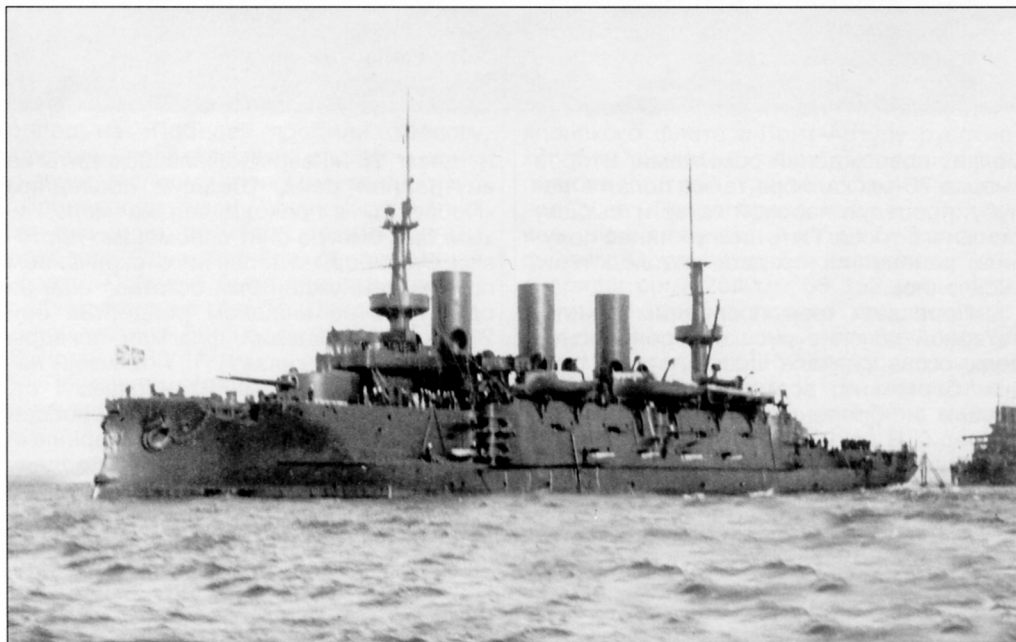




На рейде Порт-Артура.  
Слева направо:  
«Пересвет»,  
«Ретвизан», «Победа»



Эскадренный  
броненосец  
«Пересвет»



Эскадренный  
броненосец  
«Победа»



визана» — русская эскадра оставалась пассивной и стояла в гавани. Только с приездом нового командующего вице-адмирала С.О. Макарова ее деятельность активизировалась. 27 февраля состоялся первый выход эскадры в море под командованием Макарова.

9 марта во время бомбардировки Порт-Артура с моря 254-мм орудия «Пересвета» и «Победы» открыли огонь через Ляотешань. По свидетельству наблюдателей, один снаряд попал в броненосец «Фудзи», после чего японцы прекратили бомбардировку. «Пересвет» и «Победа» после этого вышли на рейд и присоединились к остальной эскадре, но японцы боя не приняли и отошли от Порт-Артура.

13 марта во время выхода эскадры к островам Мянтоа «Пересвет» отстал от впереди идущего мателота. Чтобы сократить расстояние, командир увеличил ход до полного, но маневр не рассчитал. Форштевень «Пересвета» под углом в 20° ударил в кормовую часть левого борта броненосца «Севастополь». Оба корабля получили повреждения, и эскадра вернулась в гавань. Командир «Пересвета» капитан 1 ранга В.А. Бойсман получил выговор в приказе командующего<sup>27</sup>.

Утром 14 марта «Победа» в составе эскадры вышла в море навстречу японскому флоту. Японцы убедились, что в ходе ночной атаки пароходов-брандеров закупорить выход не удалось, и ушли в море. «Пересвет» в этот день в море не выходил, устраняя повреждения.

31 марта вице-адмирал Макаров вывел эскадру в море. При выходе «Пересвет» сел на мель в проходе и из-за этого отстал от других кораблей. Когда броненосец присоединился к эскадре, Макаров уже повернул назад. Внезапно флагманский броненосец «Петропавловск» подо-

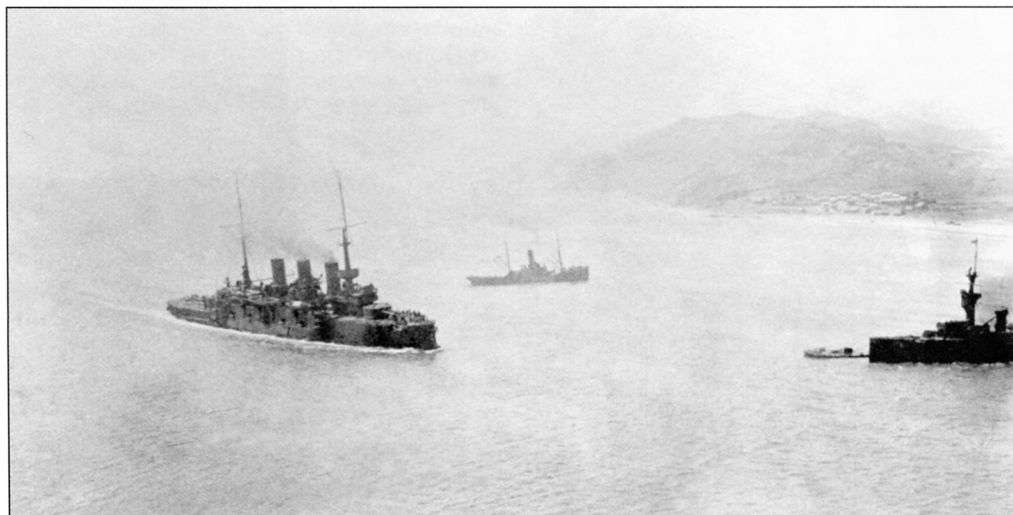


**Пробоина на эскадренном броненосце «Победа», полученная в бою с японскими кораблями**

рвался на mine и затонул. В командование вступил находившийся на «Пересвете» контр-адмирал П.П. Ухтомский, который приказал поднять сигнал эскадре построиться в кильватер за «Пересветом». В момент перестроения разворачивавшаяся на створе «Победа» в 10 ч 10 мин подорвалась на mine. Взрыв произошел с правого борта в отделении носовых угольных ям, разрушив борт от 54-го до 58-го шп. Центр пробоины размерами 8 5,3 м находился в пяти метрах ниже ватерлинии, площадь — 42,4 кв. м. Вода затопила угольную яму № 6 между 49-м и 54-м шп. и яму № 7 между 54-м и 58-м шп. и два отделения нижнего бортового коридора между 49-м и 58-м шп.

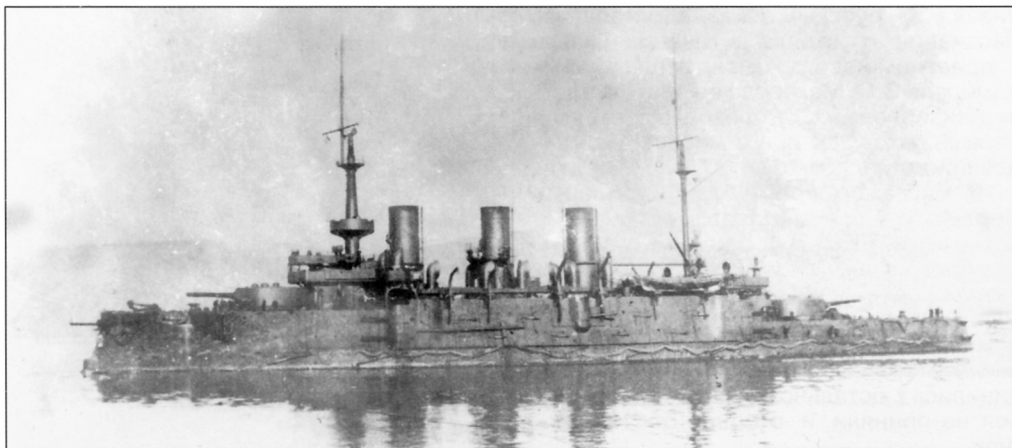


**Командир эскадренного броненосца «Победа» капитан 1 ранга В.М. Зацаренный**



**«Победа» после подрыва на mine направляется к проходу на внутренний рейд. Справа — дежурящая у прохода канонерская лодка «Гиляк», на рейде — в готовности оказать помощь портовое судно «Силач». 31 марта 1904 года**

**«Победа»**  
по возвращении  
в Порт-Артур с креном  
на правый борт  
и дифферентом  
на нос  
после подрыва на  
мине



Далее распространение воды было задержано водонепроницаемыми переборками. «Победа» приняла 550 т воды и получила крен 6° на правый борт. Корабль застопорил ход, команда начала готовить к спуску плавсредства. Полагая, что причина взрыва — атака подводной лодки, расчеты орудий открыли огонь по воде. Стрельбу подхватили остальные корабли эскадры. Убедившись в исправности машин и рулевого управления, командир приказал прекратить спуск шлюпок, дал ход и направил броненосец к проходу на внутренний рейд. В проходе у маяка корабль встретили портовые буксиры, ввели его в Восточный бассейн и поставили к стенке. В связи с тем, что порт-артурский док был слишком мал для броненосцев, началась подготовка кессона по опыту работ на получивших торпедные попадания в первый день войны эскадренных броненосцах «Цесаревич» и «Ретвизан».

2 апреля у Порт-Артура появились японские броненосные крейсера «Нис-

син» и «Касуга» и из своих дальнбойных орудий начали обстрел города и внутреннего рейда. Стрельбу корректировали по радио крейсера «Такасаго» и «Кассаги», державшиеся напротив прохода. Ответный огонь открыли башни «Пересвета». Один выстрел сделала и кормовая башня «Победы», но получился большой недолет. Радиостанция «Победы» работала на передачу для создания помех корректировке стрельбы японских кораблей<sup>28</sup>. «Пересвет» выпустил 10 фугасных и 18 чугунных 254-мм снарядов. Стрельба велась с дистанции около 90 кб, и при этом башни получали значительные сотрясения. Также выяснилось, что при углах возвышения в 25–30° ненадежно работала система электрической подачи. Японский снаряд попал в броню «Пересвета» ниже ватерлинии, но не разорвался. За храбрость во время этой бомбардировки на броненосец «Пересвет» было выделено шесть знаков военного ордена (Георгиевских крестов) для раздачи по усмотрению командира, на «Победу» — один.

В ночь на 20 апреля японцы предприняли третью попытку заграждения выхода из Порт-Артура путем затопления нагруженных камнями пароходов-брандеров. Паровой катер с «Пересвета» под командованием мичмана В.А. Беклемишева выпустил мину из метательного аппарата в японский брандер и открыл огонь из 37-мм пушки и винтовок по японским морякам, пытавшимся уйти в море на шлюпках. Паровой катер с «Победы» под командованием прапорщика Н.А. Добржанского также выпустил мину в другой брандер.

«Победа» была переставлена под Золотую гору в ожидании ремонта. Кессон был построен по типу применявшегося для заделки пробоины от взрыва торпеды в носовой части эскадренного броненосца «Ретвизан» за три недели. Размер 13,7 9,15 1,83 м. В нижней части обеих

**Поврежденный**  
**броненосец «Победа»**  
швартуется к стенке  
гавани Порт-Артура.  
На переднем плане  
с катера выгружают  
тела погибших,  
поднятые из воды  
на месте гибели  
«Петропавловска».  
31 марта 1904 года

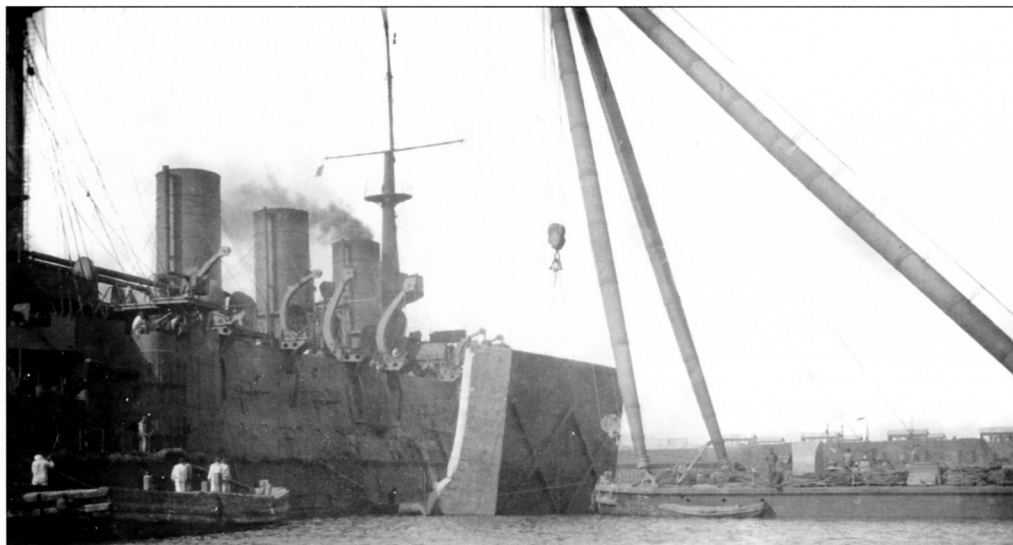


поперечных стенок имелись вырезы для надевания кессона на боковой киль корабля. 29 апреля кессон подвели под пробоину. По приказу начальника эскадры 25 апреля четыре 152-мм пушки «Победы» установили на Угловой горе, а 4 — 152-мм с «Пересвета» — на вершине Ляотешаня. Шесть 75-мм пушек с «Победы» установили на временное укрепление № 5 и Курганную батарею. С кораблей также снимались малокалиберные противоминные пушки, пулеметы, прожектора.

После подгонки к борту «Победы» кессона и откачки воды обстоятельно обследовали повреждения. Взрывом мины оказались пробиты наружный и внутренний борта, сломан один шпангоут.

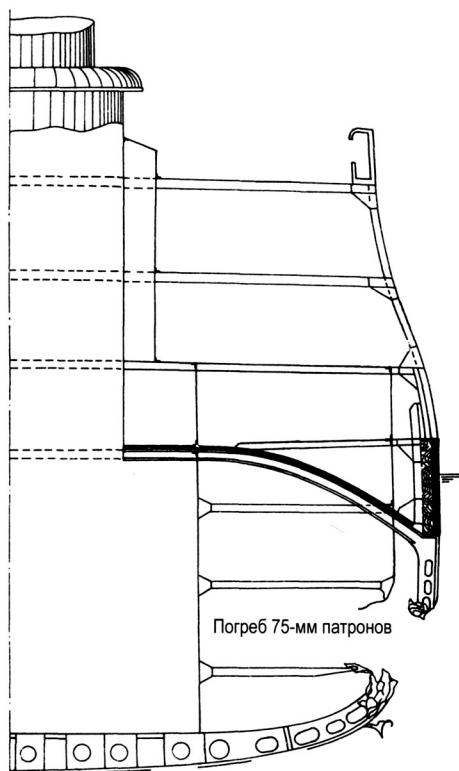


*Три снимка, запечатлевшие этапы подводки кессона к пробоине эскадренного броненосца «Победа»*



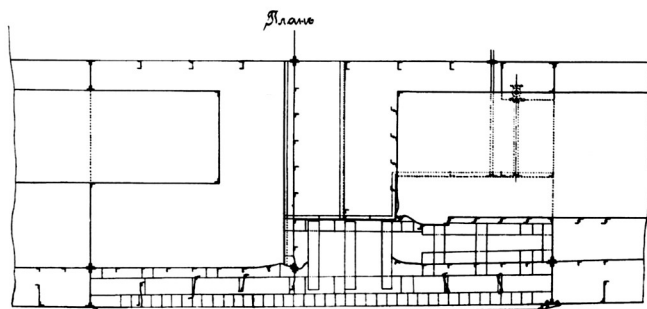
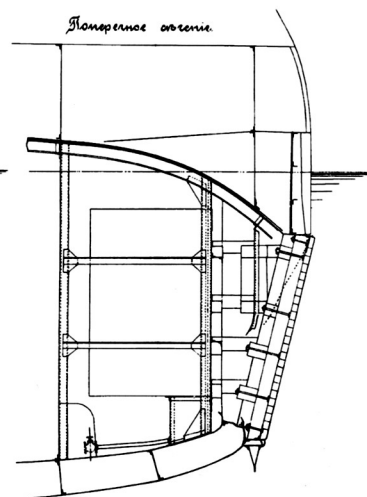
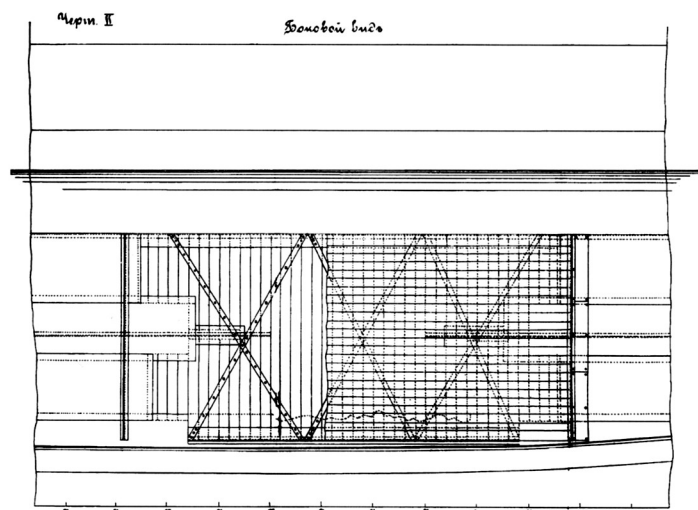


Поперечный разрез  
в месте пробоины  
от взрыва  
японской мины



«Наружная обшивка и набор корпуса больше изогнуты, скручены, вмяты, чем разорваны, что надо приписать отчасти хорошему качеству мягкой стали, из которой построен броненосец»<sup>29</sup>. Вмятина в борту более чем в три раза превосходила по площади пробоину. Боковой киль на протяжении более 9 м оторвало от корпуса. Угольная яма у места взрыва была наполнена углем, что уменьшило объем разрушений. Патронный погреб внутри этой ямы в 1,8 м от наружного борта пострадал незначительно, так как поперечная переборка выдержала силу взрыва и местами незначительно повреждена. Первоначально планировалось демонтировать поврежденные листы обшивки и конструкции набора корпуса, выправить или заменить их, а затем собрать полностью. Разборку начали 4 мая. Часть поврежденного металла была вырублена и поднята из кессона. Но затем, 15 мая, получено приказание об ускорении ремонта и введении корабля в строй в начале июня. В связи с этим предложен проект заделки пробоины деревом, одобренный контр-адмиралом Витгефтом. К работе приступили 16 мая и окончили 3 июня. Пробоина заделана сосновыми брусьями толщиной в сере-

Схема  
заделки пробоины  
броненосца «Победа»



Зенитный броненосец «Победа»  
Чертеж заделки дерева мачтой пробоины  
Масштаб 1:100



дине 30,5 см, в верхней и нижней частях — 28 см. Брусья проконопатили изнутри, а снаружи подкрепили шестью железными полосами. С внутренней стороны брусья еще укреплены, а снаружи обшиты досками толщиной 15 см. Эта обшивка также была проконопачена, просмолена и покрыта железными листами. 5 июня кессон наполнили водой для того, чтобы дерево разбухло, и для конопатки обнаруженных протечек. Через два дня течь была уменьшена, и кессон отвели от борта.

Пока на броненосце заделывали пробоину, минный катер под командой мичмана И.И. Ренгартена с прапорщиком Ч.Б. Дейчманом и девятью матросами-добровольцами 2 июня вышел в поход к Дальнему, но сел на камни. Сняться удалось самостоятельно, но время было потеряно, и катеру пришлось возвратиться в Порт-Артур.

После гибели вице-адмирала Макарова выходы эскадры в море прекратились. Японцы высадили десант на Ляодунский полуостров, отрезали Порт-Артур, взяли укрепленную Кинджоускую позицию и подошли непосредственно к крепости. Эскадра начала готовиться к прорыву во Владивосток, выход предполагался на 7, затем на 8 июня, но из-за неготовности артиллерии «Победы» его отложили на

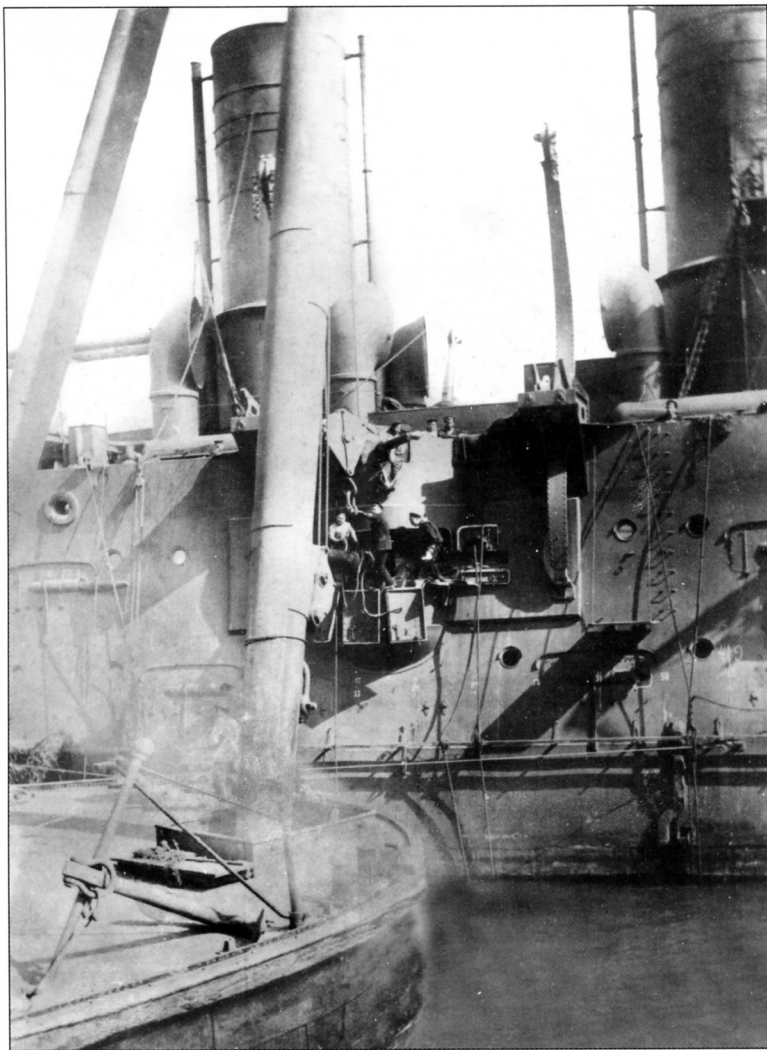
10 июня. Командир броненосца капитан 1 ранга В.М. Зацаренный заболел тропической лихорадкой и был заменен командиром крейсера «Паллада» капитаном 1 ранга В.С. Сарнавским, хотя Зацаренный оставался на борту. 10 июня 1904 года эскадра вышла в море, намереваясь прорваться во Владивосток. На многих кораблях отсутствовали снятые на береговой фронт или во время ремонта орудия. «Пересвет» имел только восемь 152-мм пушек, а «Победа» — три 152-мм и 15 75-мм. Русские броненосцы следовали в кильватерной колонне в следующем составе: «Цесаревич» (флаг контр-адмирала В.К. Витгефта), «Ретвизан», «Победа», «Пересвет» (флаг контр-адмирала Ухтомского), «Севастополь», «Полтава». При появлении главных сил японского флота контр-адмирал В.К. Витгефт повернул назад. При возвращении броненосец «Севастополь» подорвался на mine. Эскадра осталась на ночь на внешнем рейде.

В наступившей темноте «Пересвет» и «Победа» принимали участие в отражении атак миноносцев противника. «Победа» израсходовала восемь 254-мм, 17 152-мм, 92 75-мм и 174 47-мм снарядов. Орудия «Пересвета» выпустили семь 254-мм, 61 152-мм, 150 75-мм и 426 47-мм снарядов.

**Эскадренный  
броненосец «Победа»  
и портовое  
судно «Силач»  
в гавани Порт-Артура**



**Старший офицер  
эскадренного  
броненосца «Победа»  
капитан 2 ранга  
А.М. Герасимов**



**Плавкран у борта  
броненосца «Победа»**

После возвращения эскадры на внутрений рейд на «Победе» возобновились ремонтные работы. К 13 июля в месте пробоины была сооружена внутренняя продольная стальная переборка. Для стока воды и для тушения угля паром по второму дну проведены трубы. Работы окончены 8 июля, через месяц течь в месте заделки пробоины полностью прекратилась.

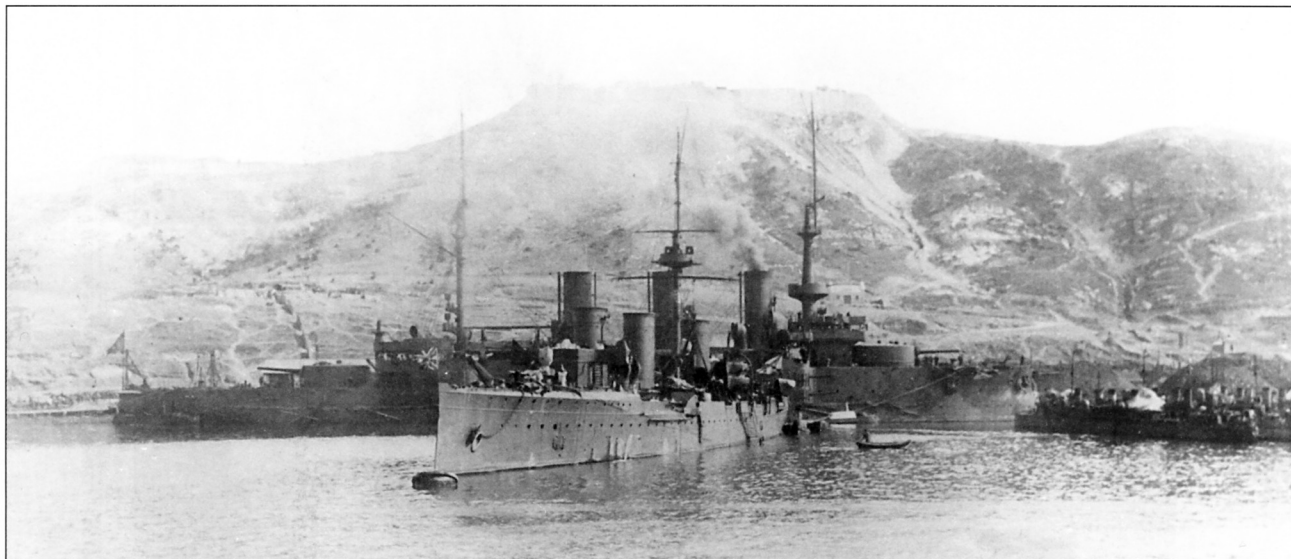
В ночь на 13 июля минный катер броненосца «Победа» под командованием мичмана Ренгартена и прапорщика Ч.Б. Дейчмана в бухте Тахэ атаковали японский миноносец с расстояния 1–1,5 кб. На следующую ночь катер «Победы» выходил в море в паре с катером броненосца «Ретвизан». Паровые катера и шлюпки броненосцев занимались тралением мин на внешнем рейде. В тралении участвовали с «Пересвета» капитан 1 ранга В.А. Бойсман, лей-

тенант П.П. Остелецкий, штабс-капитан Н.И. Лизоблюдов, мичманы Д.Г. Андросов, Г.Г. Греве, В.С. Денисов, А.А. Рыжей; с «Победы» — капитан 1 ранга В.М. Зацаренный, лейтенанты С.Р. Магнус, С.Н. Тимирев, мичманы С.Н. Власев, Н.А. Арбенев, прапорщик Н.А. Добржанский.

В середине июля японские войска подошли к Порт-Артуру на дальность стрельбы башенных орудий русских броненосцев. «Пересвет» и «Победа» включились в артиллерийский обстрел противника по заявкам сухопутных войск. Японцы, заняв Волчьи горы, 25 июля произвели первую бомбардировку Порт-Артура с суши из 120-мм орудий. 25, 26 и 27 июля орудия броненосцев вели огонь. В это же время, невзирая на обстрел противником, продолжались работы по установке орудий с подорвавшегося на mine крейсера «Баян» и принимались запасы для новой попытки прорыва. 27 июля в «Пересвет» попали два 120-мм снаряда, и один — в стоявший у борта кран, грузивший 152-мм орудия. Первый снаряд пробил задний мостик и верхнюю палубу, разорвался в верхней батарее, смертельно ранив вестового П.Г. Дудника и ранив двух матросов. Второй, пробив верхнюю палубу и борт, разорвался в командирской каюте и осколками пробил следующую палубу в каюте священника, «сильно напугав последнего».

В это же время активно действовали минные катера, устраивая засады японским миноносцам в близлежащих к Порт-Артуру бухтах. Корабли также выделяли свои катера и для обеспечения тральных работ. На «Победе» недоставало одного 152-мм орудия и одного 75-мм. К трем казематным орудиям не успели подогнать щиты. С правого борта имелась заделанная деревянными брусками пробоина, полученная 31 марта. Капитан 1 ранга Зацаренный выздоровел и вступил в командование кораблем. На «Пересвете» успели установить на места орудия и щиты, но весь личный состав, включая комендоров, был чрезвычайно утомлен напряженными работами накануне выхода.

На рассвете 28 июля корабли русской эскадры начали выходить на внешний рейд и, построившись в строй кильватера, направились в море вслед за тралящим караваном. «Победа» шла третьей в строю броненосцев, «Пересвет» следом — четвертым. Эскадра была готова к бою. На верхней палубе и на мостиках лежали спасательные круги, пояса и койки; катера и шлюпки на кильблоках не были закреплены, чтобы в случае гибели корабля свободно всплыть. Около полудня произошел первый бой на контркурсах с главными силами японского флота. «Пересвет» первым открыл



огонь из носовой башни с расстояния около 65 кб. В этой фазе боя в кормовой каземат попал один 305-мм снаряд. 4-дюймовая броня жилой палубы не была пробита, но осколки попали в каземат через прицельную форточку и ранили трех комендоров, повредили тело 152-мм орудия и его подъемный механизм. Пушка сделала еще несколько выстрелов, после чего вышла из строя до конца боя.

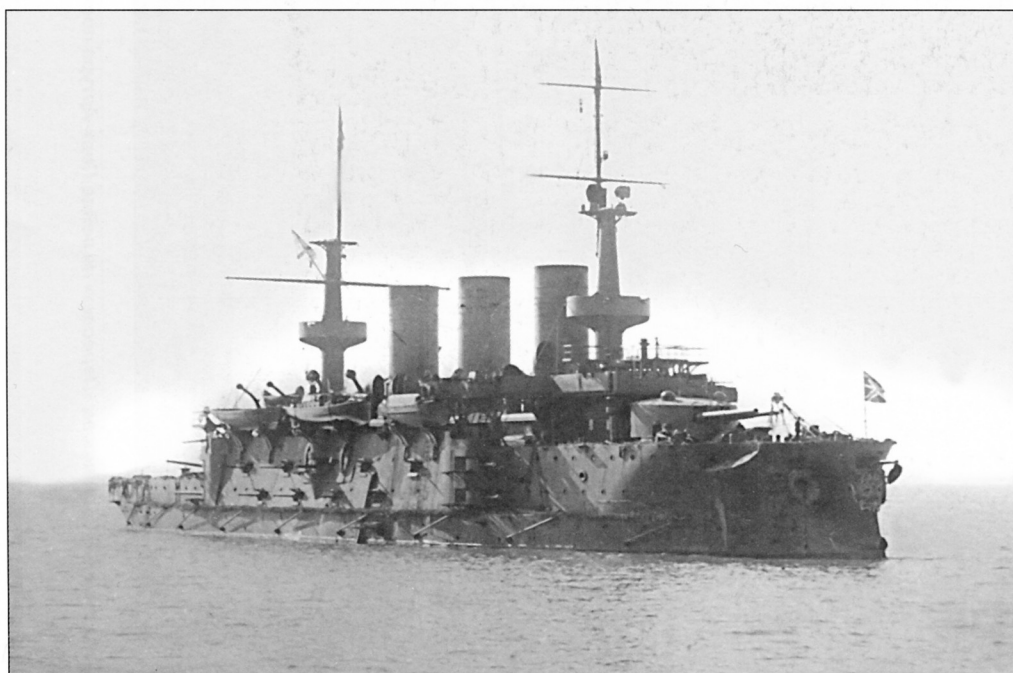
Во время первой фазы боя броненосец «Победа» не получил значительных повреждений. Во время перерыва сра-

жения несколько матросов спускались за борт и привязали поврежденные шести противоминного заграждения, сети с которых свисали в воду.

Во второй фазе боя японские броненосцы обгоняли русскую колонну с правого борта и сосредоточили огонь на флагманских кораблях — «Цесаревиче» и «Пересвете». Оба корабля получали многочисленные попадания, имели повреждения и несли потери.

305-мм снаряд попал в фок-мачту «Пересвета» выше штурманской рубки и уничтожил дальномер Бара и Струда,

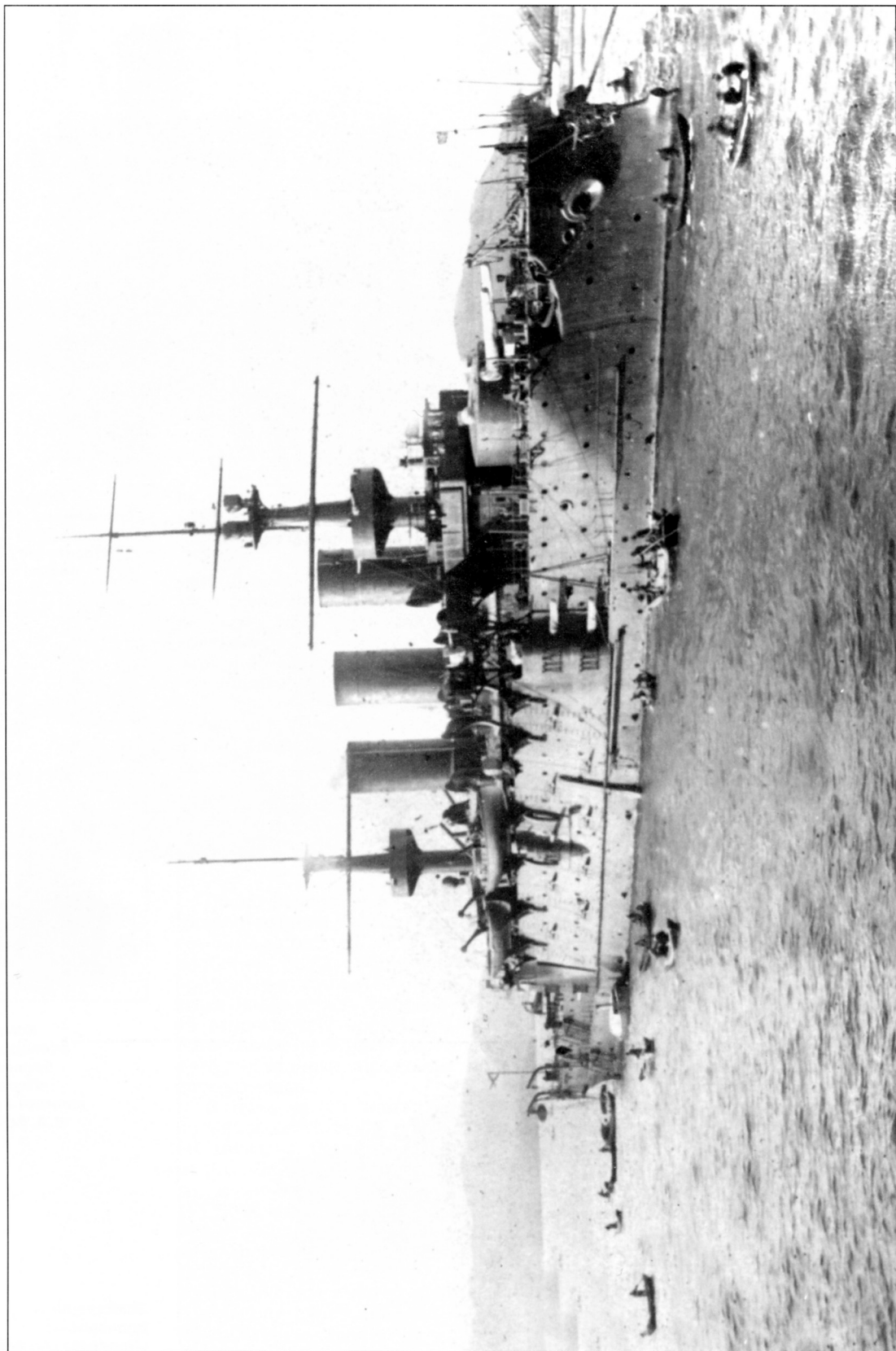
**Эскадренный броненосец «Победа» и крейсер II ранга «Новик» (на первом плане) на фоне Золотой горы**



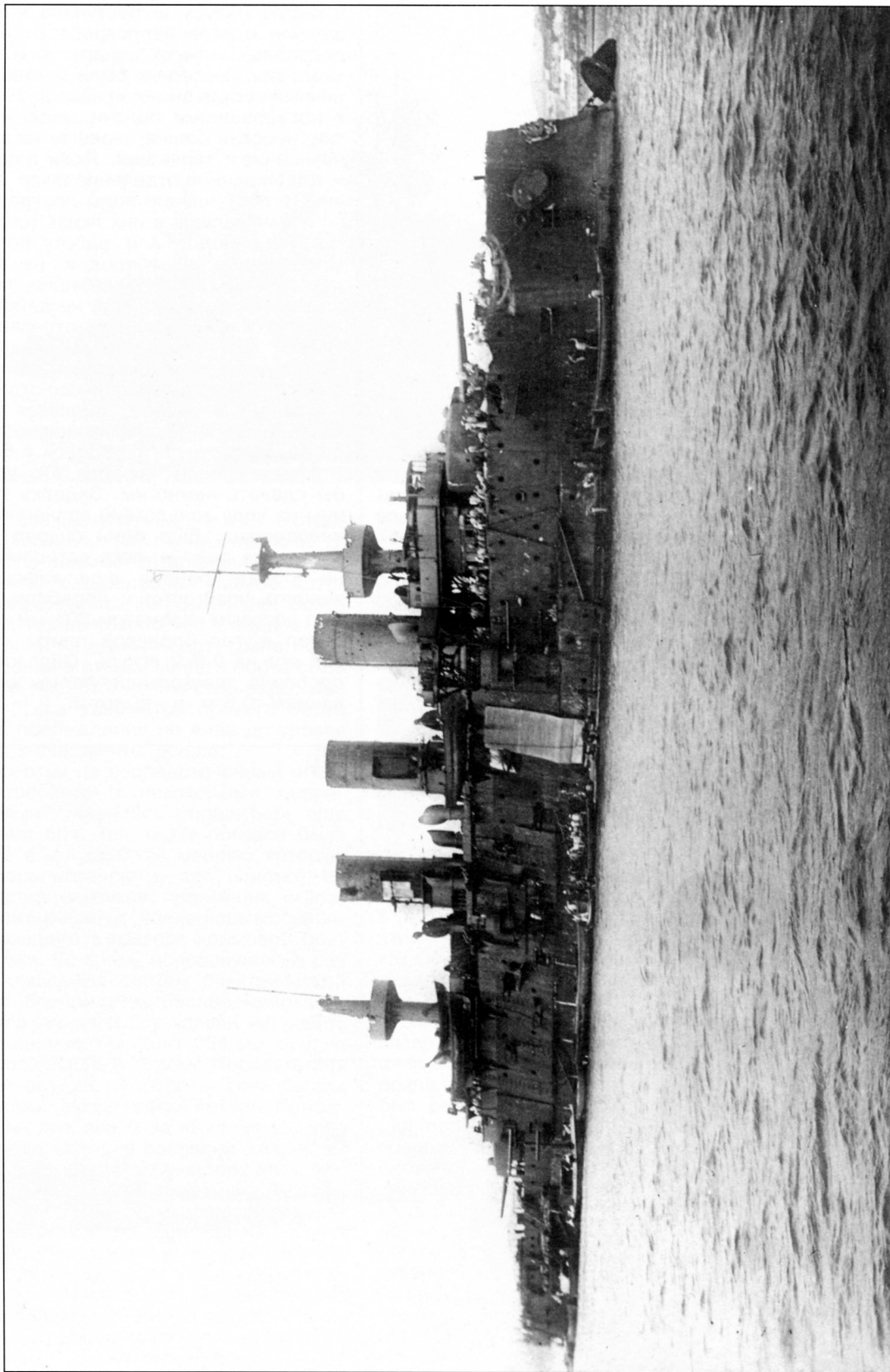
**Командир эскадренного броненосца «Пересвет» капитан 1 ранга В.А. Бойсман**

**Эскадренный броненосец «Пересвет» на рейде**





Эскадренный броненосец «Пересвет» на рейде Порт-Артура после перекраски в боевой цвет. Зима 1903/1904 годов. Публикуется впервые



Эскадренный броненосец «Пересвет» в Порт-Артуре после боя 28 июля 1904 года. Публикуется впервые



**Эскадренный  
броненосец «Победа»  
на ходу**

после чего измерение дистанции до цели производили микрометром Люжоля.

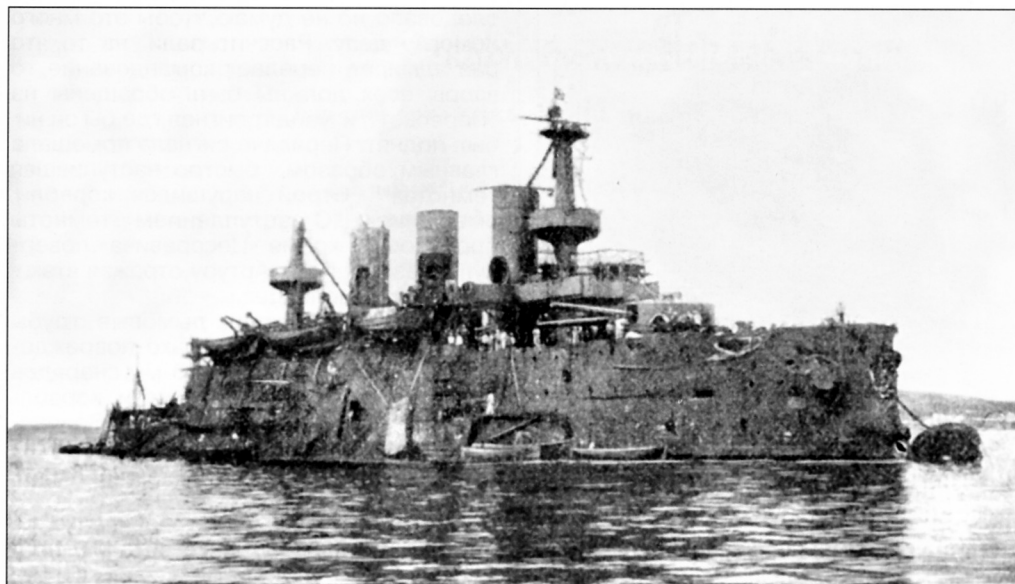
В носовую 254-мм башню «Пересвета» попали два снаряда. Взрывом первого из них погнутым угольником мамеринца заклинило башню, но она смогла вращаться после перехода на ручной привод. Второй, попав в амбразуру, вывел из строя левое орудие. Погибли башенный командир лейтенант Салтанов, старший комендор Шевченко и комендор Вдовицкий, нескольких человек ранило.

Через пробоину в жилой палубе впереди носовой переборки вода затопила носовое помещение на 45 см, попадала

в жилую палубу и поступала в подбашенное отделение, погреба, отделение подводных минных аппаратов и динамомашин. Последние были остановлены, личный состав выведен наверх. В связи с прекращением подачи электроэнергии носовая башня перешла на ручное наведение и заряжание. Люки в погреба и подбашенное отделение были задраены, и поступление воды прекратилось, но остававшиеся в них люди (около 25 человек) продолжали работу по подаче снарядов и зарядов и на приводах ручного вращения башни, так как электрическое вращение не действовало. Эти люди оказались отрезанными сверху затопленными помещениями. Чтобы выбраться наверх, им пришлось бы из верхнего подбашенного отделения спуститься в нижнее, пролезая между зарядником и направляющими, затем по подачной трубе подняться в башню. В случае гибели корабля это удалось бы сделать немногим. Заделка пробоины на ходу вследствие волнения была невозможна. Еще один снаряд попал в этом же районе ниже ватерлинии, но не пробил брони, а лишь деформировал пять шпангоутов и переборку № 29. Под носовым казематом 305-мм снаряд попал в угол броневой плиты и вдавил его на 0,6 м вглубь. Образовалась пробоина треугольной формы с основанием 0,6 м и высотой 2,1–2,4 м.

**«Пересвет»  
готовится к бою**

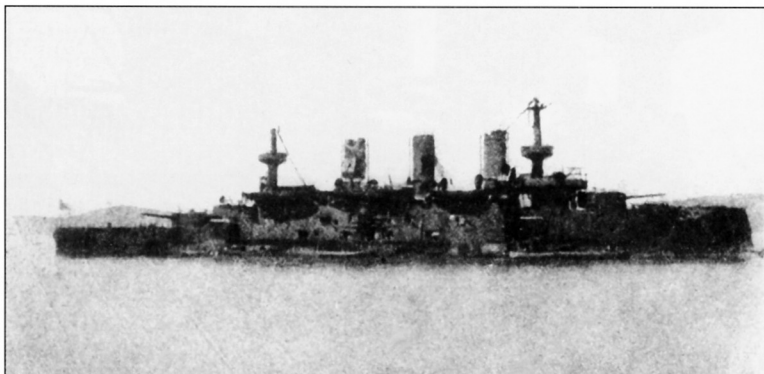




**«Пересвет» после боя  
28 июля 1904 года**

Вода стала поступать в 33-е и 37-е отделения (верхние по 20 т и нижние по 60 т). Нижние отделения затапливались через горловины в карапасной палубе, которые задраивались негерметично. Всего корабль принял около 160 т воды и получил крен на правый борт. Для его выравнивания в отсеки левого борта было принято такое же количество воды. Все полупортики казематов правого борта имели повреждения, но вода до уровня портов, к счастью, не дошла.

Несмотря на сосредоточенный огонь, на «Пересвете» с некоторыми повреждениями удавалось справиться еще во время боя. Так, через полчаса была пущена в ход средняя машина, которую пришлось остановить для очистки от множества осколков, проникших сквозь броневые решетки после взрыва снаряда, попавшего в траверз кормовой боевой рубки. Во время исправления не раз повреждавшихся систем электрической подачи боеприпасов непрерывно действовала ручная. В бою успели исправить поврежденные приводы 254-мм орудия в носовой башне и отремонтировать пять 152-мм орудий. Экипаж на всех постах действовал выше всяких похвал. Комендор Давыдов два раза вылезал за борт с разрядником для разрядки заклинившего 6-дм затвора. Комендор Галатов и гальванер Темников, оставшись вдвоем в носовой башне после гибели или ранения товарищей, перевели башню на ручное действие, доложили по переговорной трубе о происшедшем в боевую рубку и продолжили стрельбу из правого орудия. Минный квартирмейстер Громов «носился по всему броненосцу и умело замыкал рубильники и исправлял цепь»<sup>30</sup>.



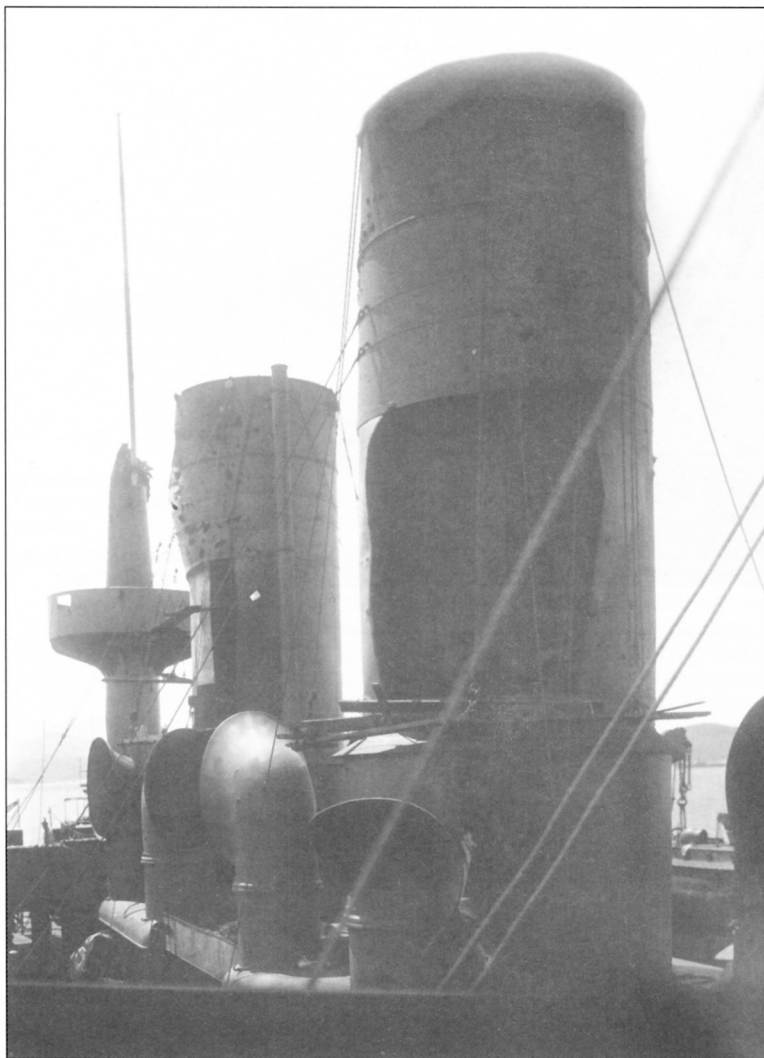
На «Победе» носовую башню пришлось поворачивать далеко за траверз, в результате от выстрелов снесло все, что находилось на правом крыле мостика. Основная масса японских снарядов давала недолеты, иногда очень большие, или перелеты.

Внезапно «Цесаревич» вышел из строя влево и продолжал описывать циркуляцию. «Пересвет» уменьшил ход и последовал сначала за ним, но после того как был разобран сигнал о том, что адмирал передает командование, попытался повести эскадру за собой. Однако на броненосце были сбиты обе стены, а сигналы, привязанные к поручням мостика, другими кораблями не разбирались и не выполнялись. Лейтенант Черкасов так описал этот момент в показаниях следственной комиссии: «...корабли имели разные курсы. Вероятно, предполагали, что нашего адмирала нет, потому что все наши надстройки, трубы, мачты, мостики и прочее были сильно искалечены,



**Старший офицер  
эскадренного  
броненосца  
«Пересвет»  
капитан 2 ранга  
А.А. Дмитриев**





**«Пересвет».**  
**Повреждения**  
**дымовых труб,**  
**полученные в бою**  
**28 июля 1904 года**

у нас не было не только адмиральского флага, но и ни кормового, ни стеньговых, так как все было снесено. О посылке человека с сигналом на марс вопрос возникал и, конечно, задержка была не за разысканием охотника, а в том, что на марс было трудно попасть; мачта против боевой рубки была разбита, по-видимому, 12-дм снарядом, внутри оба трапа были загромождены и перекалечены, тут же лежал убитый и заваленный обломками барабанщик, сама мачта грозила падением, а сигнальные флаги, спущенные с марса вдоль широкого основания мачты, развивались бы еще менее, чем под крылом мостика, разница же в высоте подъема была бы не более 10–12 футов. В этот момент было безветрие, или же мы шли по ветру, так как флаги висели, как в штиль, и для большей видимости их приходилось трясти. По моему мнению, попробовать поднять сигнал под марсом, пожалуй, и

следовало, но не думаю, чтобы это много помогло делу. Рассчитывали на то, что раз адмирал передает командование, то взоры всех должны быть обращены на «Пересвет», и увидят сигнал, где бы он ни был поднят. Передаче сигнала помешала, главным образом, быстро наступившая темнота»<sup>31</sup>. Строй нарушился, корабли смешались. С наступлением темноты броненосцы, кроме «Цесаревича», повернули назад к Порт-Артуру, отражая атаки японских миноносцев.

Средняя и задняя дымовые трубы «Пересвета» были настолько повреждены двумя попаданиями 305-мм снарядов, что в котлах резко упала тяга, и корабль вынужден был сбавить скорость. Возросший расход топлива ставил под сомнение возможность дойти до Владивостока.

К концу боя броненосец стал плохо слушаться руля, при перекладке на борт медленно кренился в сторону противоположную повороту. Вода, скопившаяся в носовых отсеках жилой палубы, перетекала в сторону крена. Броненосец оставался с креном 7–8°, пока руль не перекадывался в другую сторону. Тогда корабль медленно кренился на другой борт и достигнув того же угла крена, сохранял это положение до очередной резкой перекладки руля. Поняв, что в результате израсходования части боезапаса, угля, затопления некоторых помещений и наличия свободной поверхности воды остойчивость корабля опасно снизилась, командир приказал затопить отсеки междудонного пространства за исключением носовых. «Эффект был поразительный: броненосец вновь приобрел свои прежние мореходные качества, люди приободрились и на мостике вновь был поднят вопрос — не попробовать ли прорваться во Владивосток. Однако признано было, что если идти, то идти надо было всей эскадрой, а не вразброд, собрать же эскадру не представлялось возможным, и потому решено было идти в Артур для соединения и починки судов»<sup>32</sup>.

В темноте с «Пересвета» обнаружили неизвестный корабль и открыли по нему огонь. После того как в свою очередь были обстреляны, решили, что японский миноносец вряд вступит в артиллерийский бой с броненосцем. Предположили, что неизвестный корабль — это, скорее всего, «Ретвизан», которого последним видели в сумерках, и прекратили огонь. Но впоследствии на мостик принесли осколок 57-мм снаряда, попавшего в ствол правого 254-мм орудия носовой башни и сделавшего выбоину глубиной 45 мм, выведшую пушку из строя.

При отражении атак японских миноносцев «Пересвет», а за ним и другие

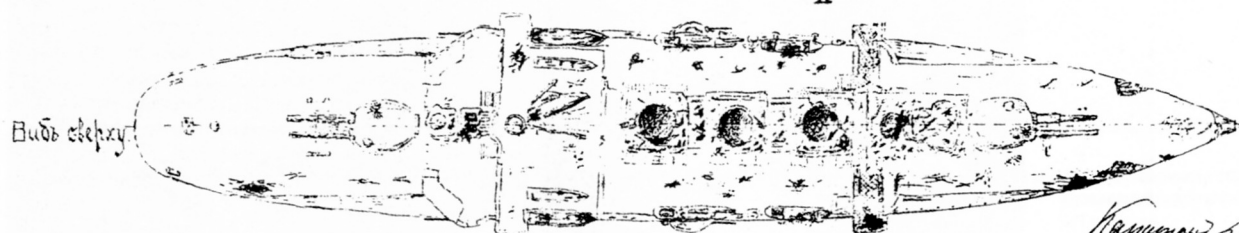
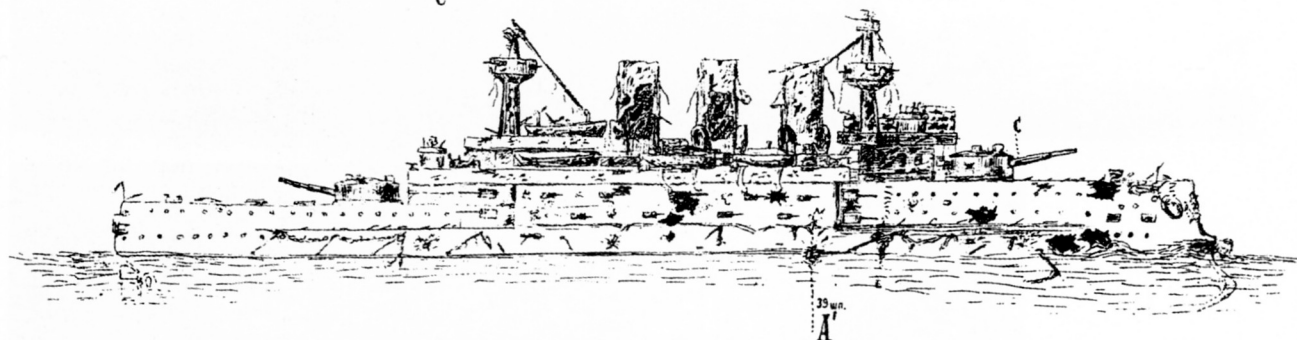
# Эскадр. брон. „Пересвѣтъ.“

Внѣшній видъ поврежденій послѣ эскадреннаго боя 28<sup>го</sup> июля 1904.

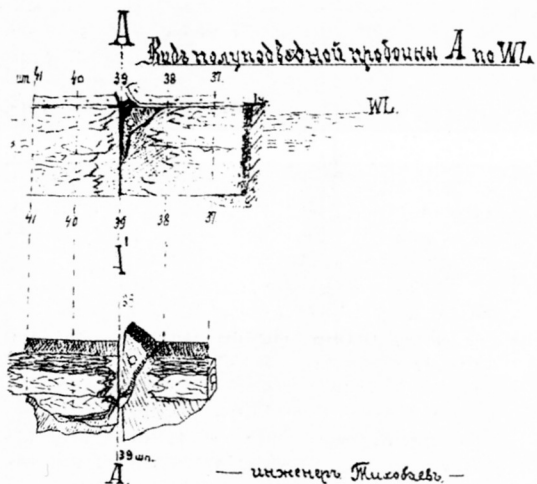
Видъ поврежденія праваго ствола  
10<sup>го</sup> орудія носовой башни.)



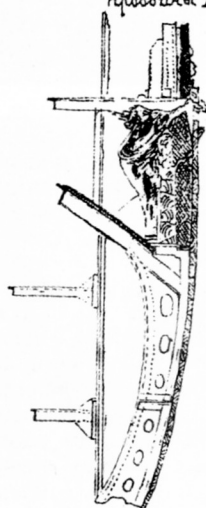
Поперечныя размеры и  
форма выбоины С.



Начальникъ штаба  
Артиллеріи

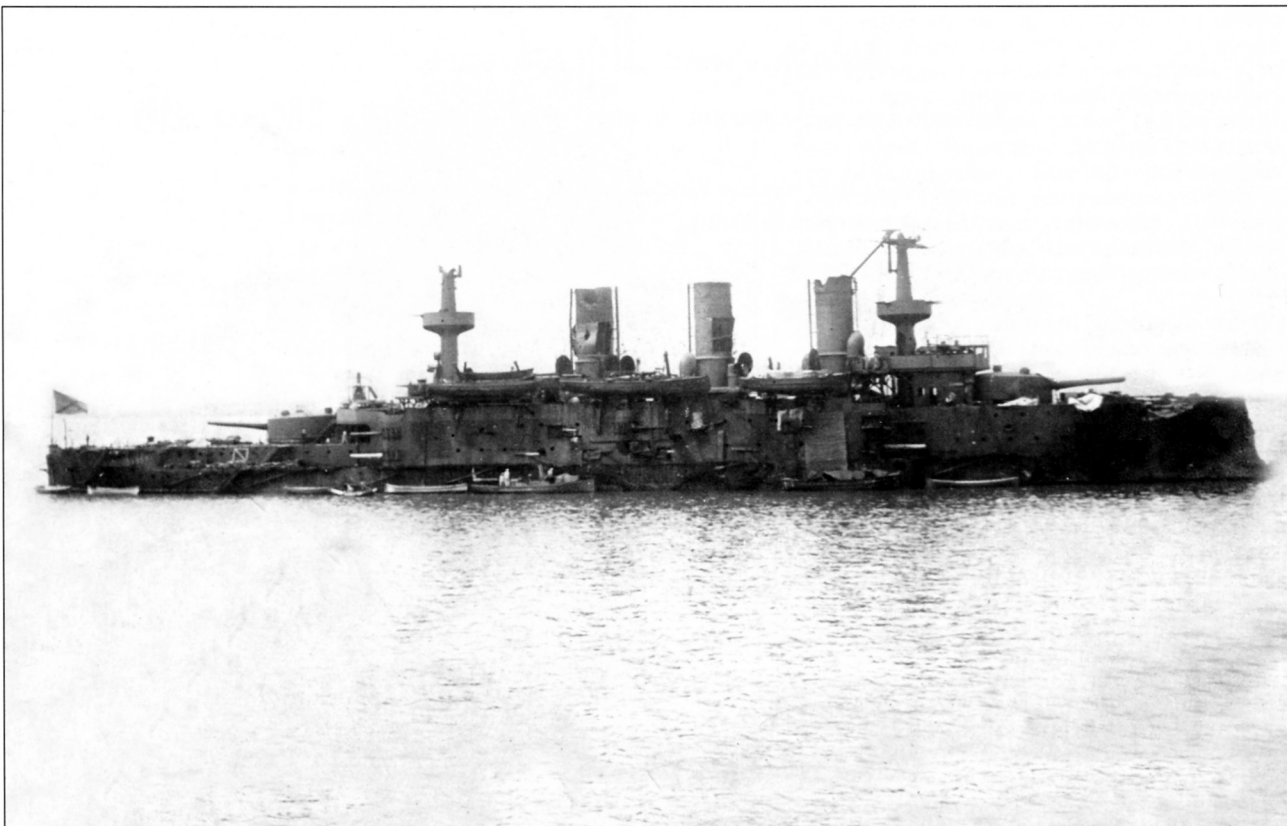


Внутренній видъ  
пробоины А

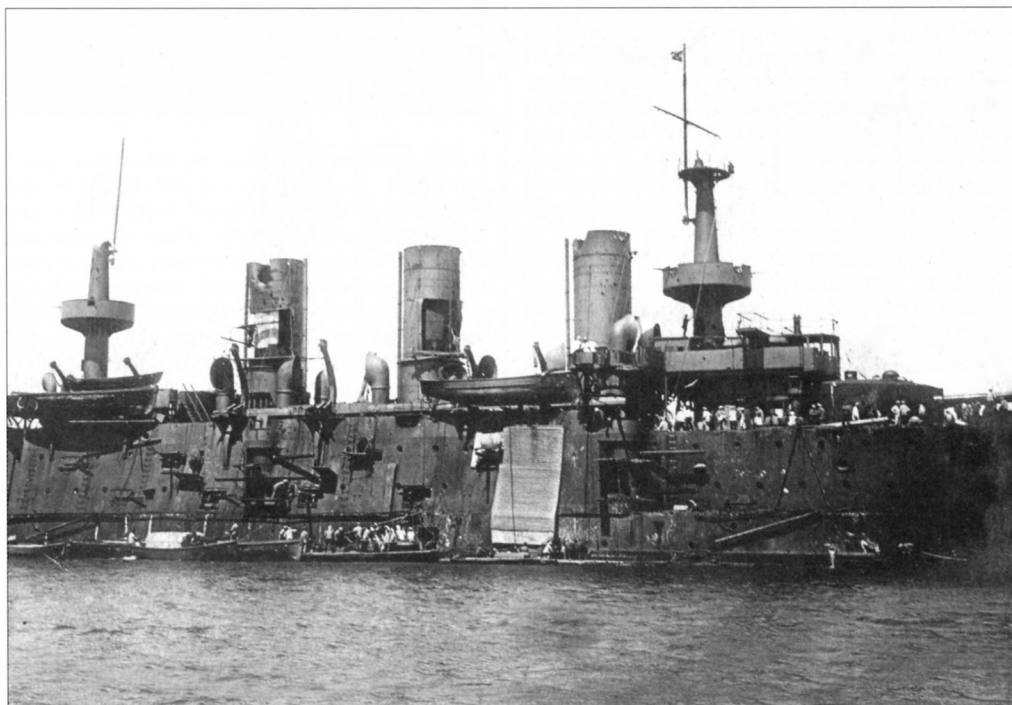


Поврежденія  
эскадреннаго  
броненосца  
„Пересветъ“ в бою  
28 июля 1904 года.  
РГАВМФ. Ф. 32. Оп. 1.  
Д. 203. Л. 74

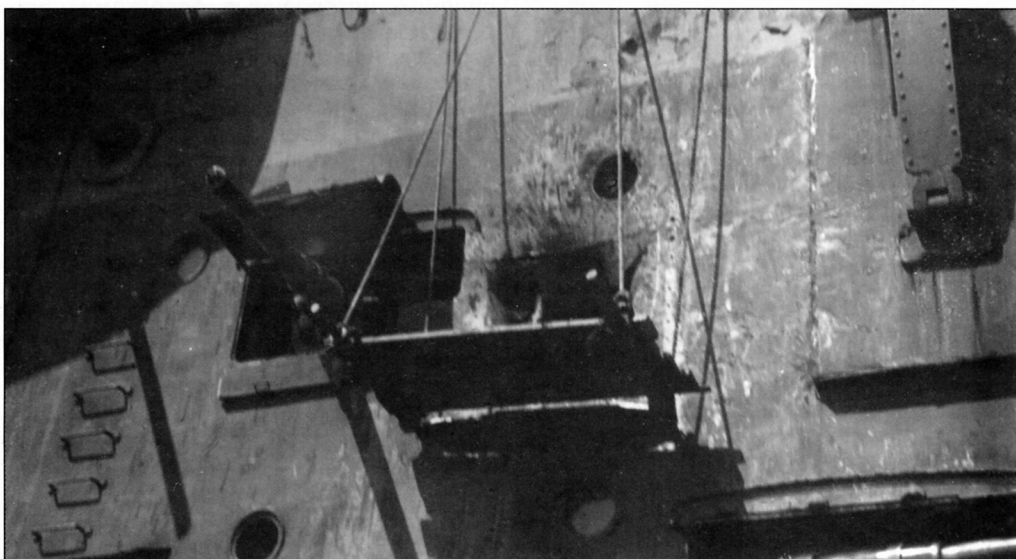
— инженеръ Тихоновъ —  
30 июля 1904 г.



**Эскадренный броненосец «Пересвет» в Порт-Артуре после боя 28 июля 1904 года. Вид с правого борта.  
Публикуется впервые**



**Вид на центральную  
часть правого  
борта броненосца  
«Пересвет» после боя  
28 июля 1904 года.  
Публикуется впервые**



**Эскадренный  
броненосец  
«Пересвет».  
Повреждения  
в носовой оконечности  
(вверху) и в каземате  
75-мм правого борта,  
полученные в бою  
28 июля 1904 года.  
Публикуются впервые**



**«Пересвет».  
Одна из пробоин  
в борту,  
полученная в бою  
28 июля 1904 года**





**Старший артиллерийский офицер эскадренного броненосца «Пересвет» лейтенант В. Н. Черкасов**

броненосцы поворачивались к противнику кормой и давали полный ход. Все магнитные компасы вышли из строя во время боя, поэтому шли к Порт-Артуру, ориентируясь по Полярной звезде. Из опасения попасть на минное заграждение, на котором погиб японский броненосец «Хатсусе», повернули на обратный курс. На рассвете определились по скале Энкауинтер Рок. Миноносец «Властный» был послан контр-адмиралом Ухтомским в Порт-Артур за тралами, но вернулся и доложил, что путь преграждают японские броненосные крейсера «Ниссин» и «Касуга». Русские корабли приготовились к бою, но по пути до Порт-Артура противника не обнаружили.

С рассветом с «Пересвета» передали семафором: «У нас компасы разбиты, карты уничтожены, можете ли вести в Артур». На «Победе» был исправлен компас в боевой рубке, поэтому броненосец обошел «Пересвет» и повел отряд в Порт-Артур, скорость хода увеличили до 12 узлов. При подходе к внешнему рейду Порт-Артура адмирал отправил за тралящим караваном миноносец. С выходом тралящих судов адмирал приказал семафором «Победе» пропустить «Пересвет» вперед. В течение дня корабли, вернувшиеся в Порт-Артур, были введены в гавань.

На некоторых кораблях эскадры во время боя находились жены офицеров. На «Пересвете» были Л. П. Непенина и О. А. Черкасова. Приведем выдержки из рассказа последней: «Все было хорошо на броненосце. Ничто не напоминало о том, что нам предстоит вступить в бой. На броненосце жизнь текла без особых изменений. Офицеры спокойны, матросы тоже. Все прехладнокровно исполняют свое дело. День на редкость хороший: тихий, солнечный. Поднялась на палубу. На палубе броненосца по обыкновению все сверкало чистотой. Я всматриваюсь и в офицеров, и в матросов, думала, что они внизу только так спокойны. Нет! Какими я их видела в кают-компани, такими они были и здесь. Только командир наш выглядел серьезней и озабоченней.

Когда показались японцы, задымили на горизонте трубы, все словно повеселели. Жутко было, когда шли минами. Я знала, что броненосец мог ежесекундно подорваться. А как мины прошли, на душе стало совсем легко. Когда узнали, что показались японцы, совсем уже не было страшно. Опять поднялась наверх. Долго шли рядом с японцами. Их отлично было видно. Когда же японцы начали понемногу отставать — совсем повеселела. Воскресла надежда, что удастся пройти во Владивосток.

Потом пошло все хуже и хуже. Японская эскадра стала сближаться. Начался

бой. Снаряды неслись с таким ревом и воем, рвались с таким ужасающим громом и грохотом, что бывали мгновения, когда казалось, что все кончено. Броненосец весь дрожал и гудел от своих выстрелов, машина работала с каким-то kloчущим гулом. Когда же в броненосце начали попадать снаряды, да еще рваться, это было уже нечто, не поддающееся описанию. Сначала было так страшно, что минуты казались часами, а потом ничего, привыкла. Начали прибывать раненые. Ужасные то были раны, ужасные мучения. Боже, как мучились они, только что здоровые, сильные, жизнерадостные! Многие жалобно стонали, кричали. Но шум, треск был так велик, что их стонов и крика не было слышно.

Я с Лидией Михайловной Непениной сидела в перевязочном пункте. Кругом раненые, истерзанные осколками снарядов. Слышим, в броню ударил снаряд. Ничего, выдержал «Пересвет», только весь задрожал и затрясся. Еще, еще. Вдруг, одно только мгновение, страшный свист, треск, грохот. Совсем оглушило. Дышать трудно, головокружение, тошнота. Это был разрыв снаряда. Все, кто мог, побежали наверх. На нас, конечно, никто не обращал ровно никакого внимания...

Побежали наверх, а там целый ад: ливень снарядов и осколков, огонь, дым. Мы ничего не понимали. Не знали, что делать. Муж в боевой рубке, старший артиллерийский офицер. Подбежал доктор Августовский, схватил меня и потащил через палубу, где лежали убитые, раненые. Попали под брандспойт, струей которого старались рассеять газы. Матросы, с растерянным видом, блуждающими глазами, стоят, опустивши руки. Посмотрела вокруг, понять не могу — что такое, что случилось, откуда вода? Вероятно, пробоина. Все кончено. Почему же никто не распоряжается, не спасаются? Я совершенно оцепенела и нравственно, и физически. А там, наверху, все гремит, трещит и рвется. Удары, словно раскаты грома, перекатываются по палубе. Среди начавших снова суетиться матросов слышу разговор:

— Все офицеры перебиты, никого не осталось.

Я рванулась вперед, к трапу не могу пройти. Матросы суетятся, бегают взад и вперед. Толкают, не обращают никакого внимания. Я умоляю, прошу указать путь. Напрасно. Наконец поднялась наверх. Пробралась кое-как до боевой рубки. Слышу громкий голос мужа, повторяющего: «Сорок два кабельтовых». Ага! Японцы удаляются: они были раньше на расстоянии чуть ли не двадцати. Спустилась вниз. По пути убитые, раненые, все в крови, скользко. Жара внизу стоит



**Вахтенный начальник эскадренного броненосца «Пересвет» лейтенант А. В. Салтанов. В бою 28 июля погиб в носовой башне**

невыносимая. Раненые умоляют, просят пить. Мы с Лидией Михайловной поим их водой с красным вином. Скоро все красное вышло. Раздобыли мадеры. Жара все увеличивается. Нечем дышать.

Бой наверху стихает, там все тише, тише. Японцы уходят. Стало темнеть. В помещении, где мы находились, шел провод в башню. От взрыва он испортился, начал давать огромные искры, сопровождавшиеся страшным треском. Все мы перепугались, думали, невесть что случилось. Но жара донимала больше всего. Попросили матросов открыть иллюминатор. Наступил вечер, совсем темно. Начались минные атаки»<sup>33</sup>.

В бою 28 июля «Пересвет» израсходовал 109 254-мм (9 бронебойных и 100 фугасных), 720 152-мм (60 бронебойных и 660 фугасных), 315 75-мм и 755 47-мм снарядов. Носовая башня сделала 43 выстрела, кормовая — 66. На «Пересвете» убиты один офицер — командир носовой башни лейтенант А.В. Салтанов, и 12 матросов. 69 человек ранены, в том числе и командир капитан 1 ранга В.А. Бойсман, получивший осколочные ранения в плечо, живот и ногу. Получив первую помощь, он уже через 10 минут вернулся в боевую рубку и продолжал командовать кораблем до ввода его в Западный бассейн и постановки на бочки. После этого командир был отправлен на госпитальное судно «Монголия», а в командование кораблем вступил лейтенант А.А. Дмитриев 5-й<sup>34</sup>.



Всего корабль получил попадания около сорока снарядов.

При возвращении в Порт-Артур оставались исправными три 254-мм, восемь 152-мм, 13 75-мм и 17 47-мм пушек.

По механической части были выведены из строя два котла, и на некоторое время в конце артиллерийского боя выходила из строя средняя машина. Корабль имел большое количество повреждений в надстройках, рангоуте, такелаже:

**Одна из пробоин  
броненосца  
«Пересвет»**



**«Пересвет».  
Повреждения  
в районе кормовой  
боевой рубки**



**Младший артиллерийский офицер эскадренного броненосца «Пересвет» лейтенант Н. Ф. Винк. 28 июля командовал кормовой башней, а после гибели лейтенанта А. В. Салтанова перешел в носовую башню и руководил ведением огня до конца боя. Публикуется впервые**

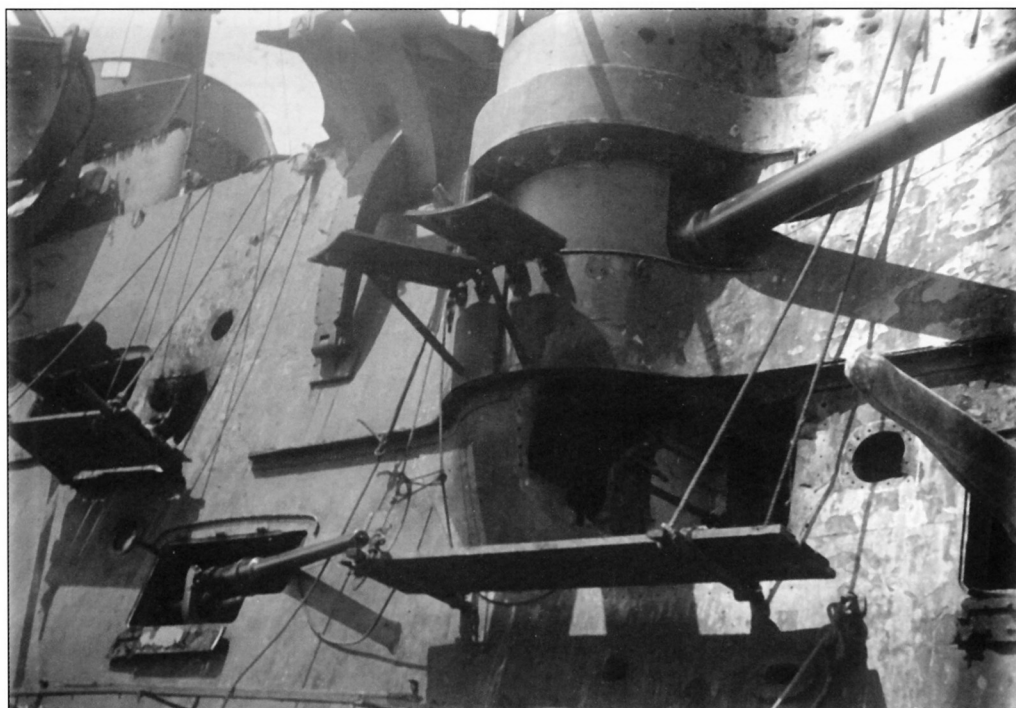
сбиты обе стены, сильно повреждены трубы, мостики, пробита навесная палуба. В целом можно утверждать, что если бы артиллерийский бой еще продолжался, то «Пересвет» погиб бы от повреждений в носовой небронированной части.

В бою 28 июля на «Победе» погибли три матроса и получили ранения 29 человек, в том числе ранен один офицер — мичман Б. А. Флейшер, два кондуктора. Один раненый матрос впоследствии скончался. В дневном артиллерийском бою «Победа» выпустила 115 254-мм (60 бронебойных и 55 фугасных), 408 152-мм и 351 75-мм снаряд. Во время отражения ночных атак миноносцев было сделано 86 выстрелов из 152-мм, 376 из 75-мм и 1540 из 47-мм орудий. С правого борта была пробита ниже ватерлинии восьмидюймовая броневая плита, причем выбитый снарядом кусок брони весом более 112 кг пробил внутренний борт и попал в нижнюю угольную яму под броневой палубой вместе с головной частью японского 305-мм снаряда. Эта яма и прилегающие три отсека были затоплены. В районе миделя была пробита плита верхнего броневоего пояса, и снаряд разорвался в жилой палубе над патронным погребом. Этим взрывом убило два нижних чина из прислуги подачи. Еще одна броневая плита от взрыва снаряда перекосилась, и один угол был вдавлен на 19 см. Наружный борт, защищенный броней, больше нигде пробит не был.

Снаружи во многих местах виднелись

следы попаданий, выделявшиеся пятнами выгоревшей краски. Борт, не защищенный броней, был пробит в пяти местах. Серьезные повреждения получили пушечные порты, так что их нельзя было закрыть. В отделение носового минного аппарата из пробоин в кондукторской каюте поступала вода, которую откачивали вручную с помощью двух брандспойтов, в связи с отсутствием приспособлений для спуска воды из жилой палубы в трюм, откуда ее можно было бы откачивать, используя стационарные водоотливные средства. Средняя дымовая труба имела снарядную пробоину, остальные — во многих местах пробиты осколками. Все гребные суда кроме трех были повреждены. Во время боя на 21-м выстреле сломался контршток компрессора 254-мм орудия кормовой башни, и оно вышло из строя. В бою временно выходили из строя три 152-мм орудия из-за повреждения подъемных дуг. Эти повреждения были исправлены расчетами в ходе боя. Три 75-мм пушки вышли из строя в результате попаданий в небронированные части батареи.

После возвращения в Порт-Артур команды снова включились в оказание помощи сухопутной обороне крепости. «Победе» был дан участок сухопутного фронта от форта № VI до бухты Белого Волка с батареями у входа на внутренний рейд. С броненосца сняли на сухопутный фронт два 152-мм, четыре 75-мм, два 47-мм, пять 37-мм пушек и



**«Пересвет». Пробоина под средним 152-мм орудием правого борта**

## Список офицеров флота и корпусов, состоявших на кораблях во время боя в Желтом море 28 июля 1904 года\*

### Эскадренный броненосец «Победа»

Командир: капитан 1 ранга Василий Максимович Зацаренный 1-й  
 Старший офицер: капитан 2 ранга Александр Михайлович Герасимов  
 Старший артиллерийский офицер: лейтенант Владимир Александрович Любинский  
 Младший артиллерийский офицер: лейтенант Павел Викторович Вилькен 1-й  
 Старший минный офицер лейтенант Сергей Рейнгольдович Магнус  
 Младший минный офицер мичман Сергей Николаевич Власьев  
 Старший штурманский офицер: лейтенант Сергей Николаевич Тимирев  
 Младший штурманский офицер: мичман Василий Федотович Дудкин  
 Водлазный офицер: мичман Николай Александрович Арбенов  
 И. д. ревизора: мичман Михаил Владимирович Измайлов 2-й  
 Вахтенный начальник: лейтенант Алексей Александрович Макалинский 2-й  
 Вахтенный начальник: лейтенант Владислав Иосифович Сипайло  
 Вахтенный начальник: мичман Александр Сергеевич Бершадский  
 Вахтенный начальник: мичман Алексей Аркадьевич Нищенко  
 Вахтенный начальник: мичман граф Павел Федорович Келлер  
 Вахтенный офицер: мичман Борис Адольфович Флейшер  
 Вахтенный офицер: мичман Сергей Иванович Воронцов-Вельяминов  
 Вахтенный офицер: прапорщик по морской части Н.А. Добержанский  
 Старший судовой механик: старший инженер-механик Иван Мартианович Петров 4-й  
 Помощник старшего судового механика: младший инженер-механик Валентин Александрович Видстедт  
 Трюмный механик: младший инженер-механик Аркадий Августович Блауберг  
 Младший судовой механик: младший инженер-механик Антон Артурович Козеровский  
 Младший судовой механик: младший инженер-механик Владимир Сергеевич Георгизон  
 Артиллерийский содержатель титулярный советник Митрофан Поликарпович Ожиганов  
 Старший судовой врач: коллежский советник Дмитрий Дмитриевич Кузнецов  
 Младший судовой врач: коллежский ассессор Владимир Владимирович Григорович  
 Священник: иеромонах отец Никодим



**Минный механик  
эскадренного  
броненосца  
«Пересвет»  
младший  
инженер-механик  
Г.Д. Гебенштейт.  
Ранен в Порт-Артуре**

### Эскадренный броненосец «Пересвет»

Младший флагман 1-й эскадры флота Тихого океана контр-адмирал князь Павел Петрович Ухтомский  
 Флаг-офицер: лейтенант Алексей Васильевич Стеценко 3-й  
 Командир: капитан 1 ранга Василий Арсеньевич Бойсман 1-й  
 Старший офицер: капитан 2 ранга Аполлон Аполлонович Дмитриев 2-й  
 Старший артиллерийский офицер: лейтенант Василий Нилович Черкасов 3-й  
 Младший артиллерийский офицер: лейтенант Николай Федотович Винк  
 Старший минный офицер лейтенант Николай Васильевич Кротков 1-й  
 Младший минный офицер лейтенант Павел Павлович Остелецкий 3-й  
 Старший штурманский офицер: капитан К.Ф.Ш. Николай Иванович Лизоблюдов  
 Младший штурманский офицер: мичман Дмитрий Григорьевич Андросов 2-й  
 Ревизор: мичман Сергей Федотович Тыртов 2-й  
 Вахтенный начальник: лейтенант Роман Константинович Бойль  
 Вахтенный начальник: лейтенант Александр Васильевич Салтанов 2-й  
 Вахтенный начальник: мичман Николай Лаврентьевич Максимов 7-й  
 Вахтенный начальник: мичман Георгий Георгиевич Грече  
 Вахтенный офицер: мичман Виктор Николаевич Буткевич  
 Вахтенный офицер: мичман Алексей Александрович Рыжей  
 Вахтенный офицер: мичман Виктор Семенович Денисов  
 Вахтенный офицер: мичман Владимир Александрович Беклемишев 3-й  
 Вахтенный офицер: мичман Владимир Вильгельмович Витгефт 2-й  
 Старший судовой механик: старший инженер-механик Василий Васильевич Эйсмонт  
 Помощник судового механика: младший инженер-механик Аркадий Петрович Красовский  
 Младший судовой механик: младший инженер-механик Петр Константинович Иванов 7-й  
 Младший судовой механик: младший инженер-механик Петр Николаевич Тихобаев  
 Младший судовой механик: прапорщик по механической части Георгий Викторович Семенов  
 Минный механик: младший инженер-механик Георгий Дмитриевич Гебенштейт  
 Старший судовой врач: надворный советник Николай Иосифович Августовский  
 Младший судовой врач: лекарь Д. Барзылович  
 Священник: иеромонах отец Вениамин



**Командир десантной  
роты эскадренного  
броненосца  
«Пересвет»  
мичман  
Н.Л. Максимов.  
Ранен при отражении  
штурма на форте № 2**

\* По материалам А.Н. Денисова, г. Москва



**Эскадра  
на внутреннем рейде  
Порт-Артура.  
Справа «Пересвет»,  
слева среди  
броненосцев ближний  
к нему стоит с креном  
на правый борт  
подорвавшийся  
на мине  
«Севастополь».  
24 августа 1904 года**

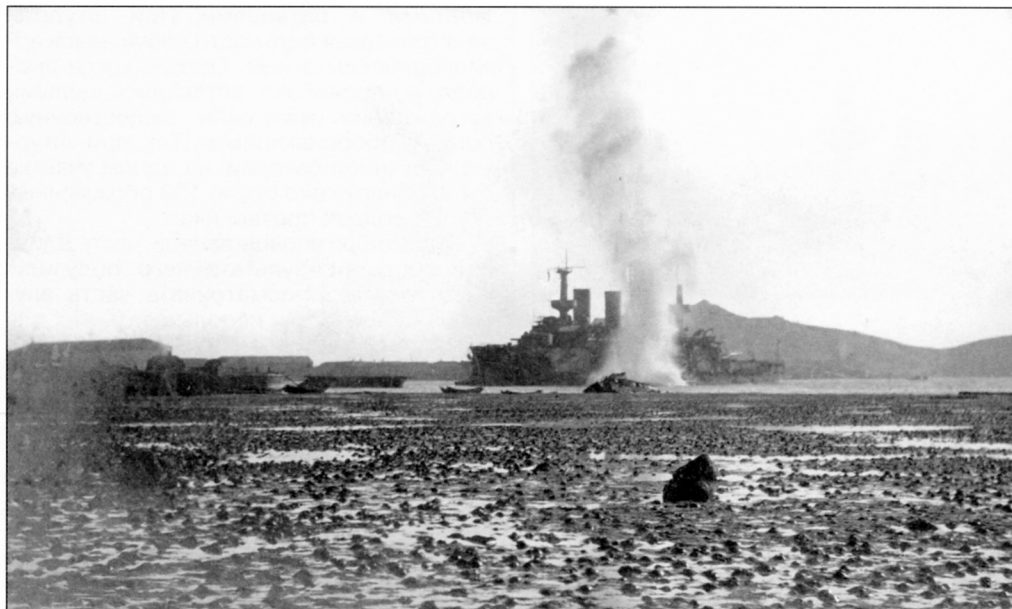


**«Пересвет»  
на внутреннем рейде  
Порт-Артура.  
Вид с носа и с кормы**



**Машинный  
унтер-офицер  
броненосца  
«Пересвет»  
М. Забельский**





**«Пересвет»  
под обстрелом  
японской осадной  
артиллерии.  
Нижнее фото  
публикуется впервые**

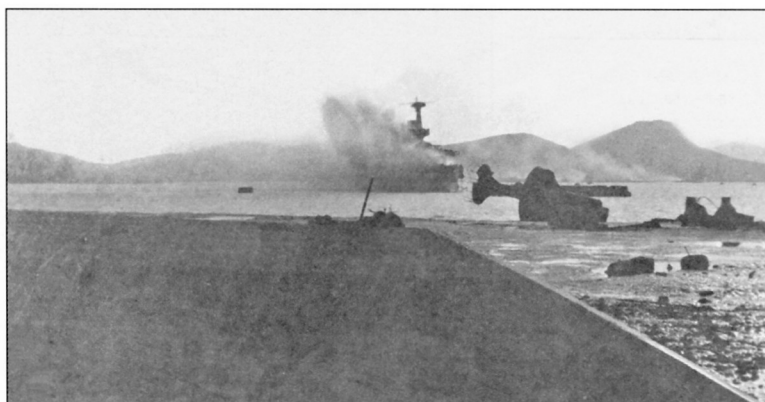
пять прожекторов. Для их обслуживания было выделено 56 человек личного состава. Кроме того, «Победе» было передано для обслуживания одно 254-мм орудие на Электрическом Утесе. «Пересвет» получил в заведование участок от укрепления № 4 до батареи литера Д и западные тыловые позиции. Броненосец сдал на сухопутный фронт три 152-мм орудия, два 75-мм, два 47-мм и четыре 37-мм пушки и три прожектора. Для их обслуживания на берег направлены 103 человека. Орудия, оставшиеся на броненосцах, вели обстрел войск противника с корректировкой по телефону. «Пересвет» и «Победа» стреляли редко — их дефицитные 254-мм снаряды берегли для батареи Электрического Утеса. Свои последние семь выстрелов «Пересвет» сделал 13 ноября по блиндажам противника на Кумирненском редуте.

Во время штурмов с кораблей на берег свозились десантные роты. Личный состав «Пересвета» участвовал в попытке ввести в строй имевшуюся в Порт-Артуре подводную лодку конструкции С.К. Джевецкого. Инженер-механик П.Н. Тихобаев занимался ее модернизацией, а мичман Б.П. Дударев даже был назначен ее «заведующим». Лейтенант с «Пересвета» Н.Ф. Винк получил в заведование 240-мм орудие, найденное в старом китайском арсенале. Личный состав «Победы» под командованием старшего артиллерийского офицера лейтенанта В.А. Любинского обеспечивал снарядами и зарядами переданное в его заведование 254-мм орудие батареи Электрического Утеса. Старший минный офицер «Пересвета» лейтенант Н.В. Кротков изобрел схему



подвода тока высокого напряжения к проволочным заграждениям. Демонстрация действия на корове произвела ошеломляющее действие на сухопутное начальство, до этого относившееся к идее скептически. Под руководством лейтенанта электрифицированные проволочные заграждения установлены перед некоторыми

**Пожар на броненосце  
«Пересвет»**

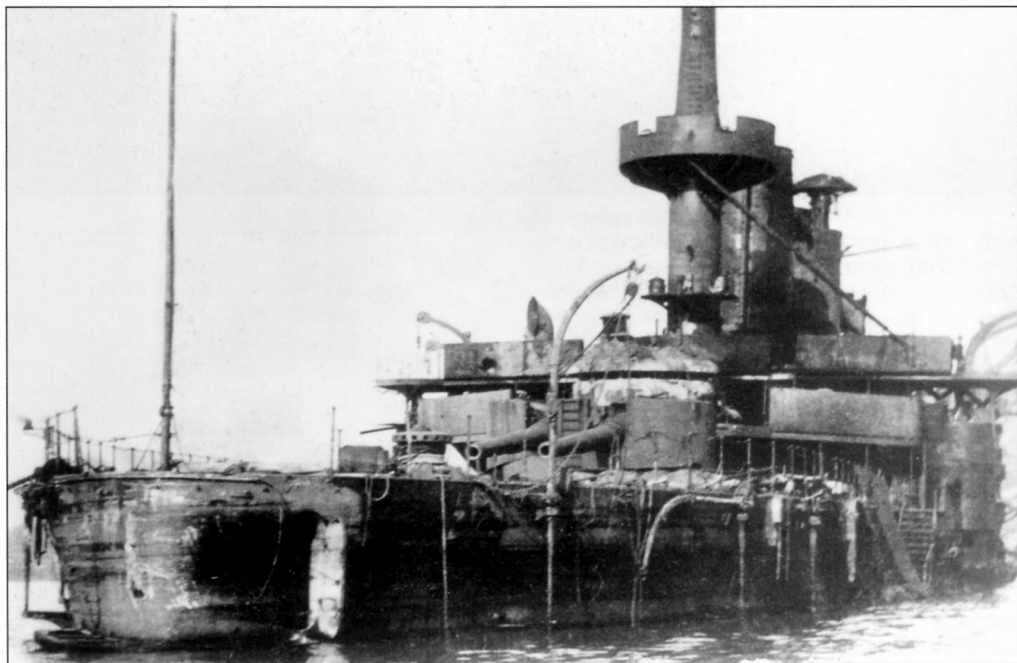




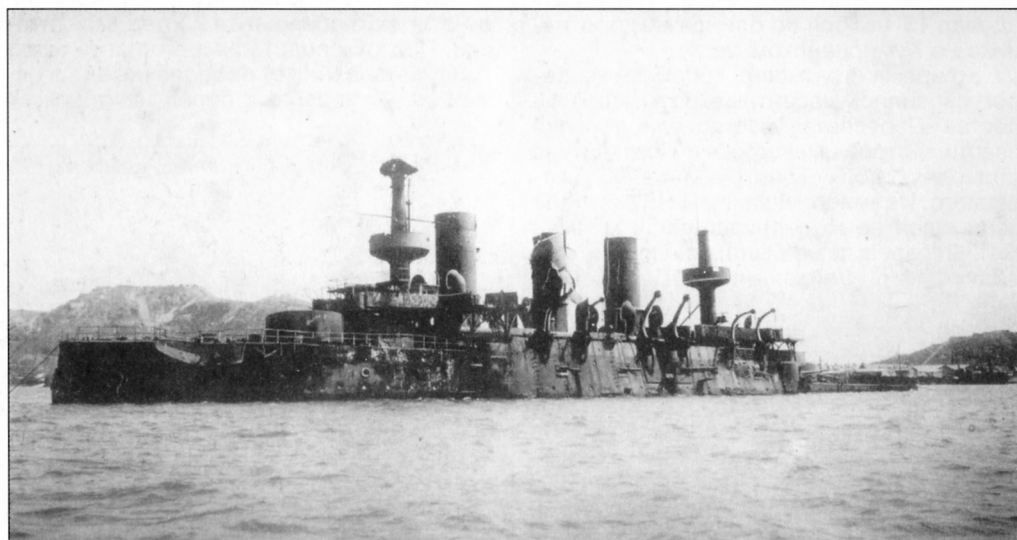
**«Пересвет» на грунте  
гавани Порт-Артура**

фортами и батареями. При штурмах электрическая сеть часто нарушалась артиллерийским огнем. Однако когда провода и проволока оставались целыми, заграждения оказывали существенную помощь обороняющимся. Так, при штурме Курганной батареи на одном участке было обнаружено около 150 обожженных трупов солдат противника.

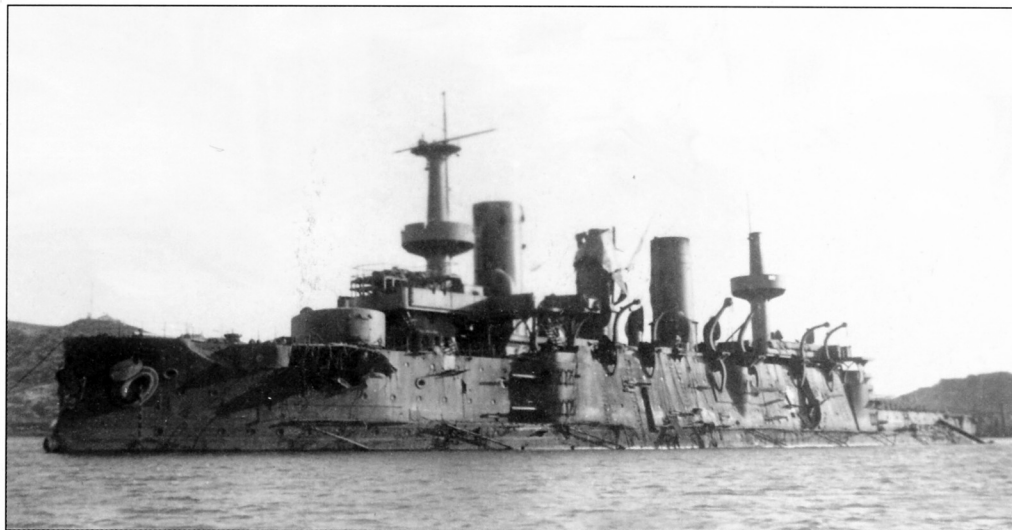
7 сентября японцы заняли часть Длинной горы, в результате чего получили возможность просматривать часть внутреннего рейда и использовать это для корректировки огня из 120-мм орудий. 15 сентября в «Победу» попало пять сна-



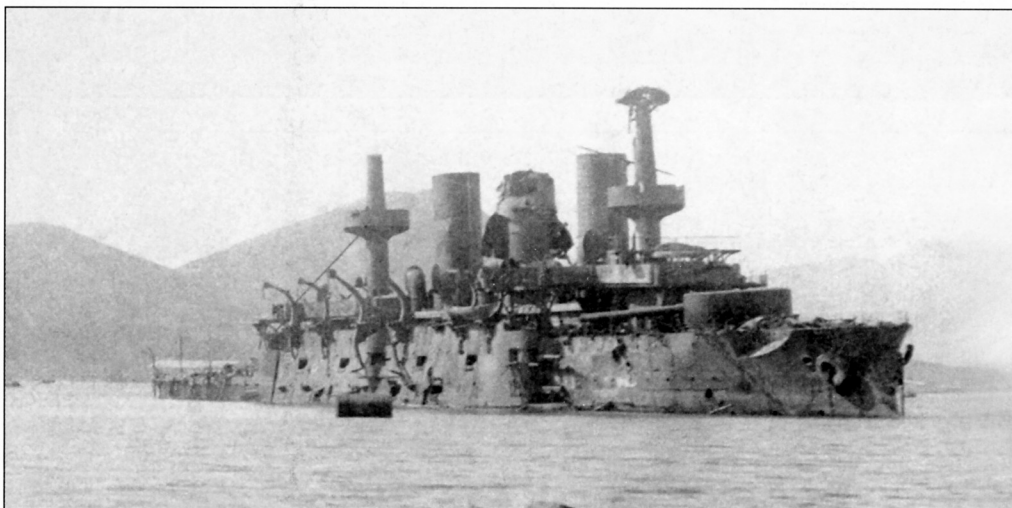
**Разрушения  
броненосца  
«Пересвет»  
в кормовой части**



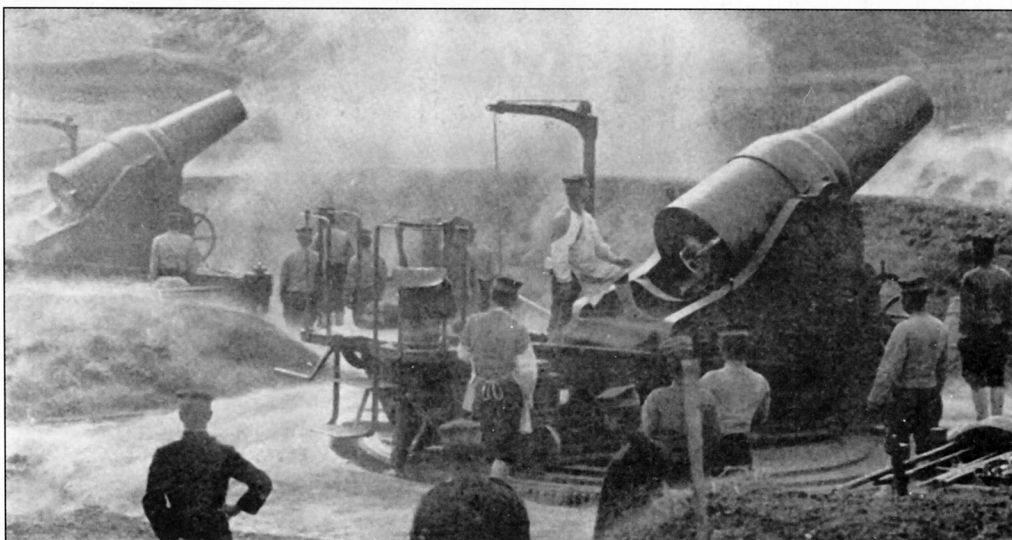
**«Пересвет».  
Вид на левый борт  
во время прилива**



**«Пересвет».**  
Вид на левый и правый  
борт затопленного  
корабля во время  
отлива



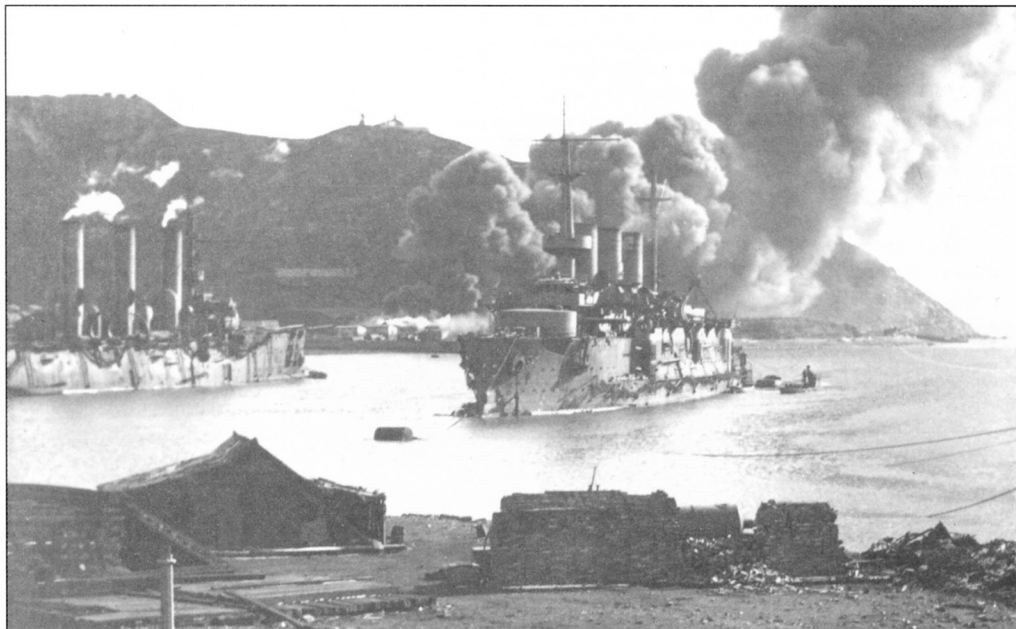
**Вахтенный офицер  
эскадренного  
броненосца  
«Пересвет»  
мичман А.А. Рыжей.**  
Публикуется впервые



**Японские  
280-мм осадные  
орудия обстреливают  
Порт-Артур.  
С японской открытки**



**Эскадренный  
броненосец  
«Победа» (справа)  
и крейсер «Паллада»  
под огнем осадной  
артиллерии  
противника**



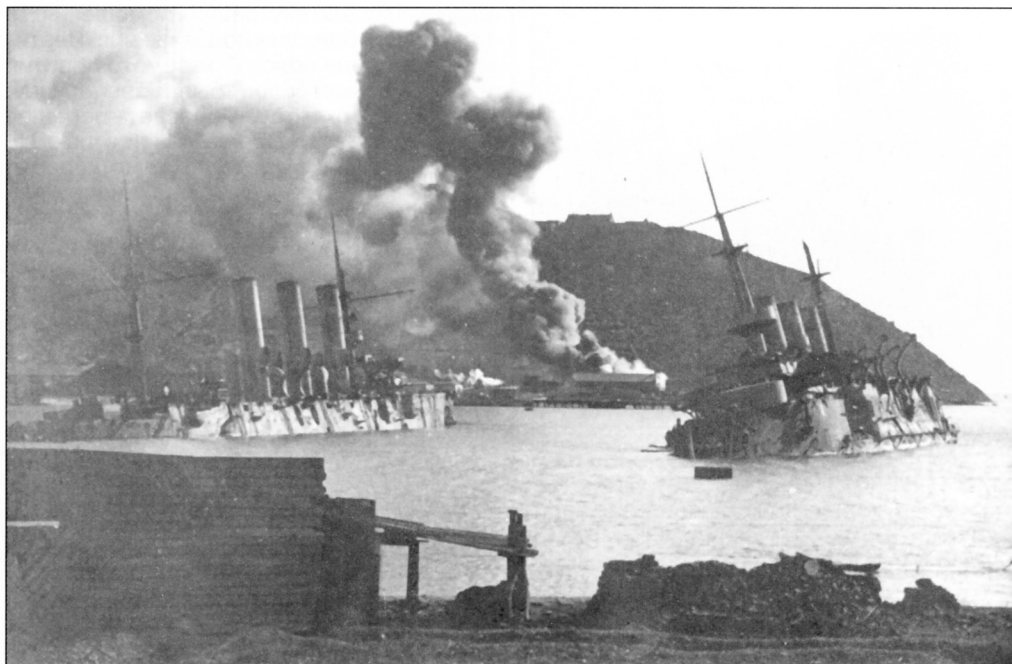
**Затопленные  
в Порт-Артуре  
эскадренный  
броненосец  
«Победа» (справа)  
и крейсер «Паллада»**



рядов, причинивших повреждения в небронированных частях корабля, было убито три и ранено два матроса. На другой день в «Победу» и «Пересвет» попало по одному снаряду. 17 сентября «Пересвет» получил четыре попадания, а «Победа» — восемь. На следующий день еще шесть снарядов попало в «Пересвет».

19 сентября японцы начали обстрел крепости и рейда из 280-мм орудий. Но никаких попыток выхода в море русская эскадра не предпринимала. В тот день в «Пересвет», который хорошо просмо-

тривался японскими корректировщиками с Длинной горы, попало девять 280-мм снарядов. Только один снаряд, взорвавшийся около ватерлинии, произвел пробоину, остальные не причинили серьезных повреждений. На кораблях были вынуждены сократить ремонтные работы и часть личного состава свезти на берег. 25 сентября «Победа» переменила место, подтянувшись ближе к Золотой горе, чтобы ее не видели корректировщики противника с Длинной горы. Сделано это было весьма своевременно,



**Затопленные  
на внутреннем  
рейде Порт-Артуа  
эскадренный  
броненосец  
«Победа» (справа)  
и крейсер «Паллада»**



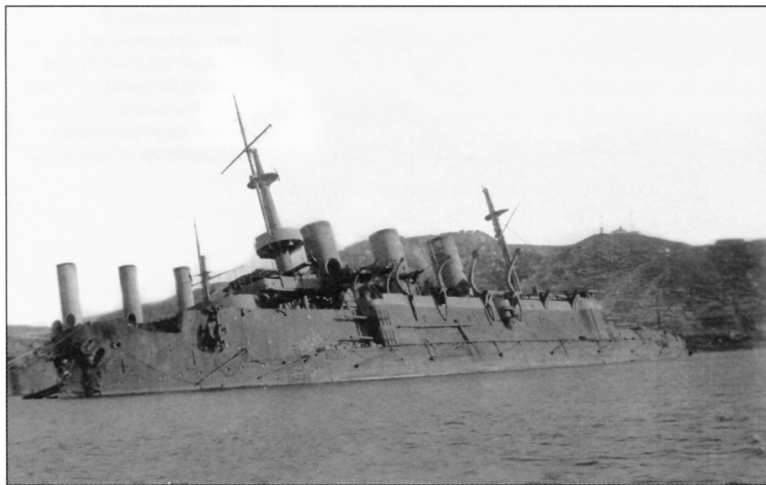
**Вахтенный начальник  
эскадренного  
броненосца  
«Победа»  
мичман В. А. Флейшер.  
Убит при штурме  
Высокой горы**



**Вахтенный начальник  
эскадренного  
броненосца  
«Победа»  
мичман  
А. С. Бершадский.  
Смертельно ранен  
на горе Высокой**

так как на следующий день противник начал интенсивный обстрел крепости и гавани. 28 сентября в «Пересвет» попало одиннадцать 280-мм снарядов: первый пробил батарейную палубу, через угольную яму пролетел в жилую палубу, отбил хвостовую часть торпеды и вывел из строя турбину; второй пронизал навесную, батарейную и карапасную палубы, вывел из строя элеватор 37-мм патронов, рефрижератор и торпеду; третий пробил кожух средней дымовой трубы, палубу верхней батареи и не разорвался;

четвертый разорвался о броню каземата № 7; пятый повредил заднюю дымовую трубу, кожух и не разорвался; шестой пробил элеватор 75-мм пушки, навесную палубу и разорвался на палубе верхней батареи, ранив четырех человек; седьмой также не разорвался; восьмой повредил мостик, пробил 50,8 мм броню каземата № 4 и, разорвавшись, повредил 152-мм пушку. 30 сентября «Пересвет» получил еще четыре снаряда. Падавшие под большим углом к горизонту снаряды осадных мортир пробивали несколько палуб,

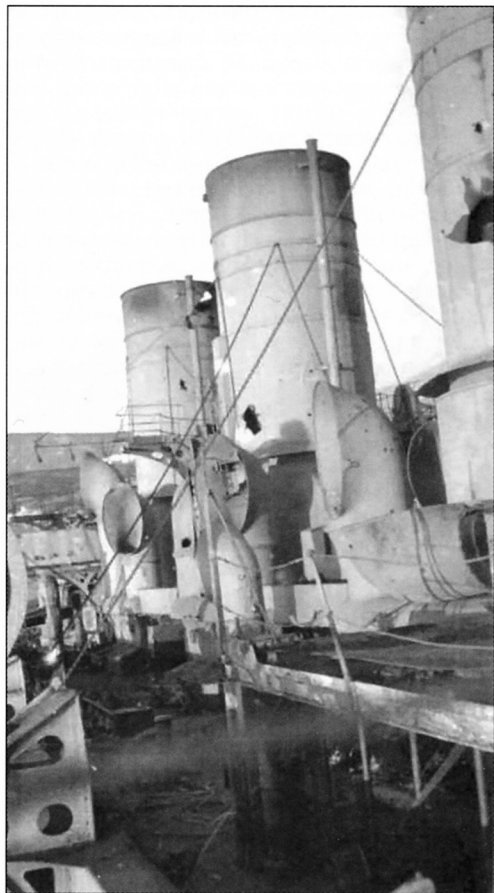


**Затопленный броненосец «Победа»**

разрывались во внутренних помещениях и причиняли большие повреждения. Вертикальная броня пояса и казематов против навесных выстрелов была бесполезна. В ночь на 1 октября «Пересвет» перешел ближе к берегу у Перепелиной горы. Это несколько улучшило положение корабля, но уже 8 октября в этот броненосец все же попали еще три снаряда. 11 октября в «Победу» попал 120-мм снаряд, который пробил палубу и, разорвавшись в каюте штурмана, произвел пожар. 15 октября в «Победу» попал первый 280-мм снаряд, разорвавшийся в батарейной палубе. Он уничтожил 75-мм орудие, тяжело ранил одного и легко — четырех матросов. Броненосец переменил место, но 30 октября получил еще один 280-мм снаряд, который разорвался в салоне командира и разрушил все соседние каюты.

В этот период катера броненосцев продолжали участвовать в тралении, а 23 октября минные катера с «Победы» под командованием лейтенанта Б.П. Дудорова и с «Пересвета» под командованием мичмана С.М. Поливанова выставили мины в бухте Луиза. 17 ноября там подорвалась и погибла канонерская лодка «Сай-Иен».

В начале ноября 1904 года начальник Квантунского укрепленного района генерал-лейтенант А.М. Стессель обратился к командующему отрядом броненосцев и крейсеров контр-адмиралу Р.Н. Вирену с просьбой в случае общего штурма крепости с участием японского флота оказать содействие правому флангу обороны, для чего направить к бухте Лунвантан броненосцы. Не решаясь взять на себя ответственность, последний «передал просьбу генерала Стесселя на обсуждение» контр-адмиралов И.К. Григоровича и М.Ф. Лощинского. 9 ноября состоялось совещание адмиралов, на котором рассматривался вопрос о возможности выхода броненосцев. Оказалось, что в тот момент могли выйти в море только «Победа», «Севастополь» и «Полтава». 305-мм орудия последних двух могли вести огонь на расстояние не более 65–70 кб. Японские броненосные крейсера «Ниссин» и «Касуга» (с дальностью стрельбы до 100–110 кб) могли их безнаказанно расстреливать. 254-мм орудия «Победы» могли вести огонь на 90 кб, но значительная часть снарядов уже была передана на батарею Электрического Утеса. Приняв во внимание это, а также то, что для укомплектования каждого броненосца нужно было снять с позиций по 300 человек из состава десантов и резервов, необходимость траления, адмиралы решили, что «при настоящем положении дел выгоднее для



обороны крепости судам не выходить, а продолжать помогать ей всеми средствами»<sup>35</sup>.

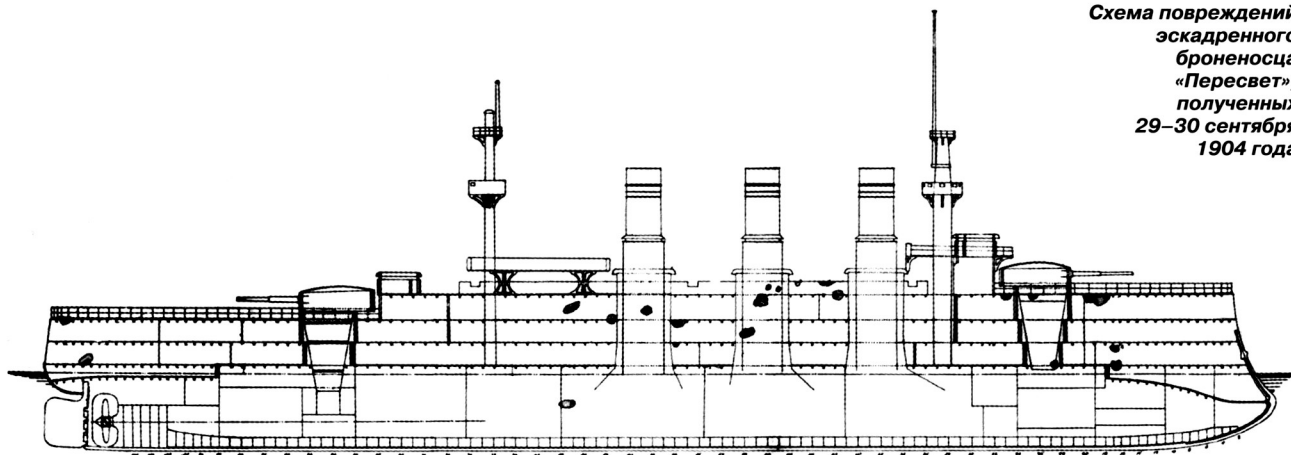
13 ноября японские войска начали штурм позиций восточного фронта обороны крепости. 254-мм орудия «Пересвета» сделали семь выстрелов чугунными снарядами по занятому японцами Курмирненскому редуту с корректировкой. Один снаряд поразил блиндаж.



**Разрушения на верхней палубе и надстройках эскадренного броненосца «Победа»**

В боях за гору Высокую, с которой просматривался внутренний рейд, принимали участие десантные роты с обоих броненосцев. 15 ноября рота с «Победы» в количестве 171 штыка под командой мичманов А.С. Бершадского и Б.А. Флейшера понесла на Высокой большие потери. Флейшер был убит, Бершадский через три дня скончался в госпитале от ран. Командование ротой принял лейтенант В.И. Сипайло. Кроме него, в боях на Высокой принимали участие мичманы Н.А. Арбенин, Б.С. Николаев, С.И. Воронцов-Вельяминов, граф К.А. Бенкендорф, священник иеромонах отец Никодим. Под Высокой оказывал помощь раненым судовой врач Григорович. С «Пересвета» в боях на Высокой участвовали мичманы А.А. Рыжей, Н.Л. Максимов, В.С. Денисов, В.Н. Буткевич, инженер-механик Г.Д. Гебенштрейт и прапорщик Семенов.

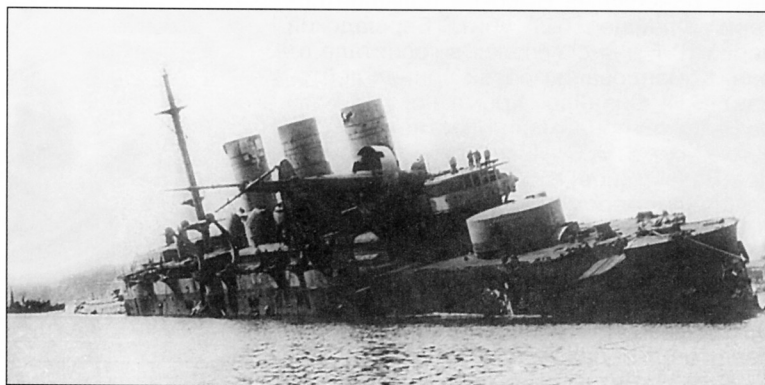
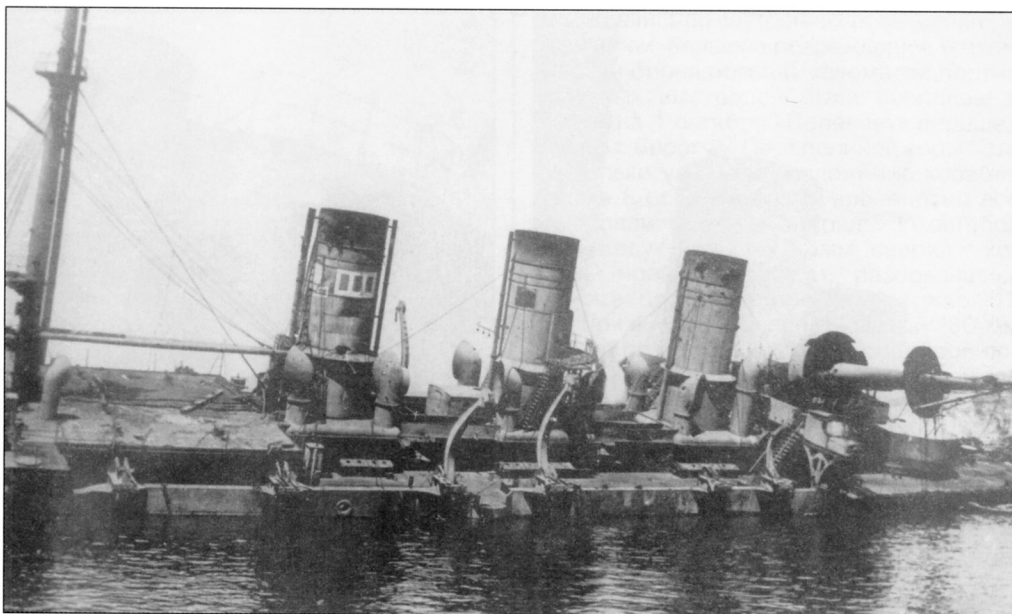
В эти критические для эскадры дни японцы продолжали стрельбу по кораблям, стоявшим в Западном бассейне Порт-Артура. 21 ноября 152-мм снаряд попал в «Победу», не причинив существенных повреждений. На следующий день, 22 ноября, японцы окончательно



**Схема повреждений эскадренного броненосца «Пересвет», полученных 29–30 сентября 1904 года**



**«Победа».**  
Вид на затопленный  
корабль  
с правого борта



**Вахтенный офицер  
эскадренного  
броненосца «Победа»  
мичман В.В. Витгефт.  
Ранен при отбитии  
редута № 1**

овладели горой Высокой и начали расстрел русских кораблей с корректировкой, обеспечивавшей большую точность стрельбы. 23 ноября по пять 280-мм снарядов попало в «Победу» и «Пересвет», хотя главной целью этого дня был «Ретвизан». Покончив с ним, на следующий день, 24 ноября, японцы взялись за «Пересвет» и «Победу». В этот день в «Пересвет» попало около 20 280-мм снарядов. После первых десяти попаданий начался сильный пожар. Командовавший кораблем капитан 2 ранга А.А. Дмитриев, опасавшийся взрыва погребов, приказал открыть кингстоны. Броненосец затонул, причем вода в кормовой части дошла почти до верхней палубы. Сразу после затопления корабля оставшаяся на нем команда с вещами и часть припасов была свезена на Тигровый полуостров. Еще некоторое время обстрел продолжался, затем японцы перенесли огонь на «Победу». В этот день по ней было выпущено 270 280-мм снарядов, 23 из них попали. Семь

из них поразили подводную часть. Первый снаряд, пробив борт, попал в правую угольную яму, пробил переборку в машинное отделение и так и не разорвался. Тем не менее через поврежденную отливную трубу эжектора затопило кормовое котельное отделение, а через пробоину в переборке — правую машину. Напором воды даже сорвало съемную броневую плиту карапаса над золотником цилиндра низкого давления. Второй снаряд пробил борт, в результате затопило две угольные ямы. Еще один 280-мм снаряд пробил борт в носовой части и, разорвавшись, вызвал затопление носовых отсеков. Четыре снаряда разорвались о броню правого борта. При взрывах часто возникали пожары, которые команда тушила, рискуя жизнью под продолжавшимся обстрелом. Через образовавшиеся пробоины вода свободно распространялась по отсекам, так как водонепроницаемые переборки во многих местах были пробиты осколками. Около 17 ч 30 мин крен на правый борт дошел до 35°. Чтобы уменьшить крен, командир капитан 1 ранга Зацаренный приказал затопить шесть бортовых коридоров левого борта, левую машину и две угольные ямы. Крен уменьшился, но из-за большого количества принятой в корпус воды корабль сел на грунт всем днищем. С началом отлива крен уменьшился до 14°. Японцы продолжали расстрел до вечера. С наступлением темноты команды были свезены на берег. Большая часть вещей нижних чинов оказалась в затопленных помещениях. В этот день получили ранения десять человек.

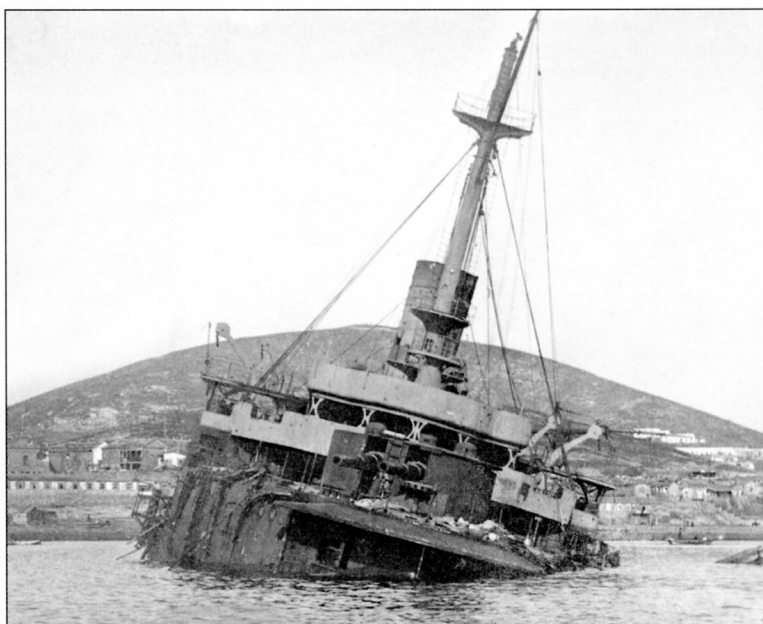
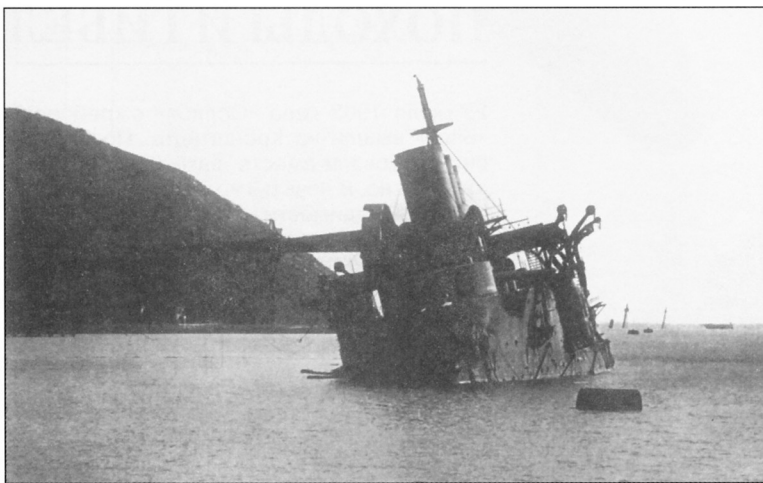
После потопления кораблей в порт-артурской гавани из всех здоровых ни-

жних чинов сформировали новый резерв, направленный в Квантунский экипаж. Из личного состава «Победы» сформировали роту под командованием мичмана графа Бенкендорфа. Ротой «Пересвета» командовали лейтенант Ковалевский 2-й и мичман Рыжей. Больные и раненые нижние чины были размещены в фанзах на Тигровом полуострове под общим командованием капитана 1 ранга Зацаренного. В помощь ему назначен капитан 1 ранга Бойсман. Старшие офицеры и ревизоры потопленных броненосцев были оставлены на берегу при своих командах.

Уже после гибели «Победы» ее минный катер под командованием квартирмейстера Апалинова в ночь на 2 декабря охранял «Севастополь». «Вскоре после начала минных атак неприятеля, Апалинов со своим катером бросился в свою очередь в атаку и почти в упор выпустил мину в один из неприятельских миноносцев; последовал взрыв, после которого миноносец очень скоро затонул. Атака была произведена под градом наших снарядов, так как нельзя было остановить огня по другим, находившимся рядом, неприятельским миноносцам. Несмотря на это, по счастливой случайности, катер вернулся после атаки к броненосцу, не понеся никаких потерь и не получив никаких повреждений»<sup>36</sup>.

Команды броненосцев продолжали сражаться на сухопутном фронте до капитуляции крепости. 5 декабря японцы начали штурм форта № II, взорвав минами его брустверы. В обороне форта приняли участие десантные роты с «Победы» под командой мичмана Витгефта и с «Пересвета» под командой прапорщика Г.В. Семенова.

18 декабря при отражении штурма Митрофаньевской горы погиб мичман С.И. Воронцов-Вельяминов. Из состава роты с «Победы» невредимыми остались 12 человек. 19 декабря десантная рота с «Победы» под командой лейтенанта С.Н. Тимирева в составе 100 человек участвовала в обороне последнего пункта обороны крепости — горы Большое Орлиное Гнездо. После отбития нескольких атак японцам удалось захватить вершину горы и водрузить на ней свой флаг. Тогда лейтенант Тимирев с матросами «Победы» и солдатами в результате рукопашной схватки отбил вершину. Однако через некоторое время японский снаряд взорвал приготовленные для обороны бомбочки (гранаты), почти все защитники вершины были выведены из строя. Двое оставшихся в живых — фельдфебель роты Булыгин и кошегар Назимов через некоторое время пришли в себя, обошли всю вершину и не нашли живых, только раненого и контуженного лейте-



нанта Тимирева. Моряки доставили своего лейтенанта в лазарет под ружейным огнем японцев. На Большом Орлином Гнезде больше не осталось защитников, и гору заняли японцы. Генерал Стессель, получив сообщение о падении этого укрепления, решил прекратить сопротивление и направил к японцам парламентария. Из десантной роты с «Победы» в живых остались двенадцать человек.

Перед сдачей Порт-Артура затопленные в гавани корабли были подорваны. Однако корпусам не было причинено таких повреждений, которые исключали бы их подъем и использование противником. Один из минных катеров «Победы» под командой мичмана С.Н. Власьева перед самой сдачей крепости сумел прорвать японскую блокаду и уйти в Чифу.

**Затопленный  
броненосец  
«Победа».  
Вид с носа (вверху)  
и с кормы**

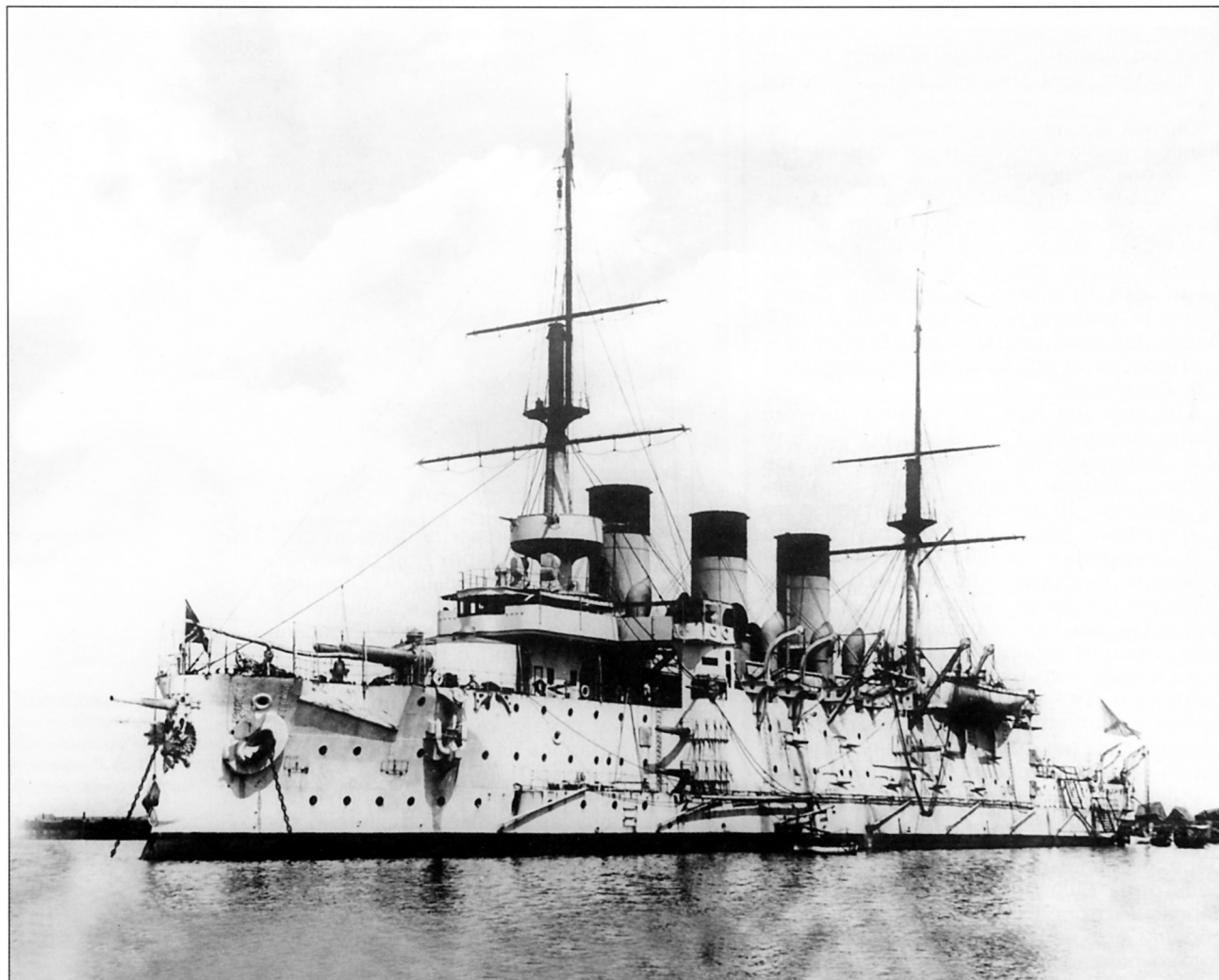
## ПОХОДЫ И ГИБЕЛЬ «ОСЛЯБИ»

25 июля 1903 года «Ослябя» с крейсером «Баян» вышли из Кронштадта. По Балтике они следовали вместе, затем пошли самостоятельно. В ночь с 8 на 9 августа в условиях плохой видимости маячных огней при проходе Гибралтарского пролива броненосец коснулся какого-то подводного препятствия. На корабле почувствовали два слабых толчка. Проверка днищевых отсеков показала, что в средней и кормовой кочегарках два продувочных крана оказались приподнятыми из-за вдавленности обшивки на 50 мм. По приходе в Алжир в ходе водолазного осмотра выявили обширные деформации флоров, расхождение обшивки корпуса на протяжении 46 шпангоутов.

Фальшкиль оказался сорванным на протяжении 31–65-го и 93–97-го шп. и поврежден на 24–31-м и 65–85-м шп. Была также поврежде-

на обшивка по левому борту, и на 61–70-м шп. обнаружено вдавливание дна. В ряде междудонных цистерн произошло засоление запасов пресной воды. Повреждение медной и деревянной обшивки грозило резким увеличением электрохимической коррозии корпуса. Перейти на питание котлов опресненной водой не представлялось возможным из-за недостаточной производительности опреснителей. В связи с этим из Пороса корабль направился в Специю, где 12 октября 1903 года встал в док. Проба водой междудонных отделений после исправления наружной обшивки показала, что обшивка внутреннего дна дает пропуски воды через швы и заклепки, т. е. повреждено внутреннее дно, поэтому было принято решение полное исправление внутреннего дна произвести при очередном капитальном ремонте броненосца. «Осля-

**Эскадренный  
броненосец «Ослябя»**





**На борту эскадренного броненосца «Ослябя» во время высочайшего смотра, 1903 год:**

**1 — офицеры корабля, выстроенные на юте корабля для встречи императора;**

**2 — император Николай II и управляющий Морским министерством вице-адмирал Ф.К. Авелан прибыли на броненосец;**

**3 — Николай II и сопровождающие его лица здороваются с офицерами;**

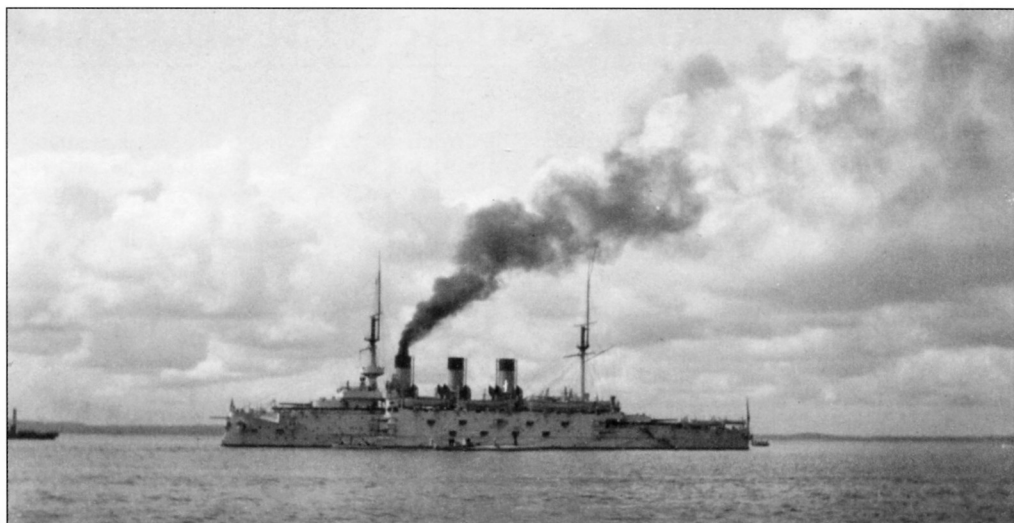
**4 — главный начальник флота и морского ведомства генерал-адмирал великий князь Алексей Александрович (слева) и главный командир Кронштадтского порта вице-адмирал С.О. Макаров возвращаются на катере после смотра броненосца**

бля» прибыл в итальянский порт Специю для докового ремонта, однако из-за отсутствия чертежа для постановки корабля на клетки на переписку и посылку чертежей по почте ушло десять дней. Одновременно с ремонтом днища проходили работы по котельной установке с участием приехавших в Италию специалистов завода. Неисправности были такими же, как и на «Победе». Затратив на ремонт почти два месяца, «Ослябя» вместо

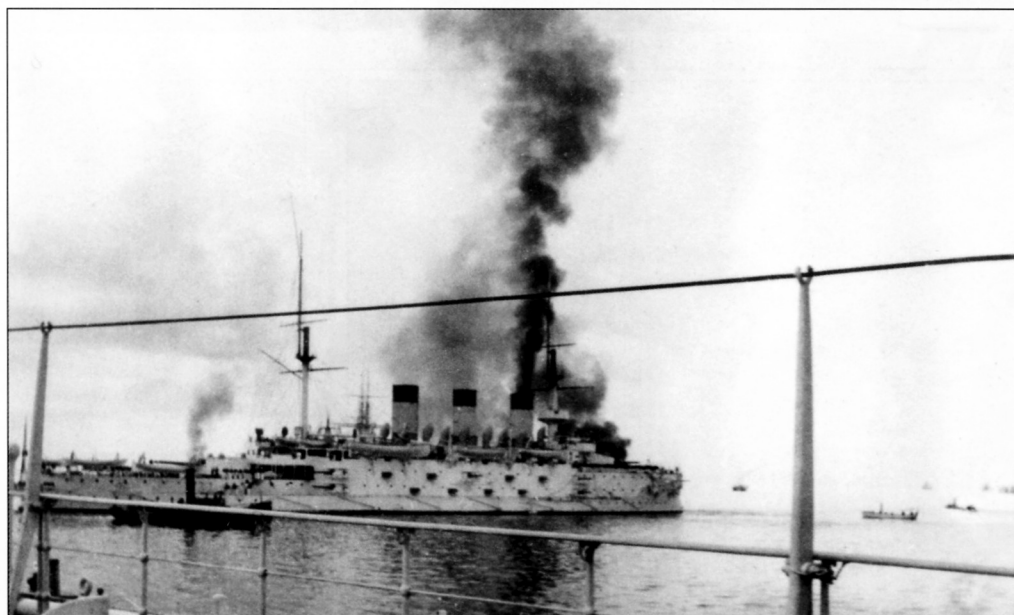
немедленного следования на Дальний Восток направился в Бизерту, где взял на буксир миноносцы № 212 и № 213. Вместе с ними броненосец вошел в состав отряда судов контр-адмирала А.А. Вирениуса<sup>37</sup> для совместного следования в Порт-Артур. 23 ноября 1903 года Вирениус обратил внимание главного инспектора механической части на большой расход угля на «Ослябе». Если «Цесаревич» на якоре в сутки требовал 8 т, а при



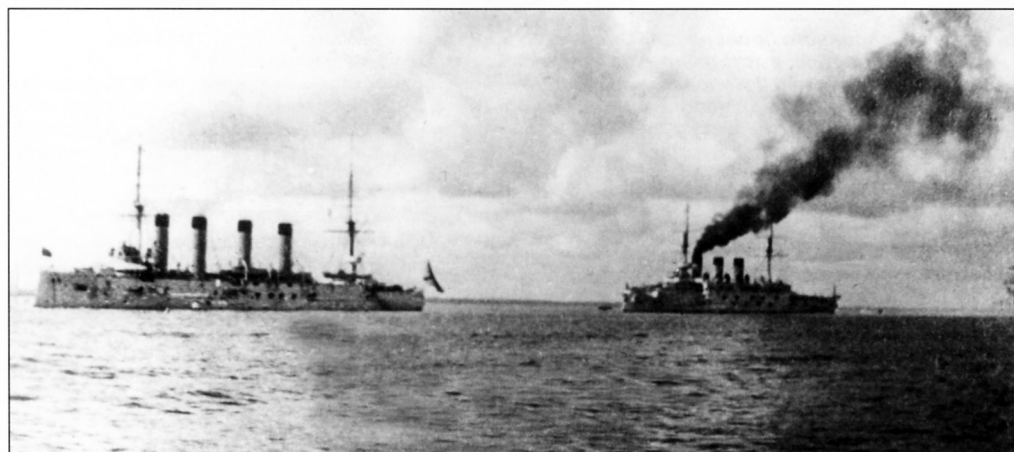
**«Ослябя»  
на Большом  
Кронштадтском рейде  
перед первым  
дальним походом.  
Июль 1903 года**

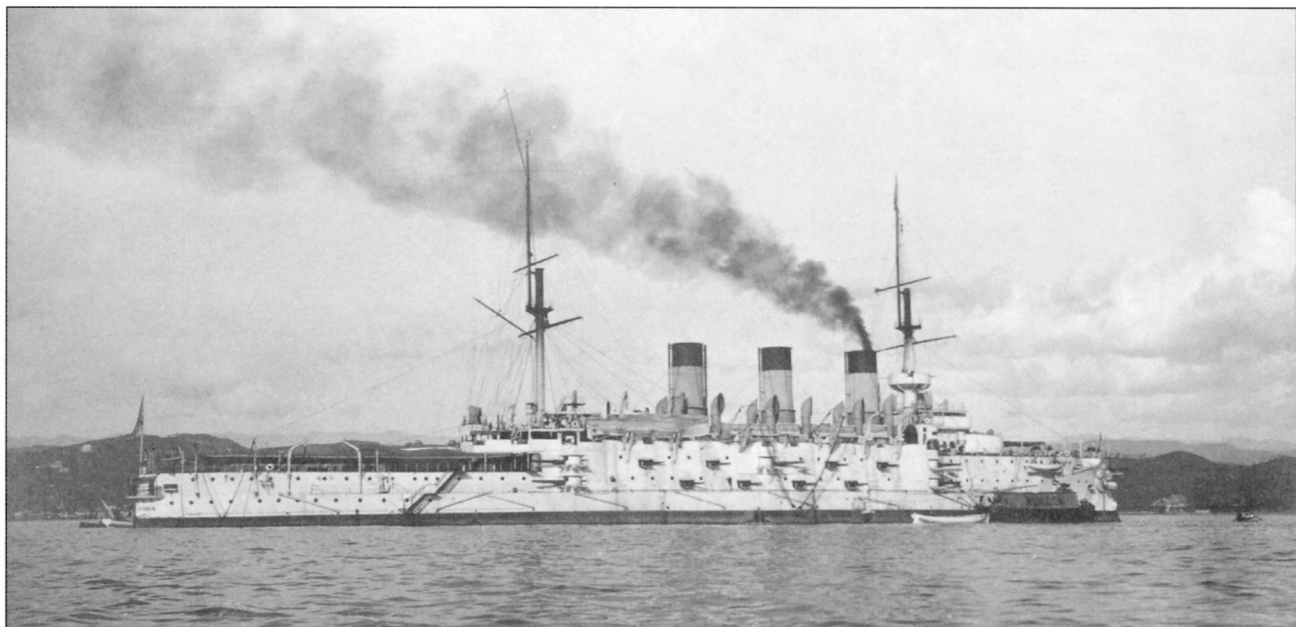


**«Ослябя»  
в Кронштадте.  
Июль 1903 года**



**Крейсер «Баян»  
и броненосец «Ослябя»  
перед уходом  
на Дальний Восток**





скорости 12 узлов — 76 т, то «Ослябя» сжигал на стоянке до 26 т, а на ходу — 114 т.

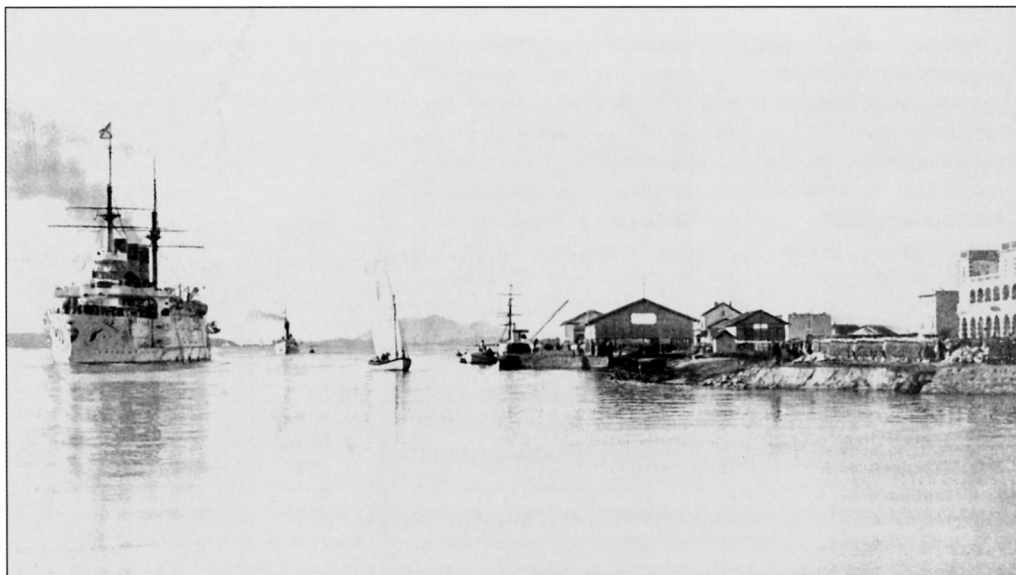
1 января 1904 года в Порт-Саиде «Ослябя» соединился с крейсерами «Аврора» и «Дмитрий Донской» и именными миноносцами. Здесь же находился японский броненосный крейсер «Ниссин», приобретенный в Италии. Второй броненосный крейсер — «Касуга» уже проходил Суэцкий канал. Эти два корабля следовали с английскими перегонными командами под английским торговым флагом. Сопровождал их крейсер «King Alfred». 3 января «Ослябя» под флагом контр-адмирала Вирениуса в сопровождении крейсера «Дмитрий Донской» вошел в Суэцкий канал и 4-го прибыл в Суэц.

Из-за неисправности механизмов миноносца «Блестящий» отряд задержался в Суэце. Начальник ГМШ 19 января прислал Вирениусу телеграмму, в которой говорилось: «Вам следует спешить Порт-Артур, нигде не задерживаясь без особого приказа... Миноносцы главная часть вашего отряда. Ни одного самого плохого не бросайте...»<sup>38</sup> Выполнить эти противоречивые приказания не представлялось возможным. На миноносцах постоянно происходили поломки механизмов, при буксировках на морской волне обрывались буксиры, ломались буксирные приспособления, легкие корпуса этих малых кораблей получали вмятины и пробоины.

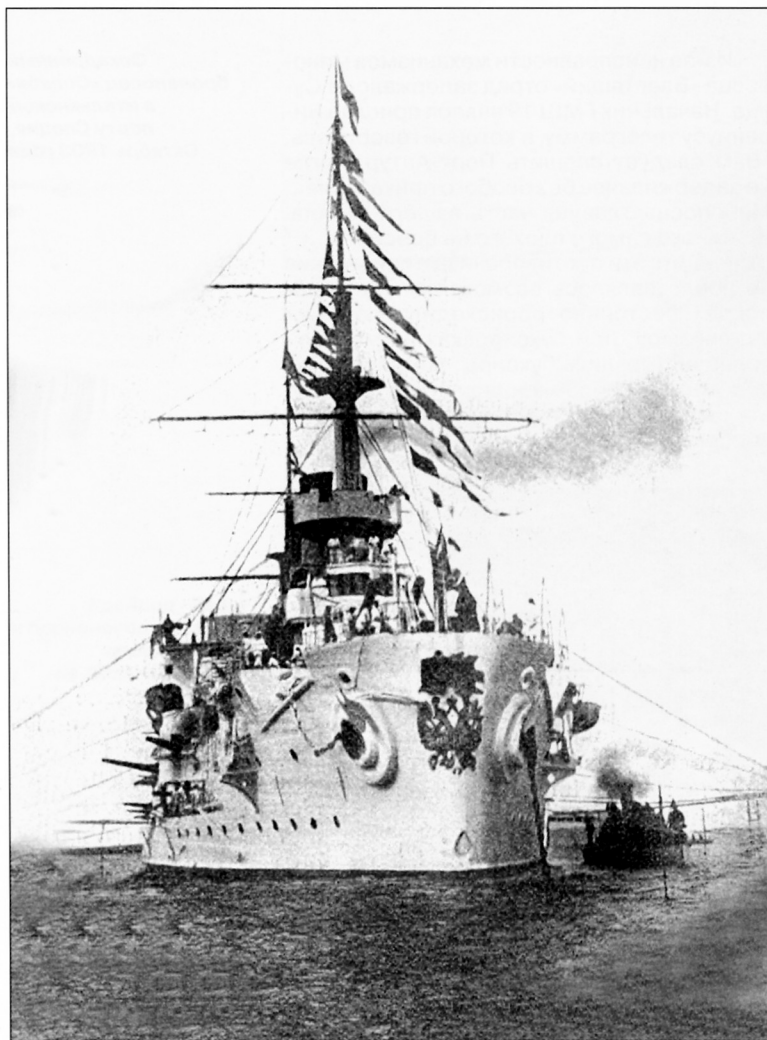
**Эскадренный  
броненосец «Ослябя»  
в итальянском  
порту Специя.  
Октябрь 1903 года**



**Офицеры  
эскадренного  
броненосца «Ослябя»**



**Броненосец  
«Ослябя»  
с флагами  
расцвечивания**



Отряд вышел в Красное море только 22 января. В этот момент оперативное управление им согласно установленному порядку передавалось от Главного морского штаба в Петербурге штабу наместника на Дальнем Востоке. В связи с этим 25 января 1904 года наместник адмирал Алексеев дал телеграмму с приказанием выделить броненосец «Ослябя» из состава отряда и отправить самостоятельно в Порт-Артур. Но время уже было упущено.

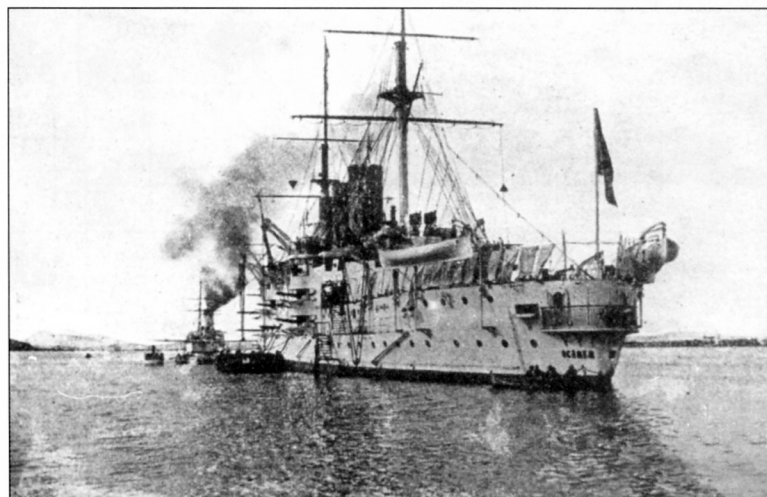
31 января 1904 года отряд в составе броненосца «Ослябя», крейсеров «Аврора» и «Дмитрий Донской», семи именных и двух номерных миноносцев, пароходов Добровольного флота «Орел» и «Саратов» подошел к Джибути. Радиостанция «Осляби» установила связь с администрацией порта. В ответ на вызов было получено сообщение, что «уже третий день идет война с Японией». По приходе в порт Вирениус получил телеграмму из Петербурга с приказанием не посылать дальше ни одного корабля без разрешения.

2 февраля начальник отряда получил телеграмму, извещавшую, что по повелению императора Николая II «Ослябя», «Аврора» и «Дмитрий Донской» должны вернуться в Либаву. 5 февраля отряд вышел в море и направился на восток, а с наступлением темноты повернул назад. В связи с тем, что в нейтральных портах не разрешалась стоянка одновременно большого количества боевых кораблей, отряд был разделен на группы. Утром 15 февраля «Ослябя» подошел к Суэцу и вместе с другими кораблями отряда встал на якорь в бухте Рас-Судр — в территориальных водах Турции, которая декларировала о нейтралитете не объявляла. Ночью крейсер «Аврора» с пятью миноносцами направился в Суэцкий канал и днем следующего дня сообщил по радиотелеграфу, что из Суэца в Красное море



«Ослябя» в Бизерте



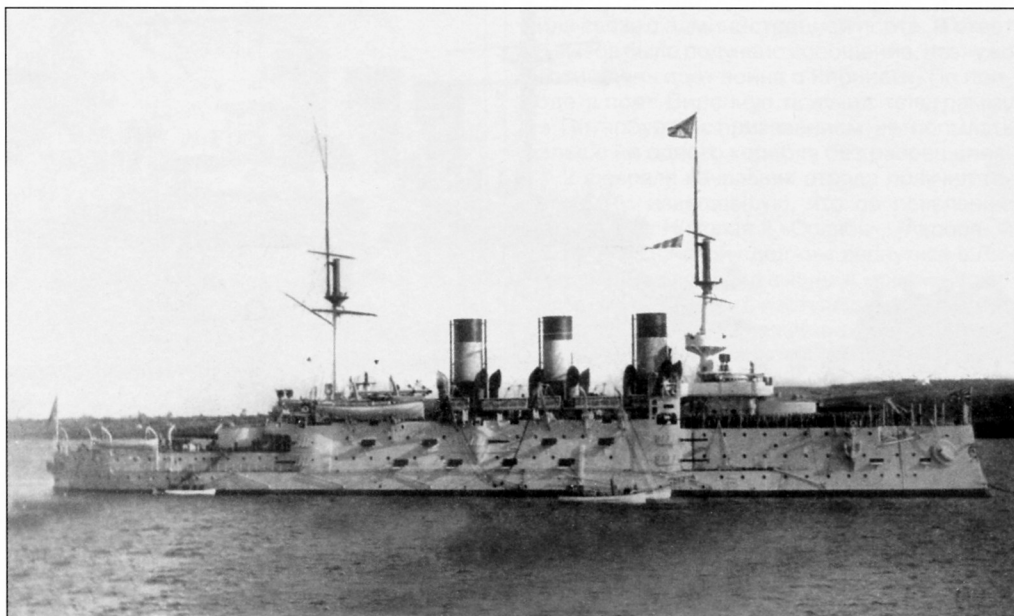


**«Ослябя»  
во время первого  
заграничного  
плавания**

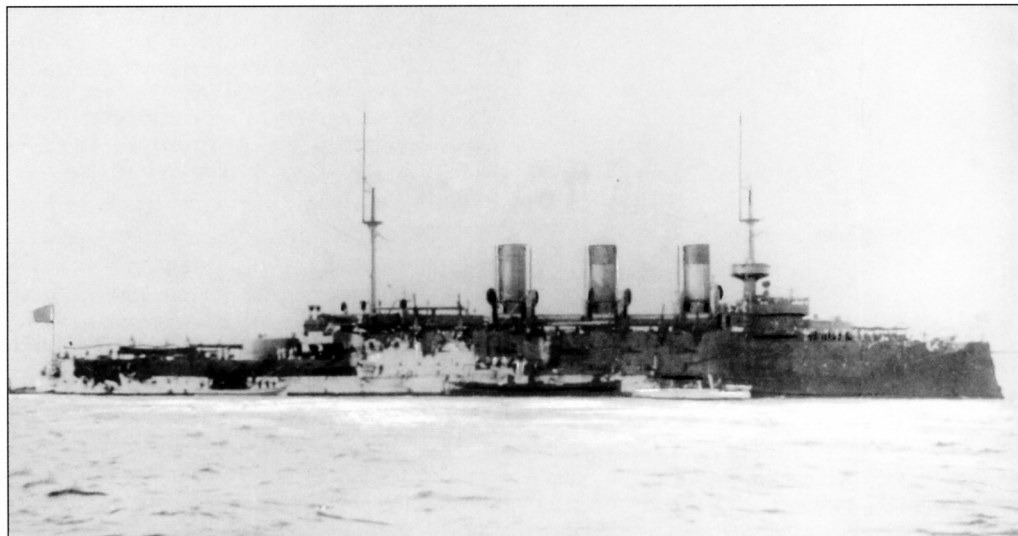
выходит американский крейсер «Buffalo» с пятью миноносцами, которые по слухам являются японскими. «Ослябя» и другие русские корабли приготовились к бою. В 17 часов дня крейсер и миноносцы под американскими флагами прошли на юг, отсалютовав адмиральскому флагу на «Ослябе». Установить действительную принадлежность миноносцев так и не удалось. Вечером того же дня адмирал на «Ослябе» пришел в Суэц, а 20 февраля, пройдя Суэцкий канал, прибыл в Порт-Саид.

21 февраля «Ослябя» с пароходом «Саратов» и восемью миноносцами вышел в Средиземное море и направился в Суду. Из-за постоянных мелких повреждений в механизмах броненосца Вирениус отправил миноносцы вперед, оставив с собой только «Блестящий» и «Безупречный». 23 февраля погода испортилась, и «Ослябя» с двумя миноносцами вынужден был укрыться от свежего ветра за северную оконечность острова Крит. Затем «два дня адмирал с броненосцем «Ослябя» ходил вдоль берега о. Крит в поисках своих миноносцев, которые укрывались по способности в различных бухтах острова»<sup>39</sup>.

25 февраля в шторм затонул шедший с пароходом «Саратов» миноносец № 221, команду которого удалось спасти. 26 февраля «Ослябя» прибыл в Суду, где на следующий день Вирениус получил телеграмму с приказанием оставить на Средиземном море номерные миноносцы, пароходы Добровольного флота направить в Севастополь. Отряду для подготовки к дальнейшему походу предоставлялась неделя. 8 марта «Ослябя» с миноносцами «Блестящий», «Быстрый» и «Безупречный» вышел в поход. «Аврора» и «Дмитрий Донской» с остальными миноносцами следовали самостоятельно. 13 марта между броненосцем «Ослябя», стоявшим



**«Ослябя» под  
контр-адмиральским  
флагом**



**После возвращения  
в Кронштадт  
броненосец «Ослябя»  
был перекрашен  
в черный цвет**

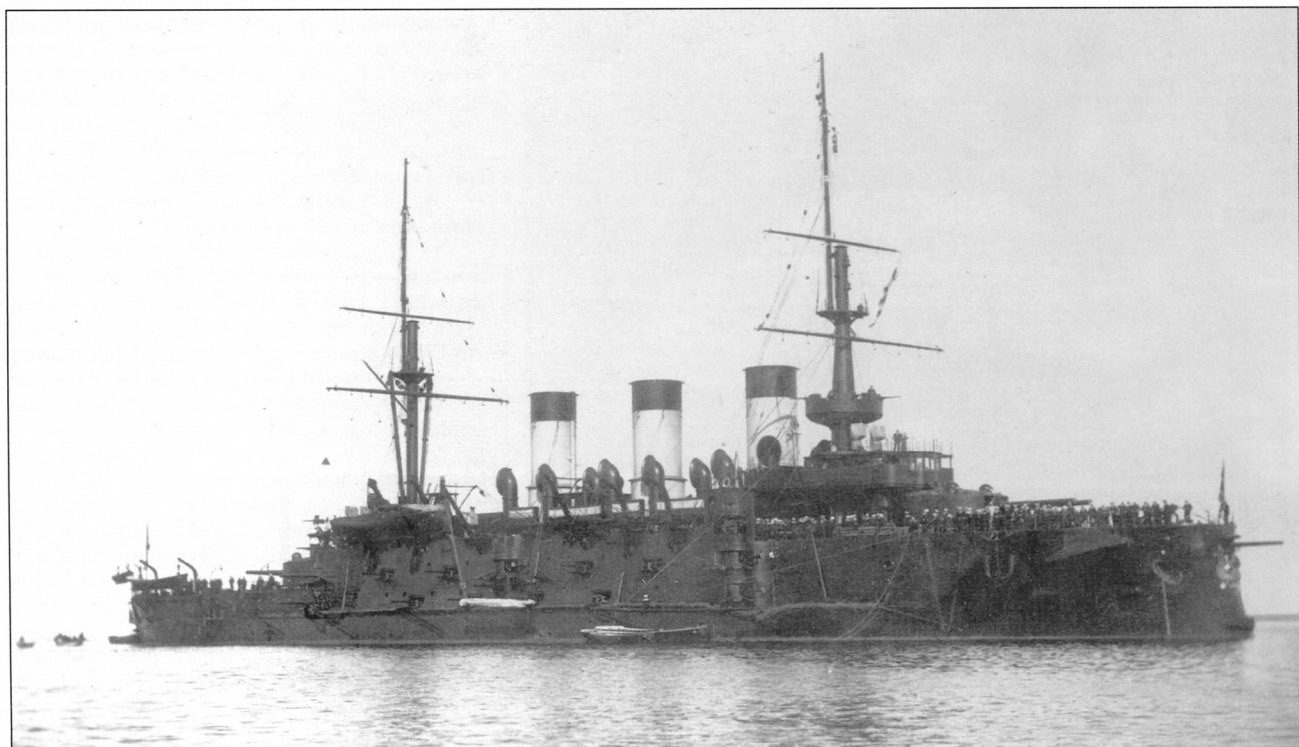
в Алжире, и проходившим крейсером «Аврора» установлена радиосвязь. Миноносец «Буйный», следовавший с «Авророй», был послан с донесением к адмиралу и, войдя в порт, выскочил на камни. Его пришлось оставить для ремонта повреждений в носовой части. Корабли отряда поход продолжали по группам, у Кадикса с «Осляби» обнаружили «Аврору» и направили к крейсеру для дальнейшего следования миноносец «Блестящий». 24 марта в Шербуре встретились «Ослябя» с «Безупречным» и «Быстрым»

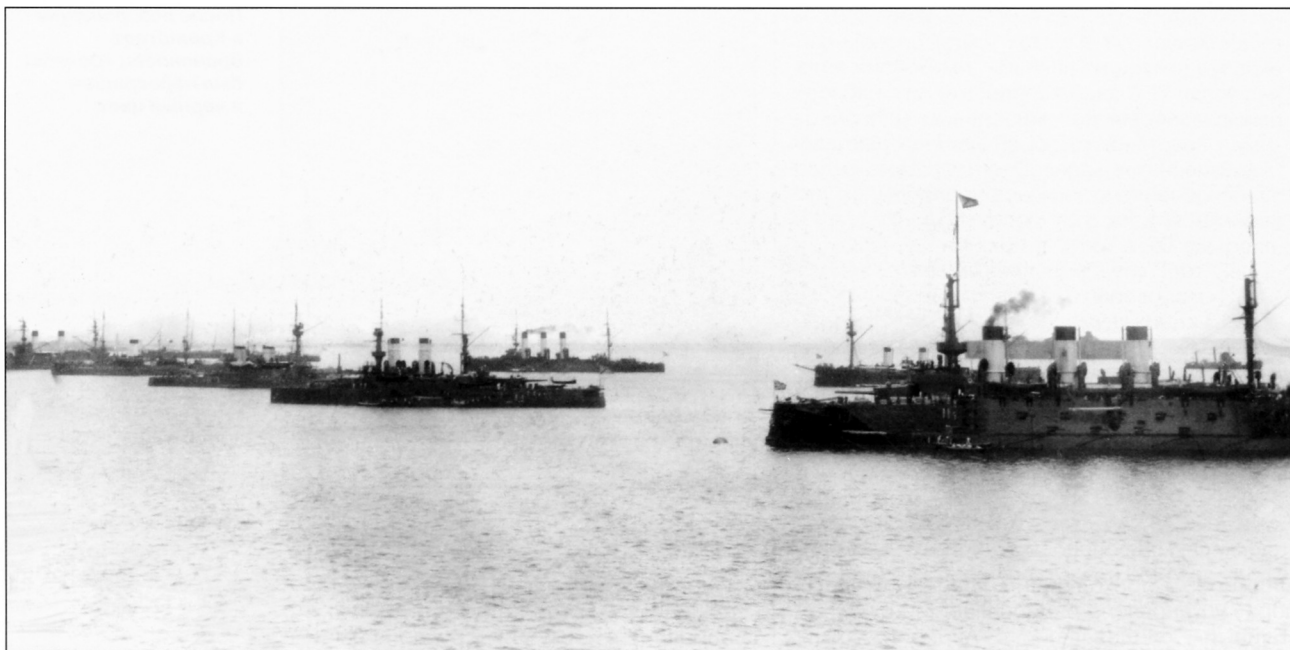
и «Аврора» с «Бравым» и «Блестящим». В официальной истории войны отмечено, что «соединение в порту двух групп произошло случайно, вопреки инструкции»<sup>40</sup>.

В Шербуре контр-адмирал Вирениус получил сообщение, что в Северном море его корабли могут быть атакованы японскими «полуподводными миноносцами». 28 марта корабли продолжили поход и благополучно пересекли Северное море.

5 апреля 1904 г. «Ослябя» с крейсером «Аврора», миноносцами «Бравый», «Без-

**Включенный  
в состав 2-й эскадры  
флота Тихого  
океана эскадренный  
броненосец «Ослябя»  
стал флагманским  
кораблем второго  
броненосного отряда**





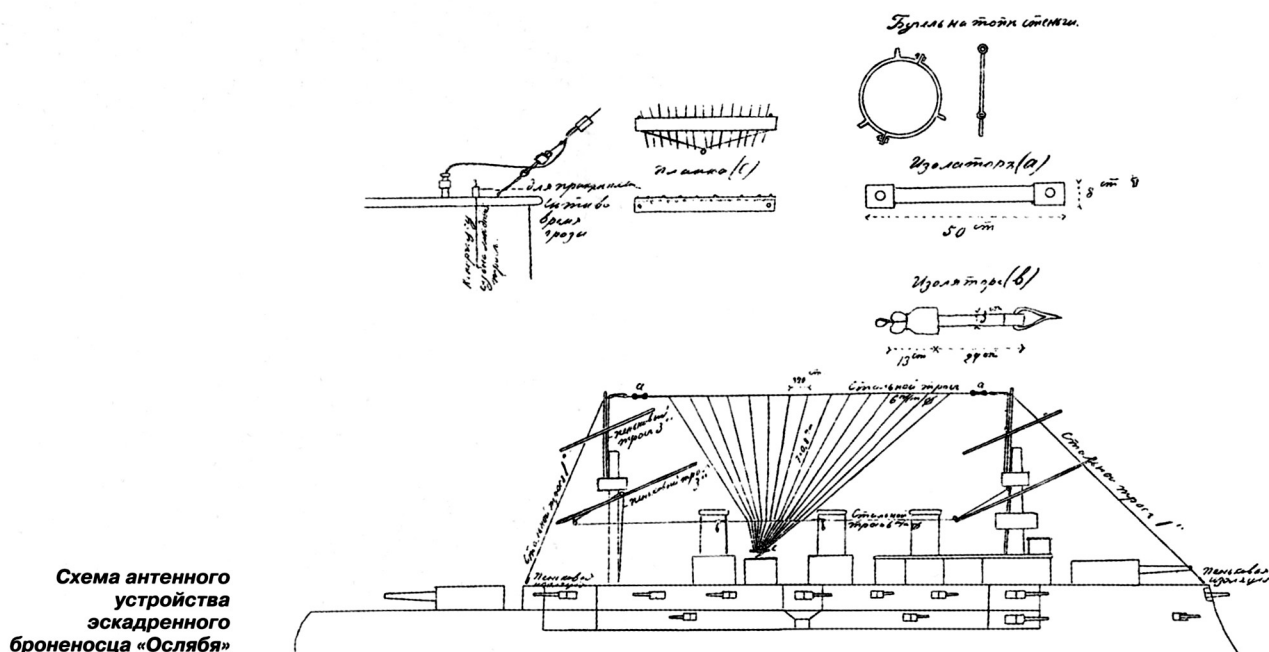
**«Ослябя» (справа)  
в составе 2-й эскадры  
флота Тихого  
океана на Большом  
Кронштадтском  
рейде.  
Конец августа  
1904 года**

упречный», «Блестящий» и «Быстрый» прибыли в порт императора Александра III (Либава). В ночь на 6 апреля по приказанию управляющего морским министерством флаг начальника отряда контр-адмирала Вирениуса на «Ослябе» был спущен.

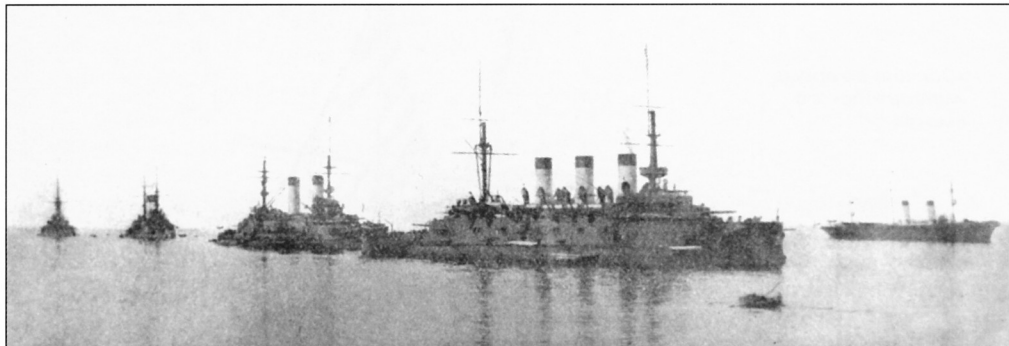
По всей видимости, поход отряда с Балтики до Джибути и обратно с потерей всего лишь одного миноносца утопленного и одного поврежденного получил достаточно высо-

кую оценку, так как контр-адмирал Вирениус был назначен исполняющим обязанности начальника Главного морского штаба. Это дало возможность контр-адмиралу З.П. Рождественскому сосредоточиться на формировании и подготовке к походу 2-й эскадры флота Тихого океана, куда должен был войти и «Ослябя»<sup>41</sup>.

В апреле 1904 года «Ослябя» пришел в Кронштадт, где встал на ремонт. Кро-



**Схема антенного  
устройства  
эскадренного  
броненосца «Ослябя»**



**Корабли эскадры.**  
Справа налево:  
крейсер II ранга  
«Алмаз»,  
эскадренные  
броненосцы «Ослябя»,  
«Император  
Александр III»,  
«Бородино»,  
«Князь Суворов»

ме планового профилактического ремонта были выполнены работы по улучшению системы вентиляции. Броненосец вошел в состав 2-й эскадры флота Тихого океана и начал готовиться к походу, став флагманским броненосцем 2-го броненосного отряда под флагом младшего флагмана контр-адмирала Д.Г. Фелькерзама (в отряд вошли эскадренные броненосцы «Сисой Великий», «Наварин» и крейсер I ранга «Адмирал Нахимов»).

После императорского смотра, состоявшегося на рейде Ревеля 26 сентября 1904 года, эскадра перешла в Либаву, откуда 2 октября вышла в свой беспримерный поход на Дальний Восток.

«Ослябя» возглавлял второй эшелон в составе своего 2-го броненосного отряда, транспорта «Китай», миноносцев «Бравый» и «Быстрый», который от Либавы до Большого Бельта следовал самостоятельно. 4 октября все отряды эскадры соединились у Лангенланда и произвели погрузку угля с германских пароходов. Датские проливы эскадра прошла поотрядно, собралась снова у мыса Скаген. Погрузив уголь, эскадра продолжила поход, разделившись на шесть отрядов. «Ослябя», «Сисой Великий», «Наварин», «Адмирал Нахимов» с транспортом «Метеор» и «Малайя» под командой контр-адмирала Фелькерзама составили пятый отряд.

Переход через Северное море прошел благополучно. 10 октября в море у берегов Англии корабли с помощью баркасов погрузили уголь. 16 октября отряд пришел в Танжер, а 18 октября контр-адмирал Фелькерзам перенес свой флаг с «Осляби» на «Сисой Великий». 21 октября в Танжере собралась вся эскадра.

Далее отряд Фелькерзама направился в Средиземное море, а «Ослябя» был присоединен к 1-му броненосному отряду вице-адмирала З.П. Рожественского. 23 октября главные силы вышли из Танжера и направились на юг вокруг Африки. «Ослябя» следовал пятым в колонне за эскадренным броненосцем «Орел». Переход проходил в сложных условиях, угольные погрузки изнуряли команды. 1 ноября после погрузки угля в Дакаре от солнечного удара скончался

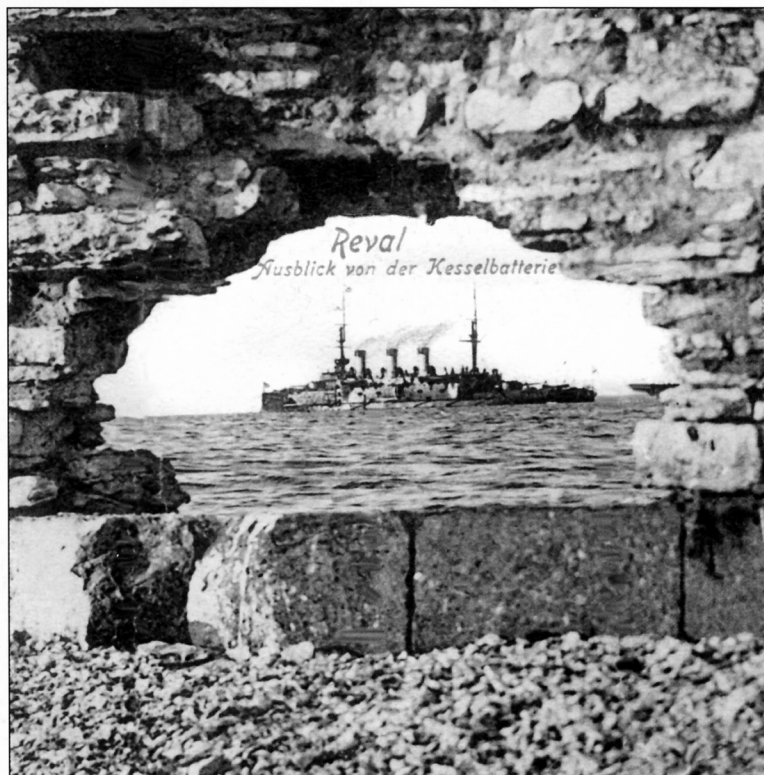
вахтенный начальник броненосца «Ослябя» лейтенант Нелидов.

В ночь на 7 декабря эскадра, обогнув мыс Доброй Надежды, вошла в Индийский океан, где встретила шторм. Броненосец «Ослябя» испытывал сильную бортовую качку и крепился до 20° на борт.

В Носси-Бе отряды эскадры соединились, и контр-адмирал Фелькерзам 31 декабря 1904 года снова поднял свой флаг на броненосце. Команда корабля разделяла все тяготы почти трехмесячной стоянки на Мадагаскаре, перехода через Индийский океан, скитания вдоль берегов Индокитая.

22 марта 1905 года в одном из котлов броненосца произошел разрыв водогрейной трубки, в результате чего паром обожгло трех нижних чинов. Кочегар Поспелов

**Броненосец «Ослябя»**  
на рейде Ревеля.  
С открытки  
начала XX века





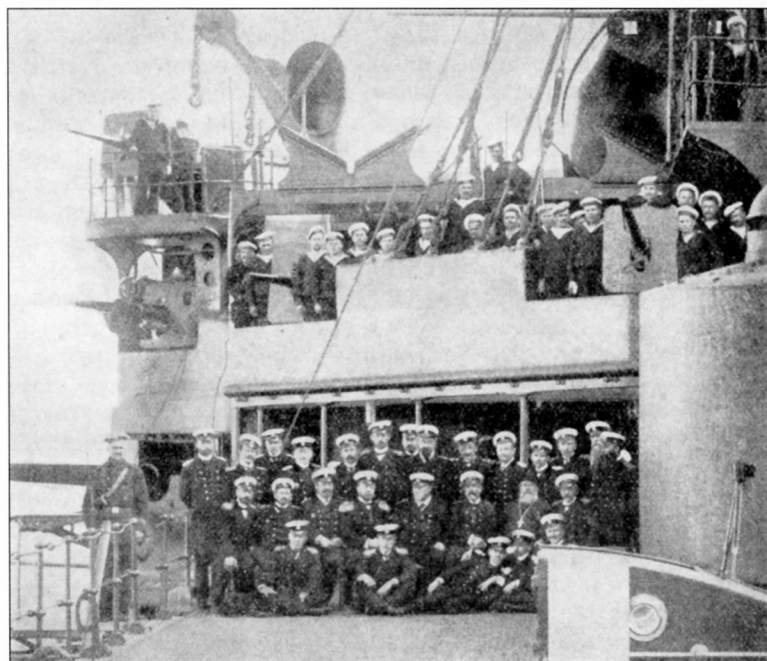


**Младший  
флагман эскадры  
контр-адмирал  
Д.Г. Фелькерзам**



**«Ослябя» во время  
императорского  
смотра**

**Офицеры и команда  
броненосца «Ослябя»  
перед уходом  
на Дальний Восток**

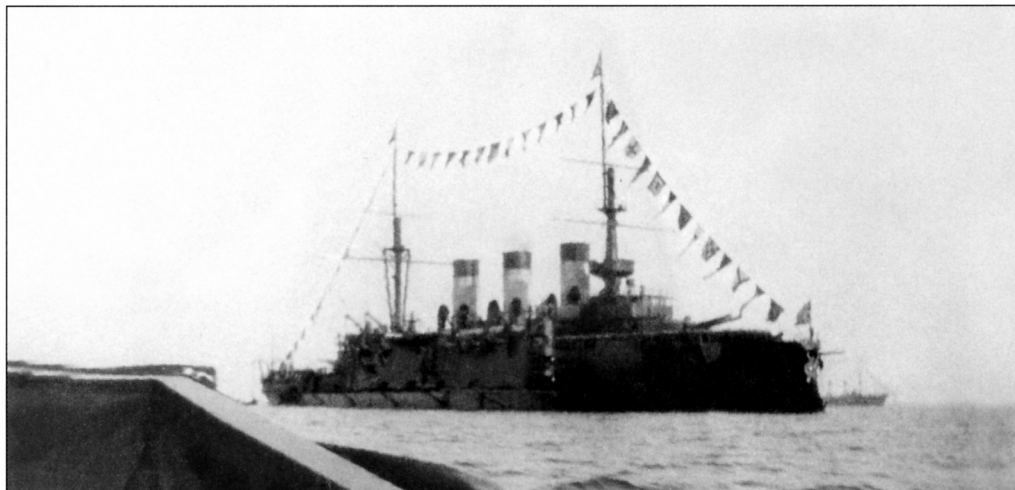


скончался через восемь дней в судовом лазарете.

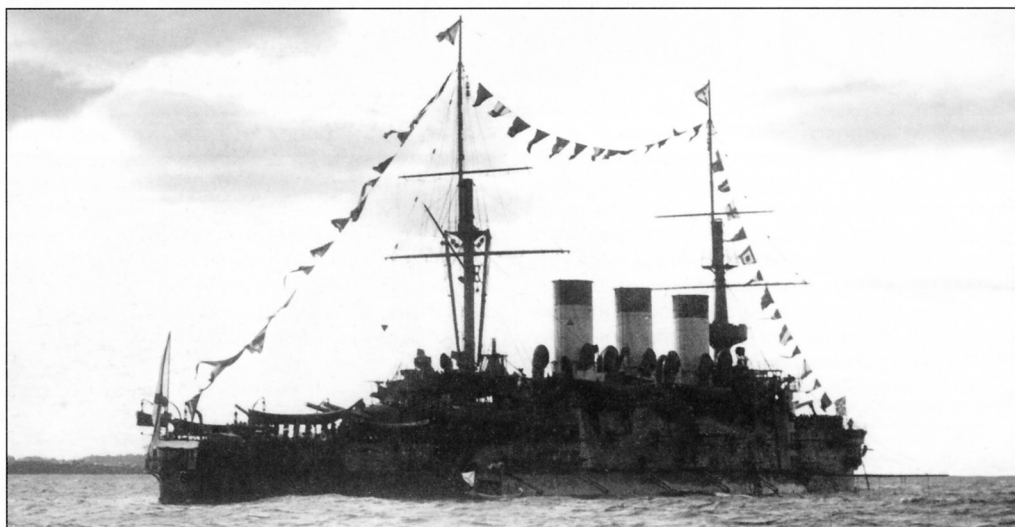
На последнем переходе к Корейскому проливу 10 мая на борту «Ослябя» скончался контр-адмирал Фелькерзам. По приказанию Рожественского об этом не был оповещен личный состав эскадры, а обязанности командующего 2-м броненосным отрядом стал исполнять командир капитан 1 ранга В.И. Бэр, и контр-адмиральский флаг по-прежнему развевался над кораблем.

«Среднего роста, с бледно-голубыми глазами, с седеющими каштановыми усами и с раздвоенной длинной бородой, он отличался представительной наружностью, Бэр был опытным, знающим и образованным морским офицером...

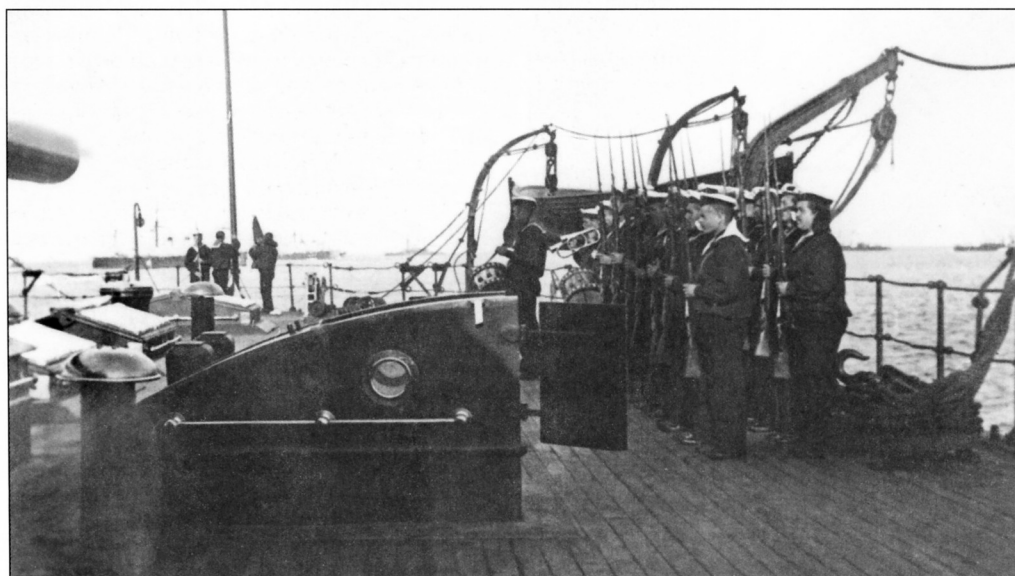
...Как полагается морскому волку, он остался холостяком, и корабль был его домом. Бэр был всегда опрятно и элегантно одет, и такая же чистота и порядок царили на его корабле. Его лицо отличалось суровой внушительностью, а отношения к подчиненным — строгой требовательностью. Каждую неделю он осматривал броненосец от трюма до клотика и не терпел ни малей-



**«Ослябя» в парадном строю эскадры во время императорского смотра. Ревель, 26 сентября 1905 года**

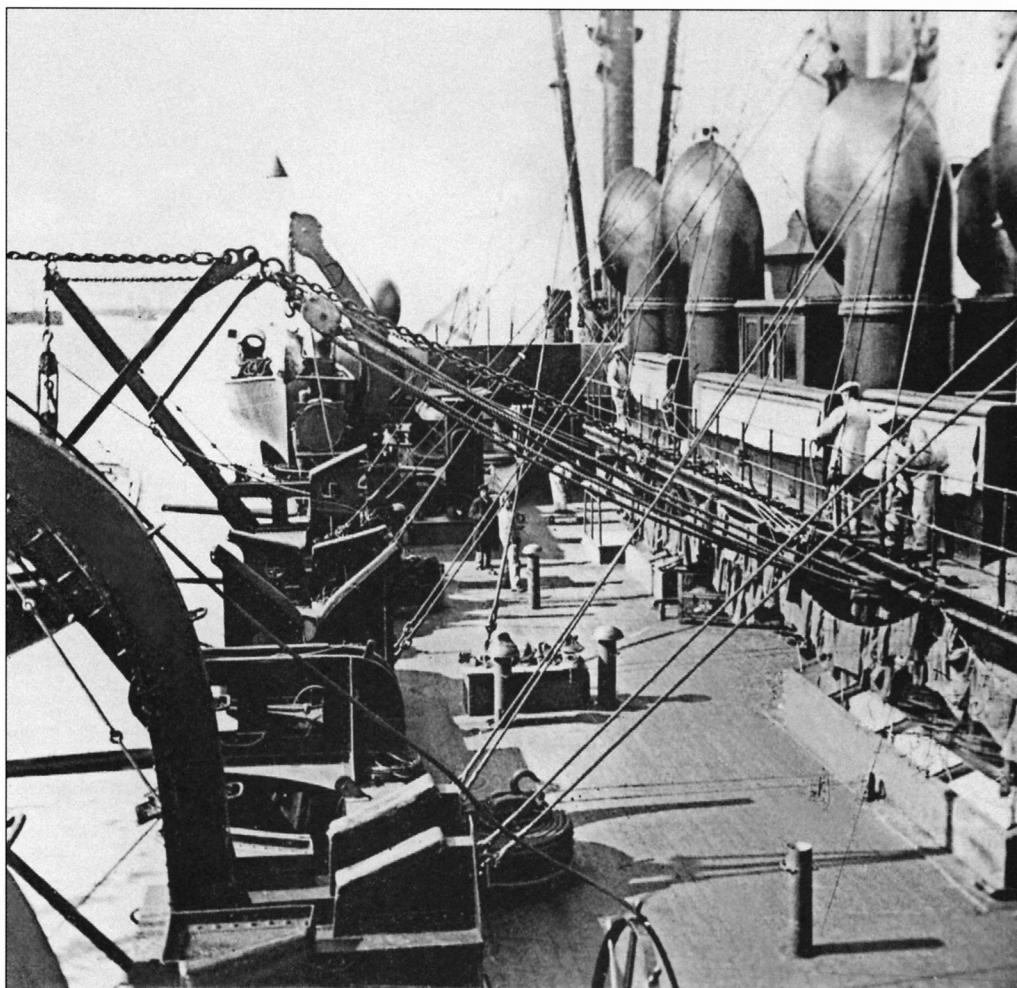
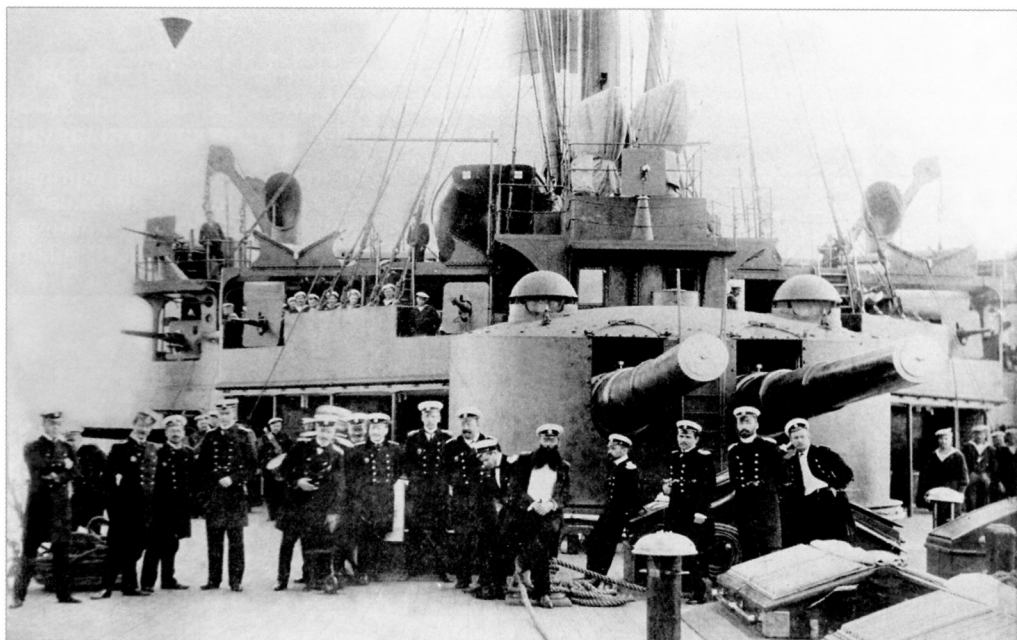


**Командир эскадренного броненосца «Ослябя» капитан 1 ранга В.И. Бэр**



**Караул на юте броненосца «Ослябя»**

**Офицеры броненосца  
«Ослябя» у кормовой  
254-мм башенной  
артиллерийской  
установки**



**«Ослябя».  
Вид на среднюю  
часть верхней палубы  
правого борта  
в сторону кормового  
мостика**



**Броненосец «Ослябя»  
под флагом  
контр-адмирала  
Д.Г. Фелькерзама**

шего беспорядка. Его корабль был образцовым военным кораблем, но жизнь на нем экипажа была не легка. В бою Бэр проявил олимпийское спокойствие и полное бесстрашие. По мере приближения японской эскадры, командир «Ослябя» находился, вплоть до открытия огня, на верхнем мостике, не спускаясь в броневую рубку, и невозмутимо курил папиросу за папиросой. Дисциплинированная команда, следуя примеру своего командира, оставалась стоять на верхней палубе по своим боевым постам, как будто корабль находился не перед боем, а ожидал царского смотра»<sup>42</sup>.

Утром 14 мая орудия левого борта «Осляби» открыли огонь по приблизившимся к эскадре японским крейсерам. Около полудня командир вызвал на мостик минного офицера лейтенанта М.П. Саблина и сказал ему: «Так как у нас нет младшего минного офицера, а до стрельбы минами может дойти только в исключительном случае, то Вы будете внизу при электрических установках и распределении энергии. В случае же сближения с неприятелем на минный выстрел я Вам дам знать об этом. Кроме того, надо иметь в виду, что при невозможности продолжать бой, или если мы окажемся в бедственном положении из-за руля или машины, то надо сделать все, чтобы иметь возможность взорвать корабль, так как мы, конечно, сдаваться не будем»<sup>43</sup>.

В момент появления главных сил японского флота броненосец шел головным в левой колонне. Командующий эскадрой начал перестраивать броненосные корабли в строй кильватера, и четыре эскадренных броненосца 1-го броненосного отряда начали выходить в голову левой колонне. С получением сигнала с флагманского броненосца: «2-му броненосному отряду всту-

пить в кильватер 1-му отряду» командир был вынужден уменьшить ход, чтобы дать возможность «Бородину» и «Орлу» занять свое место в строю. Уменьшение хода было показано шарами, шедший сзади «Сисой Великий» также уменьшил ход, но по инерции медленно приближался с кормы. Неудачное маневрирование при вступлении в бой русской эскадры стало роковым для броненосца «Ослябя». Черный высокобортный корпус этого корабля, с тремя высокими желтыми трубами, еледвигающийся вперед, был прекрасной мишенью. В 13 ч 49 мин флагманский корабль «Князь Суворов» открыл огонь,

**«Ослябя» в составе  
эскадры во время  
похода.  
Справа от него —  
эскадренные  
броненосцы типа  
«Бородино»**







**«Ослябя» на рейде.  
Вид с носа  
с откинутыми  
выстрелами обоих  
бортов**

через три минуты вступили в бой японцы. Когда кильватерная колонна русской эскадры несколько выровнялась и «Ослябя» снова дал ход, несколько снарядов уже поразили его.

С впереди идущего броненосца «Орел» было видно, что «весь огонь неприятеля сосредоточен пока на «Ослябя». У него сбит гафель. Кормовой флаг поднимается на левом ноке грота-рея, снаряд разрывается о грот-стенгу и она, переломившись у марса, падает на левый борт. Неприятель особенно обстреливает нос «Ослябя», сперва недолет около 1 кабельтова, потом перелет около 1 кабельтова, причем столб воды при разрыве снаряда об воду поднимается куда выше полубака «Ослябя». На сером фоне горизонта такой черный столб должен быть хорошо виден. Потом, через четверть минуты — попадание. Снаряд рвется о легкий борт в скуле броненосца ярким огнем и густым кольцом черного дыма. Затем видно, как борт неприятельских судов весь вспыхивает и полубак «Ослябя» окутывается огнем и клубами желто-бурого и черного дыма. Через минуту дым рассеивается, и в борту видны громадные пробоины. И снова перелет, недолет и залп»<sup>44</sup>.

Флагманский штурман подполковник А.И. Осипов и старший флагманский офицер лейтенант барон Ф.М. Коссинский с несколькими матросами находились на мостике у боевой рубки. Разрывом сна-

ряда, разорвавшегося на правом крыле верхнего мостика, подполковник был контужен, а лейтенант ранен. Осипов зашел в боевую рубку и благодаря этому остался жив: град снарядов обрушился на носовую часть корабля. Осколки барабанили по броне рубки, залетали в нее через просвет, взрывной волной близких разрывов сдувало фуражки.

Орудия левого борта и башен открыли огонь вслед за флагманским кораблем, но носовая башня успела сделать всего три выстрела. Один из трех попавших в нее в течение короткого времени снарядов влетел в амбразуру, вывел из строя всю прислугу, тяжело ранил мичмана В.В. Майкова. Крупный снаряд взорвался у первой переборки жилой палубы. Большая часть образовавшейся пробоины находилась над ватерлинией, но от волнения с наветренного борта вода затопила первое и второе отделения жилой палубы, а затем через разбитые вентиляционные трубы стала поступать в левый носовой 152-мм погреб и подбашенное отделение носовой башни.

Распространение воды по жилой палубе на некоторое время было остановлено второй водонепроницаемой переборкой. От взрывов носовые отсеки заполнились дымом, так что не было видно горящих электрических лампочек. Тогда отсеки проветрили, отдраив на время иллюминаторы правого борта. Вода, затопившая носовые отсеки жилой палубы, отрезала несколько минеров, находившихся в отделении носовых динамо-машин и подводных аппаратов. С ними еще поддерживали телефонную связь, но затем она прекратилась. Матрос Чернов по приказанию минного офицера через носовую башню пробрался в носовые отсеки и вывел оттуда минеров. Из-за коротких замыканий в затапливаемых помещениях гасло электрическое освещение. Нагрузка в электрической сети в два раза превышала нормальную, поэтому постоянно перегорали предохранители.

Через четверть часа после начала боя у «Осляби» уже не было грот-стенги, трубы настолько изрешечены осколками, что казались не желтыми, а черными. В носу зияло не менее полутора десятка пробоин. «Ходовой мостик над боевой рубкой обит подобно крыльям опущенного семафора. Койки, которыми он был увешан, горели... Палуба также в нескольких местах была пробита. Крупный снаряд попал в крышу 10 дм носовой башни и, пробив ее, разорвался внутри. Все три колпака на крыше были вырваны и выкинуты. Через их отверстия на крыше шел густой бурый дым. Башня замолчала. Замолчали и оба 6 дм орудия левого носового каземата. Огонь «Ослябя» стихал. Он кренился на левый борт и садился носом»<sup>45</sup>.

Крупный снаряд, пробив броню, попал в угольную яму № 10. Вода через пробоину

быстро затопила ее и стала заливать левую запасную кюйт-камеру. Для выравнивания крена начали затапливать три правых бортовых коридора, а затем и правые патронные погреба. Корабельный инженер К.А. Змачинский считал увеличивавшийся крен на левый борт опасным и настоял на затоплении правых патронных погребов. Старший офицер капитан 2 ранга Д.Б. Похвистнев и трюмный механик П.Ф. Успенский руководили заделкой пробоин в жилой палубе. Волны и новые разрывы снарядов разрушали импровизированные щиты, выбивали койки, матрасы, только что закрывшие пробоины. Старший офицер вскоре был вызван наверх: командир ранен, хотя и оставался на боевом посту. Похвистнев вскоре и сам получил тяжелые ранения обеих ног.

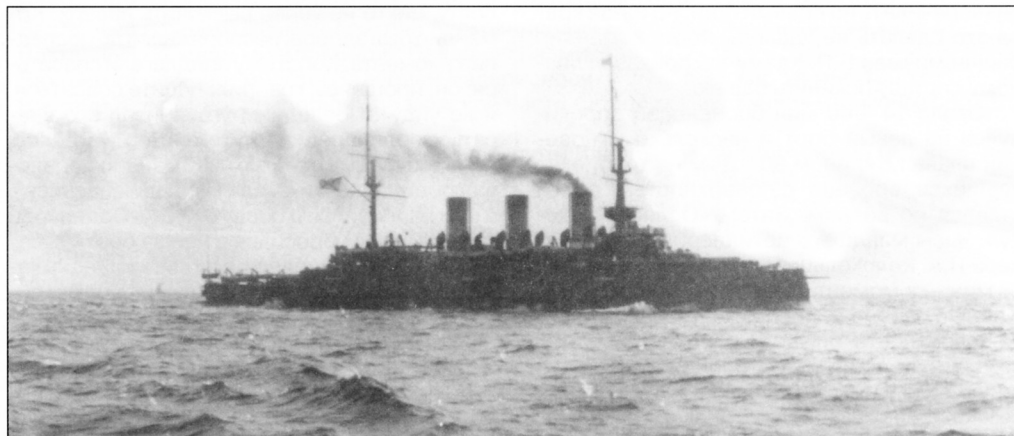
С увеличением крена и дифферента все больше надводных пробоин входило в воду, и скорость затопления возрастала. Несмотря на повреждения и пожары, «Ослябя» продолжал удерживать свое место в строю. Если в начале боя броненосец обстреливался с броненосцев противника, то затем по

нему вели сосредоточенный огонь несколько броненосных крейсеров. Вскоре после начала боя все мелкие орудия левого борта и три казематных 152-мм орудия вышли из строя. Огонь продолжали вести кормовая башня и два 152-мм орудия кормового каземата. Около 14 ч 20 мин «Ослябя», накренившись до 12° на левый борт и сев в воду носом по якорные клюзы, с пожаром на рострах вышел из строя вправо.

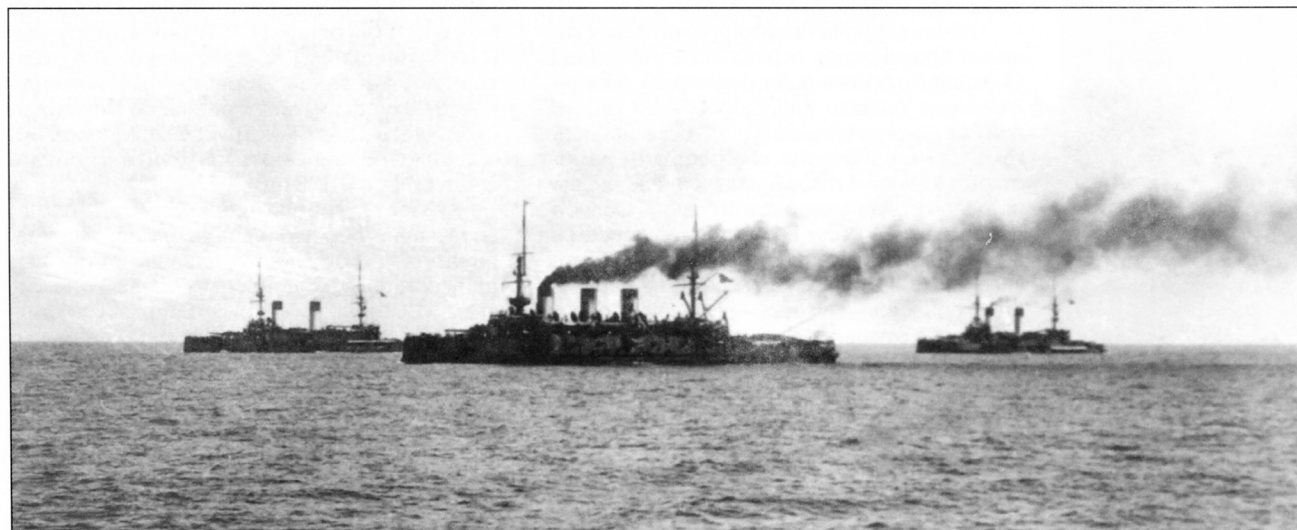
Вода с левого борта уже дошла до орудийных портов нижней батареи, стала вливаться в них потоками и растекаться по кораблю через вентиляционные трубы, неплотности дверей, люков и горловин. Матросы под руководством лейтенанта М.П. Саблина и мичмана П.С. Бачманова пытались заделать орудийные порты койками, матросскими чемоданами, работая по пояс в воде. Но потоки воды, разрушая все возведенные преграды, сбивали людей с ног. От коротких замыканий вышло из строя электрическое освещение. Вода быстро прибывала в погребах и других помещениях ниже жилой палубы. Щиты полупортиков были во многих местах пробиты



**Артиллерийский  
кондуктор  
А. Славов**



**«Ослябя» в составе  
эскадры  
во время похода.  
На нижнем фото  
справа и слева  
от «Осляби» —  
эскадренные  
броненосцы типа  
«Бородино»**





**Старший офицер  
эскадренного  
броненосца «Ослябя»  
капитан 2 ранга  
Д.Б. Похвистнев**



**Помощник  
судового механика  
поручик  
Г.Г. Даниленко**

снарядами и осколками и искорежены взрывами, цепочки порваны, так что прекратить поступление воды оказалось невозможно. Лейтенант Саблин дал команду задрать погреба и люки жилой палубы и выходить наверх, а сам поднялся на мостик и доложил командиру о неизбежности гибели броненосца. Капитан 1 ранга В.И. Бэр отдал приказание команде выходить наверх и спасаться. Сам он, будучи раненым в начале боя, не захотел покинуть обреченный корабль. Офицеры, находившиеся на мостике, стали прощаться друг с другом. Крен был уже настолько велик, что стоять на мостике можно было, только держась за леерные стойки.

В левом каземате лейтенант барон В.А. Нидермиллер руководил огнем своего plutonga до тех пор, пока исправные орудия могли наводиться. Когда их стволы вошли в воду, он приказал своей команде спасаться, а сам застрелился<sup>46</sup>. Сразу после выхода из строя «Осляби», когда корабль стал поворачиваться к противнику другим бортом, была сыграна дробь-тревога правому борту. Расчеты батарей заняли свои места в готовности открыть огонь. Кормовую башню стали разворачивать на правый борт, но из-за крена это сделать не удалось. Тогда командир башни мичман Б.П. Казмичев приказал личному составу покинуть башню.

Около 14 ч 40 мин броненосец опрокинулся на левый борт и несколько мгновений плавал с креном 90°. Дым из труб, оказавшихся вровень с поверхностью воды, стлался по волнам. Затем «Ослябя» затонул. Часы младшего артиллерийского офицера П.А. Колокольцева остановились в 14 ч 35 мин — в момент, когда лейтенант прыгнул в воду в районе носового каземата. Всплыв на поверхность, он увидел недалеко от себя лежащие на воде трубы броненосца, затем подводную часть, уходящую в воду. Некоторые спасенные впоследствии утверждали, что правый винт перевернувшегося корабля вращался, другие это отрицали.

Гибель корабля произошла на глазах концевых броненосцев отряда Н.И. Небогатова. Очевидец с броненосца береговой обороны «Адмирал Ушаков» написал об этом так: «Не дай Бог никогда больше видеть русским морякам картин подобно той, которая в этот момент открылась моим глазам и была лишь первым из целого ряда ужасов этого дня. «Ослябя», оборотившись к нам носом, лежал совсем на левом боку. Обнаженная подводная часть правого борта высилась как гора, и на вершине этой горы кишел муравейник людей, столпившихся и с отчаянием ожидавших последней минуты... И она не заставила себя ждать — эта минута. «Ослябя» вдруг лег окончательно, перевернулся, в воздухе мелькнули винты, киль — и все было кончено. Пучина чуждого моря равнодушно приняла свою первую жертву и на ее сомкнувшейся вновь поверхности лишь чернели плавающие и тонущие люди»<sup>47</sup>.

Командир миноносца «Бравый» капитан 2 ранга П.П. Дурново в своем донесении так описал картину гибели броненосца и спасения людей: «Повернув на 16 румбов, «Ослябя» на несколько минут как бы уменьшил крен (вероятно, отвел руль), но затем снова стал быстро крениться и садиться носом. Когда он накренился на 90°, вся носовая часть была уже под водой, корма же вылезала, и винт медленно двигался. Команда карабкалась по борту и при дальнейшем крене доползла по медной обшивке до киля. Опрокинувшись, броненосец быстро скрылся под водой, уходя в глубину носом вперед...

...Картина была ужасная: в куче обломков, коек и остатков разбитых шлюпок, кише-ла масса людей, которые неистово кричали и перебивали друг у друга концы, подаваемые с борта. Неприятельские снаряды густо ложились в этом месте и добивали плававших людей»<sup>48</sup>.

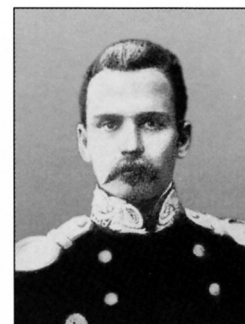
Впоследствии в японском плену в госпитале Сасебо лейтенант Л.В. Ларионов с эскадренного броненосца «Орел» записал рассказы раненых матросов с «Осляби»: «Боевая смена машинной команды осталась на своем посту, никто не успел высочить наверх. Командир был здоров, распоряжался до последнего момента. Когда ему предлагали спасаться, он, прощаясь, говорил: «Идите спасаться, я не уйду». Последним уговаривал его спастись ординарец квартирмейстер Михайлов, принесший ему две койки. Командир поцеловал ординарца и сказал ему: «Иди спасайся», а сам направился в боевую рубку. Ординарец схватил койку, бросился с ней за борт»<sup>49</sup>.

Вместе с кораблем погибли: командир капитан 1 ранга В.И. Бэр, старший офицер капитан 2 ранга Д.Б. Похвистнев, старший артиллерист капитан 2 ранга С.Э. Генке, лейтенанты И.В. Дьяченков, Ф.М. Косинский, В.А. фон Нидермиллер, В.П. Палецкий, К.К. Тундерман, мичманы В.В. Майков, В.П. Шаповалов, П.С. Бачманов, прапорщики Ф.Н. Шинкенгефер, И.В. Болдырев, старший судовой механик полковник Н.А. Тиханов, поручики П.Ф. Успенский, Г.Г. Даниленко, А.А. Быков, А.Г. Шевелев, корабельный инженер К.А. Змачинский, прапорщики по механической части С.А. Майструк, В.И. Медведчук, врачи Г.С. Васильев и Г.Р. Бунтинг, девять кондукторов и 472 нижних чина.

К месту гибели корабля, где среди всплывших деревянных обломков, ящиков, рангоута, шлюпок, коек плавали сотни людей, подошли миноносцы «Бравый», «Буйный», «Быстрый» и буксир «Свирь» и, несмотря на рвущиеся вокруг японские снаряды, начали спасать плававших. На поверхности остался паровой катер броненосца, и многие поплыли к нему, но он вскоре затонул. Из воды удалось поднять 376 человек<sup>50</sup>. Однако во время боя на миноносце «Бравый» погибли еще пятеро, и еще 22 — на крейсере «Дмитрий Донской».

## **Список офицеров флота и корпусов, чиновников и кондукторов эскадренного броненосца «Ослябя»**

Командир: капитан 1 ранга Владимир Иосифович Бэр 1-й. Погиб 14 мая 1905 г.  
Старший офицер: капитан 2 ранга Давид Борисович Похвистнев. Погиб 14 мая 1905 г.  
Старший артиллерийский офицер: капитан 2 ранга Сергей Эмилиевич Генке.  
Погиб 14 мая 1905 г.  
Младший артиллерийский офицер: лейтенант Константин Карлович Тундерман 4-й.  
Погиб 14 мая 1905 г.  
Младший артиллерийский офицер: лейтенант Павел Александрович Колокольцов.  
Младший артиллерийский офицер: лейтенант Александр Александрович Геденов.  
Скончался 25 апреля 1905 г.  
Старший минный офицер: лейтенант Михаил Петрович Саблин 1-й.  
Младший минный офицер: лейтенант Борис Константинович Шутов. В конце 1904 г. переведен на крейсер «Дмитрий Донской».  
Старший штурманский офицер: лейтенант Иван Валентинович Дьяченков.  
Погиб 14 мая 1905 г.  
Младший штурманский офицер: мичман Вячеслав Петрович Палецкий 2-й.  
Погиб 14 мая 1905 г.  
И. Д. ревизора: мичман Борис Платонович Иванов 18-й.  
Вахтенный начальник: лейтенант Владимир Александрович фон Нидермиллер 2-й.  
Погиб 14 мая 1905 г.  
Вахтенный начальник: лейтенант Иван Александрович Нелидов. Скончался 1 ноября 1904 г.  
Вахтенный начальник: мичман князь Сергей Васильевич Горчаков.  
Вахтенный начальник: мичман Владимир Николаевич Трувелер. Погиб 14 мая 1905 г.  
Вахтенный офицер: мичман Василий Петрович Шаповалов. Погиб 14 мая 1905 г.  
Вахтенный офицер: мичман Петр Сергеевич Бачманов. Погиб 14 мая 1905 г.  
Вахтенный офицер: мичман Алексей Александрович Бертенев. Ранен 14 мая 1905 г.  
Вахтенный офицер: мичман Борис Павлович Казмичев.  
Вахтенный офицер: мичман Валериан Валерианович Майков. Погиб 14 мая 1905 г.  
Вахтенный офицер: прапорщик по морской части Фридрих Николаевич Шинкенгефер.  
Погиб 14 мая 1905 г.  
Вахтенный офицер: прапорщик по морской части Владимир Константинович Потапов.  
Вахтенный офицер: прапорщик по морской части Иван Васильевич Болдырев.  
Старший судовой механик: полковник Николай Андреевич Тиханов. Погиб 14 мая 1905 г.  
Помощник судового механика: поручик Григорий Григорьевич Даниленко 2-й.  
Погиб 14 мая 1905 г.  
Младший судовой механик: поручик Алексей Александрович Быков.  
Погиб 14 мая 1905 г.  
Трюмный механик: поручик Петр Флавианович Успенский. Погиб 14 мая 1905 г.  
Минный механик: поручик Анатолий Георгиевич Шевелев. Погиб 14 мая 1905 г.  
Минный механик: прапорщик по морской части Семен Артемьевич Майструк.  
Погиб 14 мая 1905 г.  
Минный механик: прапорщик по морской части Василий Иосифович Медведчук.  
Погиб 14 мая 1905 г.  
Корабельный инженер Константин Антонович Змачинский. Погиб 14 мая 1905 г.  
Старший врач: коллежский советник Григорий Степанович Васильев.  
Погиб 14 мая 1905 г.  
Младший врач: лекарь Георгий Роландович Бунтиг. Погиб 14 мая 1905 г.  
Священник: иеромонах отец Виктор (Никольский). Погиб 14 мая 1905 г.  
Артиллерийский кондуктор Ефим Бирюков.  
Артиллерийский кондуктор Алексей Славов. Погиб 14 мая 1905 г.  
Артиллерийский кондуктор Николай Дубровин. Погиб 14 мая 1905 г.  
Минный кондуктор Дмитрий Шишкин.  
Минный кондуктор Константин Науменко. Погиб 14 мая 1905 г.  
Машинный кондуктор Евдоким Курбашев. Погиб 14 мая 1905 г.  
Машинный кондуктор Иван Колотилов. Погиб 14 мая 1905 г.  
Минно-машинный кондуктор Василий Заварин.  
Рулевой кондуктор Иван Спрогис. Погиб 14 мая 1905 г.  
Старший боцман Лаврентий Кузнецов. Погиб 14 мая 1905 г.  
Старший минно-артиллерийский содержатель Иван Божедомов.  
Старший машинный содержатель Михаил Петров. Погиб 14 мая 1905 г.  
Старший баталер Павел Бачурихин.  
Сигнальный боцманмат Иван Карпович Белов. Погиб 14 мая 1905 г.



**Младший  
судовой механик  
поручик А.А. Быков**



**Корабельный инженер  
прапорщик  
К.А. Змачинский**



# БРОНЕНОСЦЫ «САГАМИ» И «СУВО» В ЯПОНСКОМ ФЛОТЕ

После захвата Порт-Артура на «Пересвете» побывал английский журналист Н. Сеппинг-Райт: «Палуба представляла картину разгрома и разрушения... Носовая башня была полуразрушена, орудия и станки — разбиты вдребезги... Снаряд сбил верхнюю часть башни, и на палубе лежала ее крыша. Остальная часть башни вся расшаталась и представляла сходство с лопнувшим гранатовым яблоком. Мостик был уничтожен, а попавший в боевую рубку снаряд привел ее в полную негодность. Все закоптело и искорежилось от действия пожара. Огонь dokonчил разрушение всего уцелевшего от действия японских снарядов. Сильно пострадали дымовые трубы: одна из них имела вид безобразной груды изогнутого железа. Задний мостик находился в таком же состоянии разрушения, как и передний, хотя бушевавший на броненосце пожар сгладил много следов повреждений, нанесенных японскими снарядами»<sup>51</sup>.

Броненосец «Победа» лежал на грунте с креном около 10° на правый борт. Верхняя оконечность форштевня выступала из воды на 2,7–3 м. На корабле имелось четыре пробоины в верхней палубе, фокмачта сломана на уровне боевой рубки. Во время пожара выгорела деревянная обшивка верхней палубы от носового

барбета до кормы. Водолазы обнаружили крупную подводную пробоину размером 8,5 × 4,5 м в левом борту ниже броневых пояса в районе машинного отделения и несколько небольших пробоин.

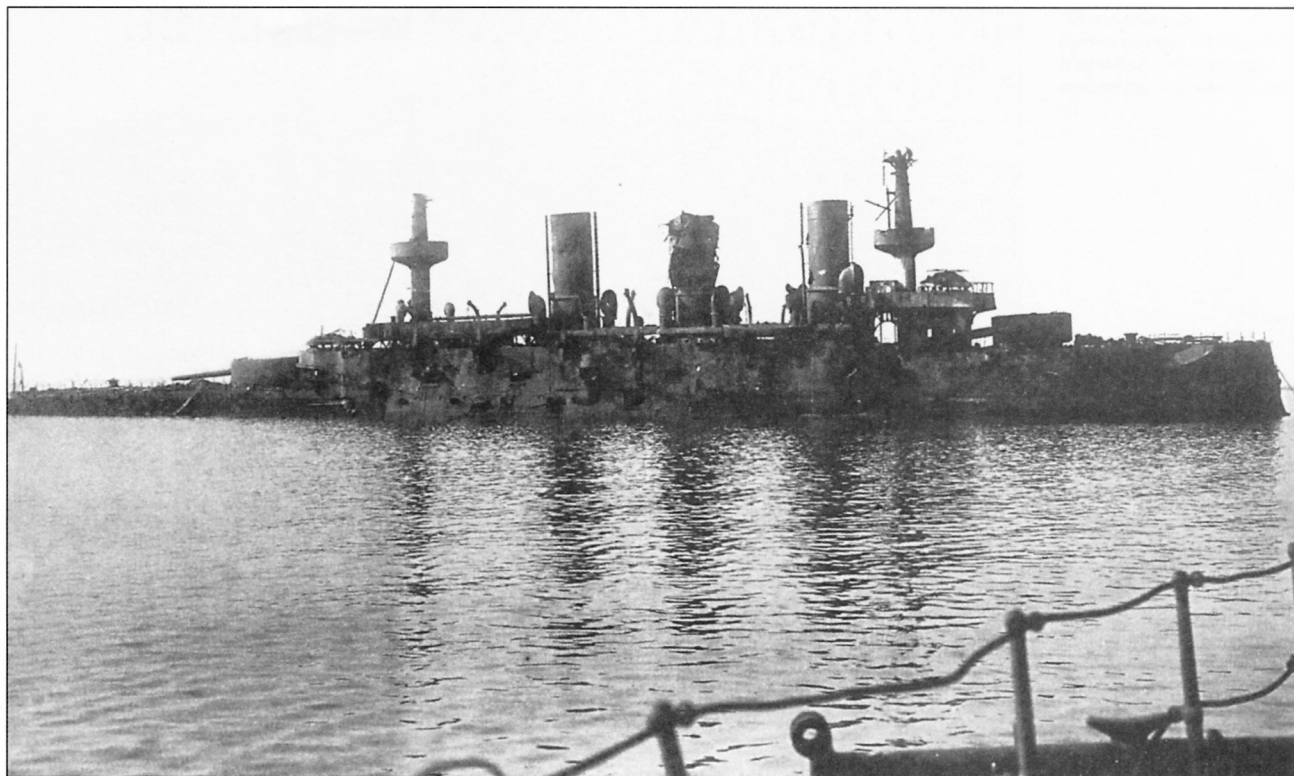
Как и другие корабли Порт-Артурской эскадры, затонувшие на внутреннем рейде, «Пересвет» и «Победа» были подорваны перед сдачей крепости. Русские офицеры, вернувшиеся из японского плена, даже утверждали, что поднять и восстановить корабли не удастся<sup>52</sup>. Для японцев же подъем трофеев и демонстрация их под своим флагом были делом первостепенной важности, поэтому они сделали все возможное, чтобы осуществить его в кратчайший срок.

Судоподъемные работы облегчались следующими обстоятельствами: повреждения кораблей в результате обстрелов и подрывов носили большей частью внешний, декоративный характер, набор корпусов серьезно поврежден не был; броненосцы затонули на мелководье в защищенной от ветров и волнения бухте; во время отливов часть помещений осушалась, что давало возможность герметизировать и осушать их в нужной последовательности.

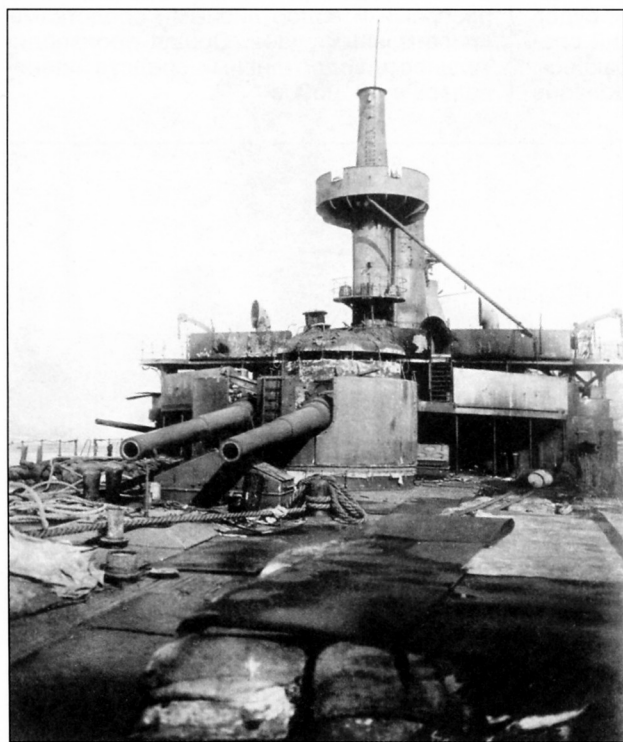
Японцы сконцентрировали в Порт-Артуре все возможные силы и средства



Японцы осматривают  
кормовую 254-мм  
башенную установку  
затопленного  
эскадренного  
броненосца «Победа»



**Затопленный «Пересвет». Вид с правого борта**



**На юте эскадренного броненосца «Пересвет» после падения Порт-Артура**



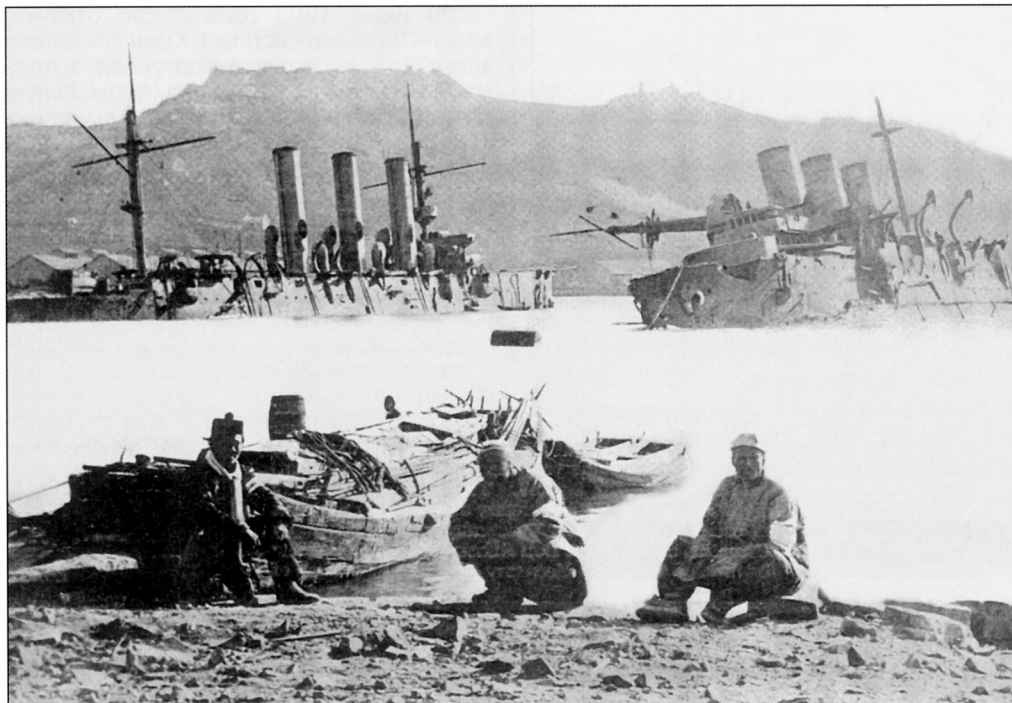
**Спасательные работы  
по подъему  
броненосца  
«Пересвет»**

для проведения судоподъемных работ, размах которых не имел прецедента в мировой практике. Кроме японских судов, в работах участвовали итальянский спасатель «Сарс» и шведский «Гераклес». На «Пересвете» 12 команд водолазов

заделали все обнаруженные пробоины. Затем вода откачивалась переносными насосами и водоотливными средствами спасательных судов. Общая производительность водоотливных средств оценивалась в 13 000 м<sup>3</sup>/ч<sup>53</sup>.



**Всплывший  
«Пересвет»  
на бочках  
на внутреннем рейде  
Порт-Артура**

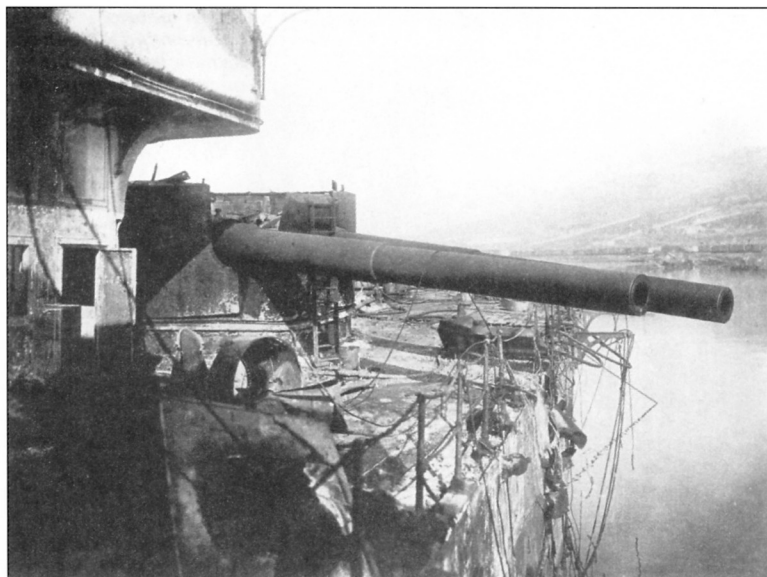


**Затопленные  
броненосец «Победа»  
и крейсер «Паллада»  
после сдачи крепости**

**Бывшие русские  
паровой катер  
«Наблюдатель»  
и баркас с японскими  
солдатами  
на фоне затопленных  
крейсера «Паллада» и  
броненосца «Победа»**



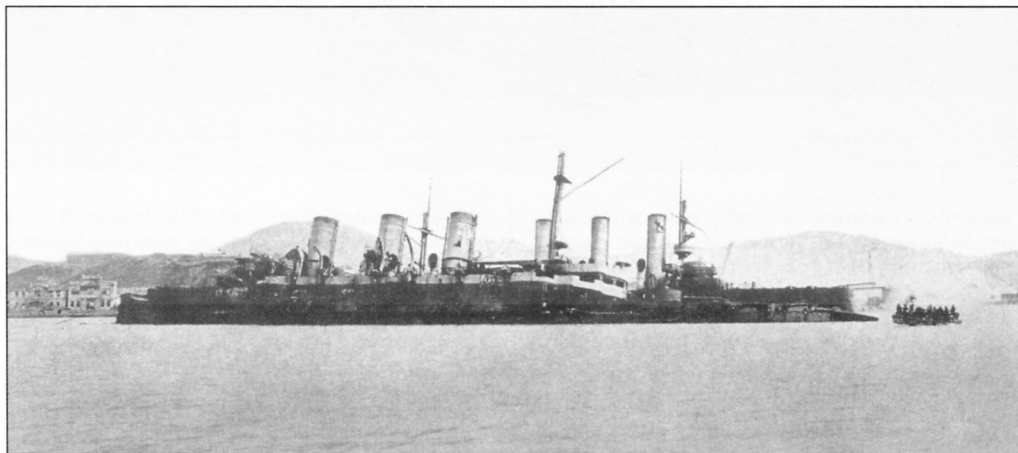




**Носовая 254-мм  
башенная установка  
затопленного  
эскадренного  
броненосца «Победа»**

29 июня 1905 года после откачки воды «Пересвет» всплыл. Крен составлял всего 2–3° на правый борт, осадка примерно на 3 м превышала нормальную, так что уровень воды проходил у спонсонов нижних 152-мм казематов. Водолазы провели тщательное обследование отсеков, остававшихся затопленными, и обнаружили разрушенный трубопровод и незакрытый кингстон. После временной их заделки откачали воду, причем крен уменьшился до 0,5°, а осадка — на 0,9 м. Так как переборки ниже броневой палубы не были повреждены, наблюдалось лишь незначительное перетекание фильтрационной воды между отсеками. Артиллерийские орудия и все находившиеся на верхней палубе механизмы были демонтированы.

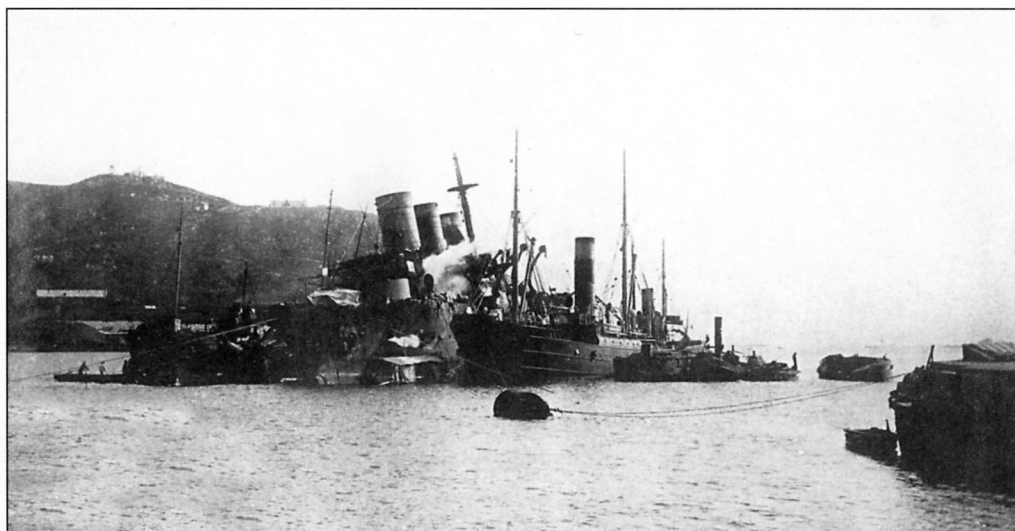
На всплывших кораблях в Порт-Артуре в срочном порядке выполнялись работы, необходимые для обеспечения перехода их в Японию.



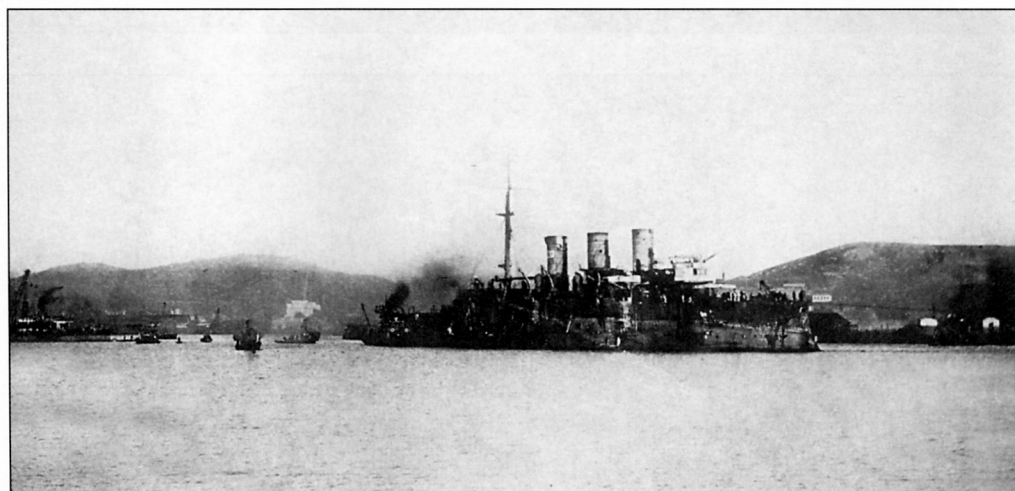
**Японские моряки  
осматривают  
«Победу» и «Палладу»**



**Спасательные работы  
на «Победе»**

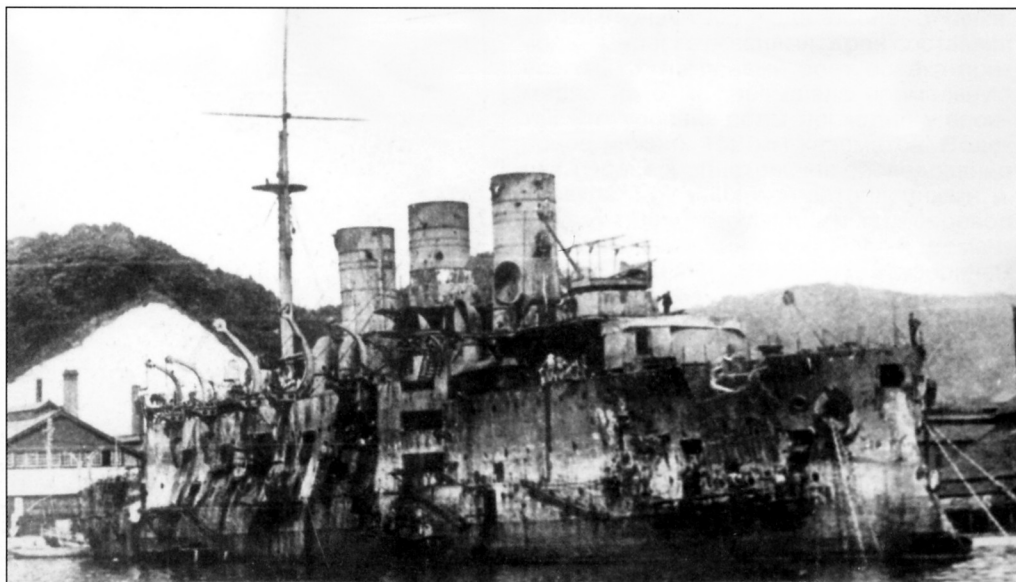


**Спасательные работы  
на броненосце  
«Победа»  
(вверху и в центре)**

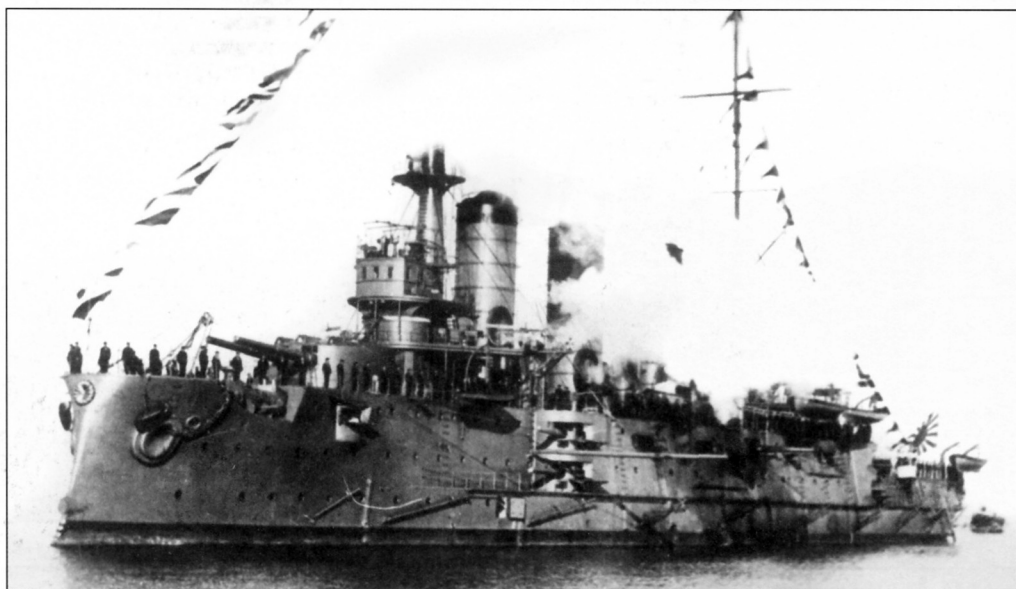


**Всплывший  
броненосец  
на бочках**

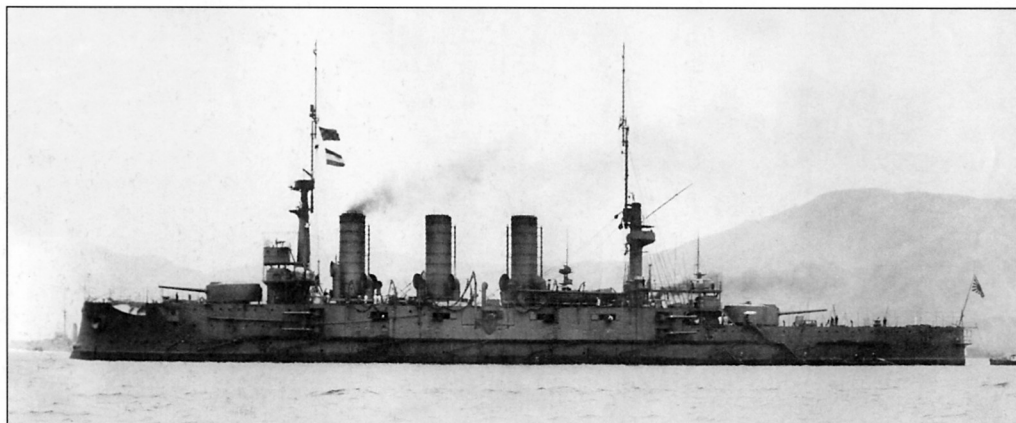
**Броненосец «Суво»  
(бывший «Победа»)  
в период работ  
по подготовке  
к переходу в Японию**

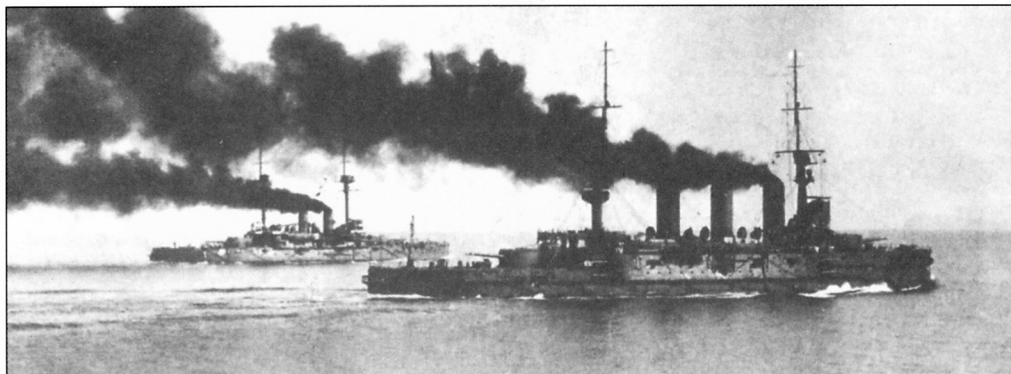


**«Сагами»  
(бывший «Пересвет»)  
во время  
морского парада**

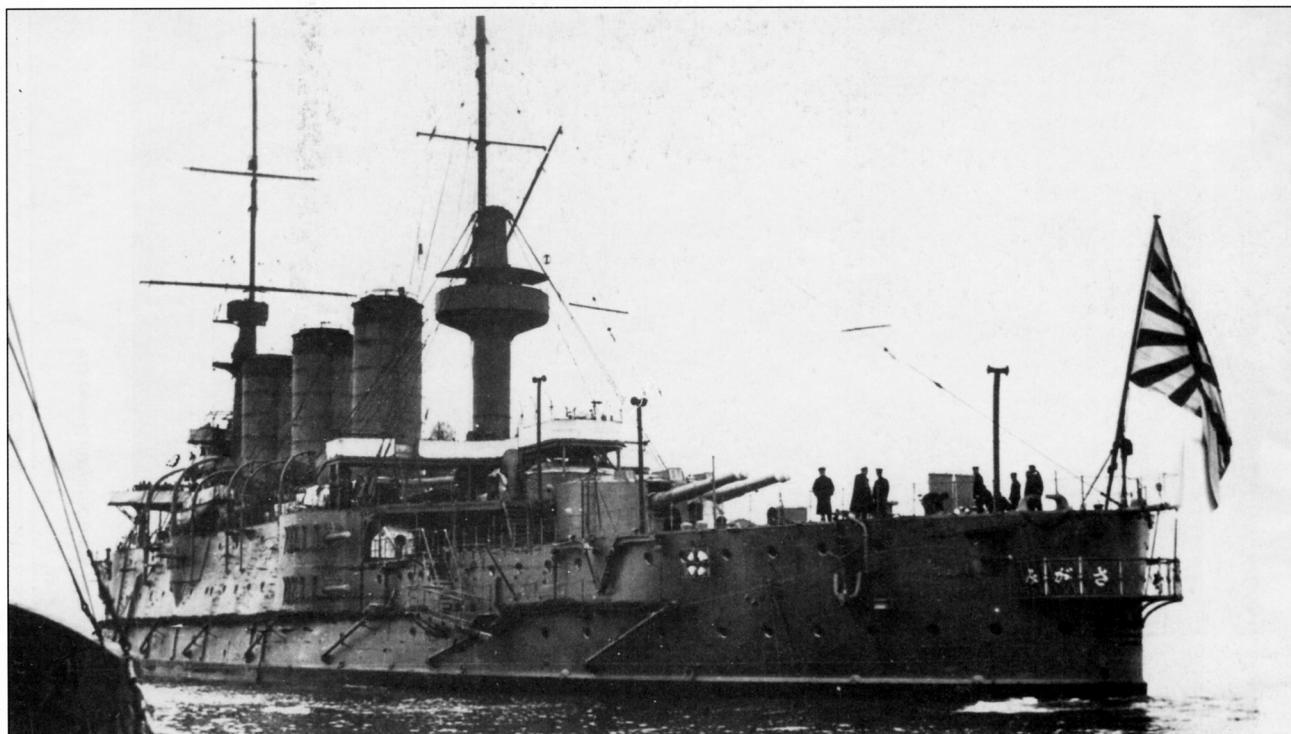


**«Сагами».  
Вид с левого борта**





**Броненосцы  
«Сагами» (справа)  
и «Фудзи»  
во время маневров**

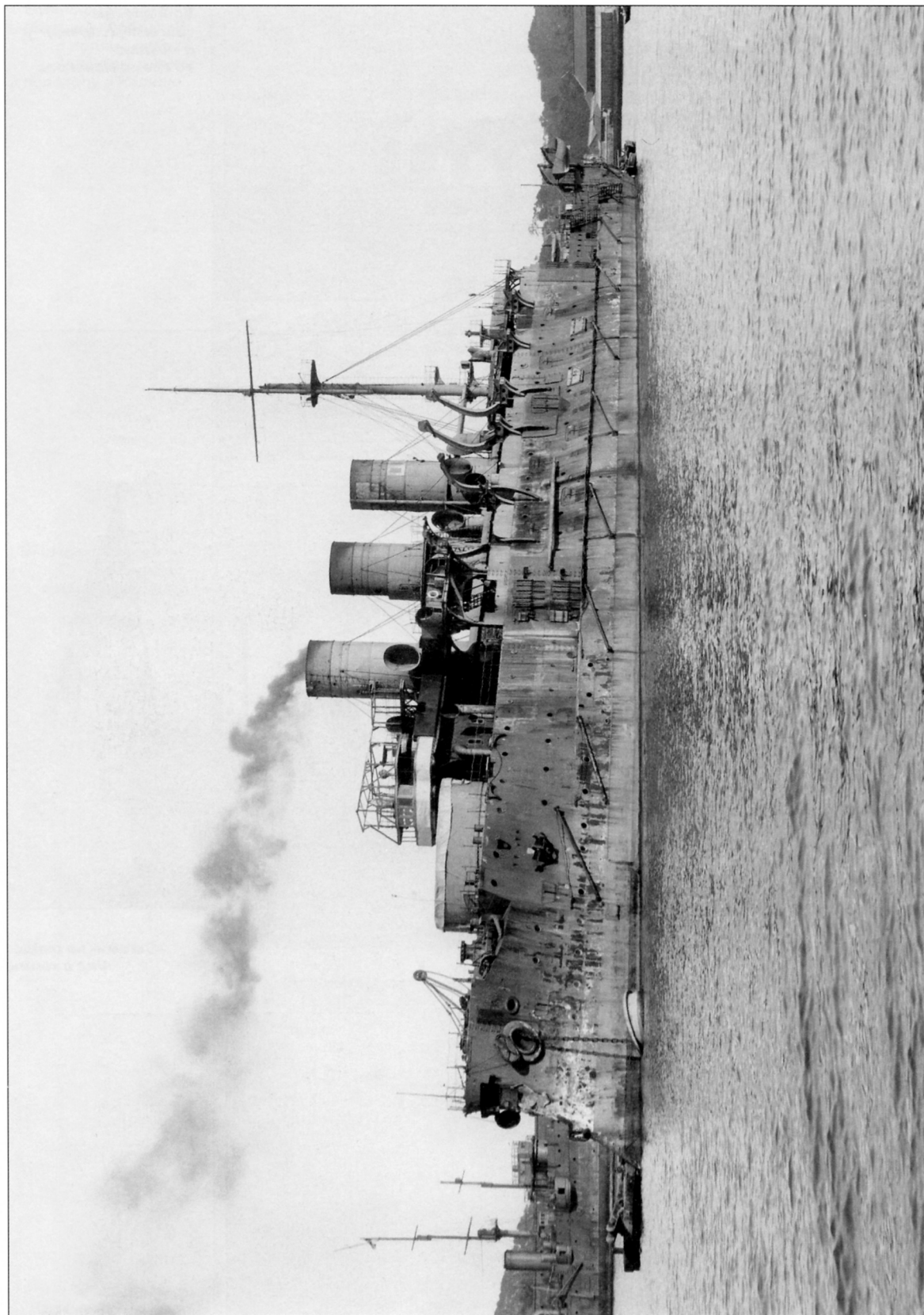


**«Сагами» на рейде.  
Вид с кормы**

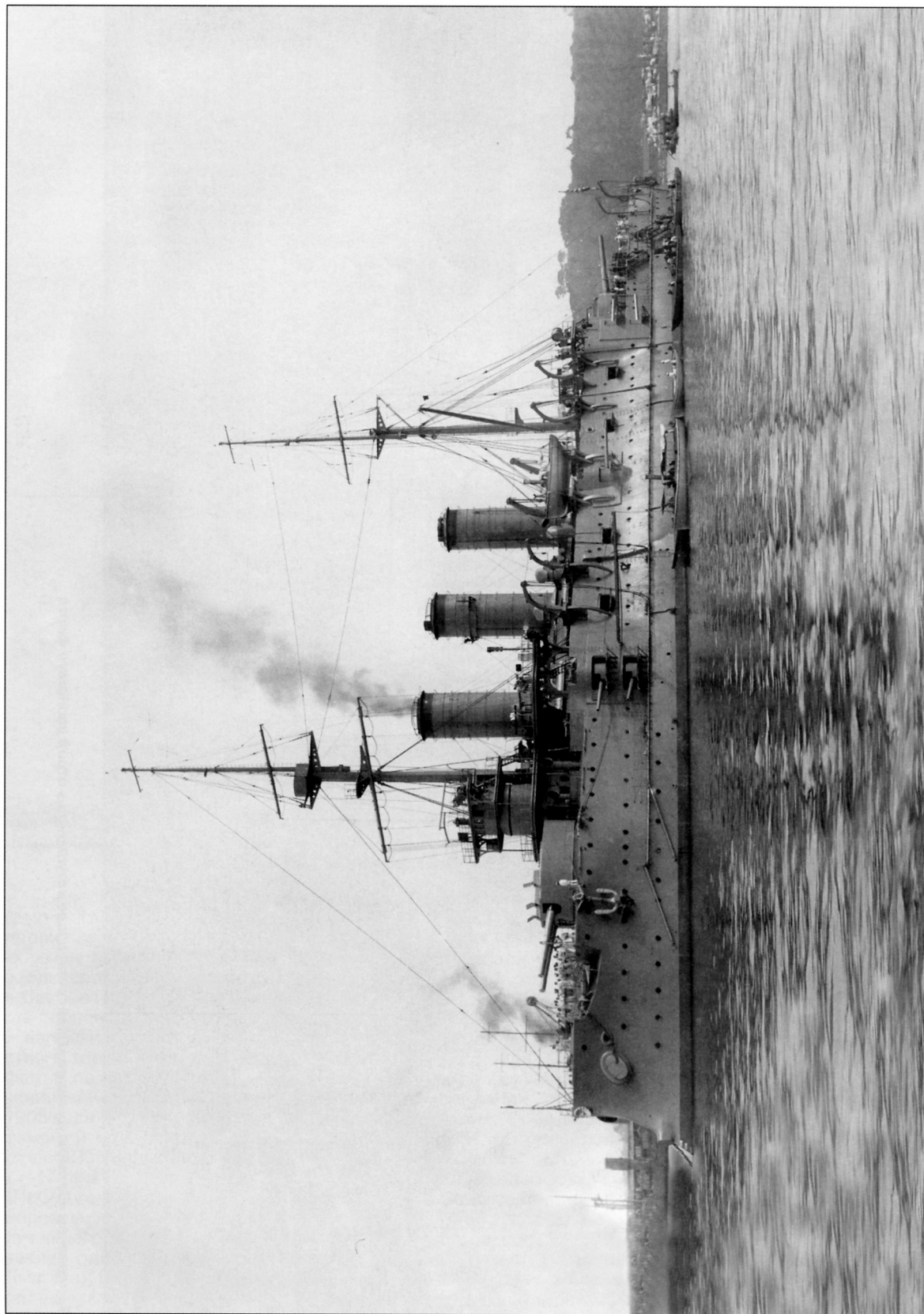


**«Сагами»  
на рейде Йокогамы**

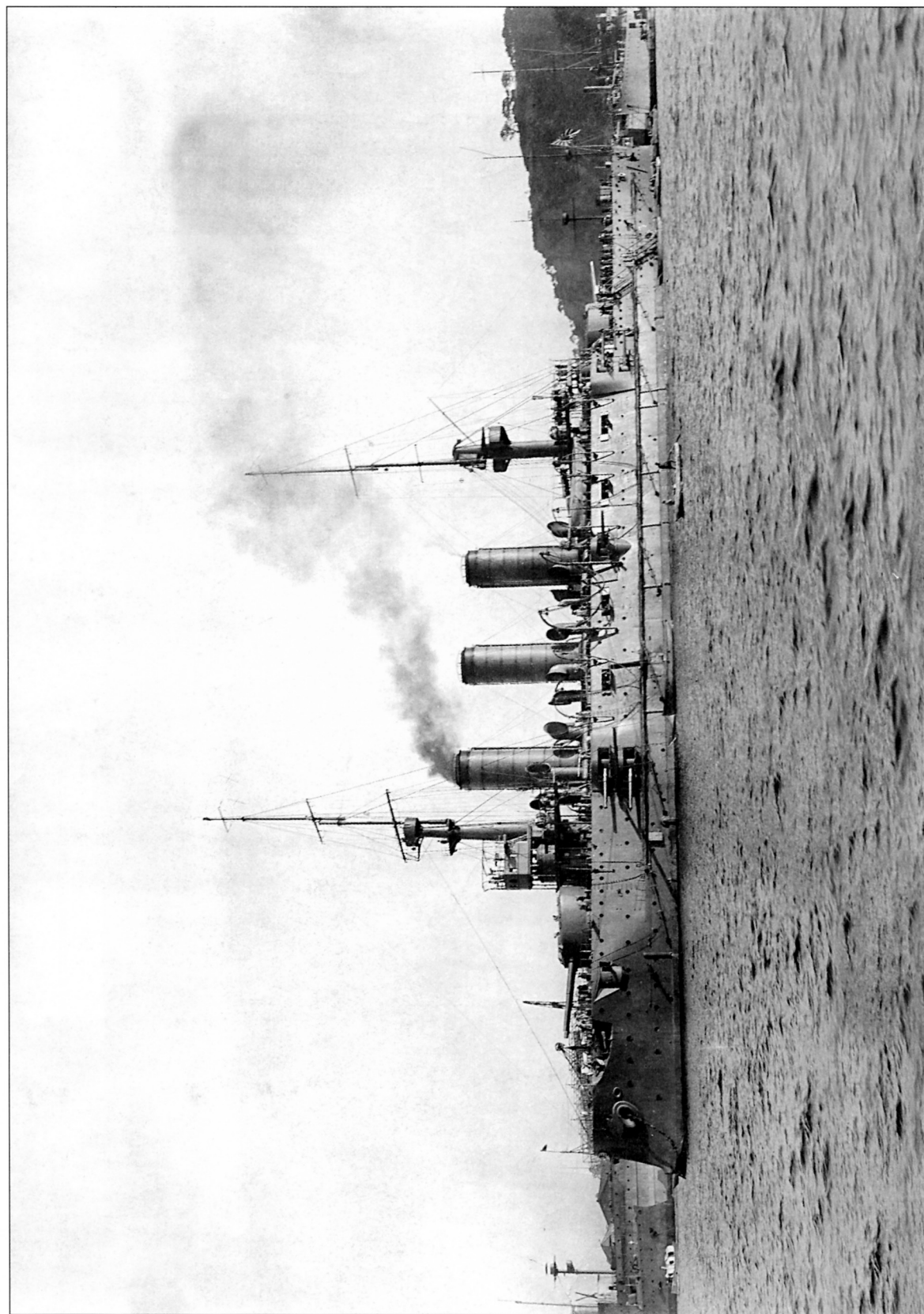




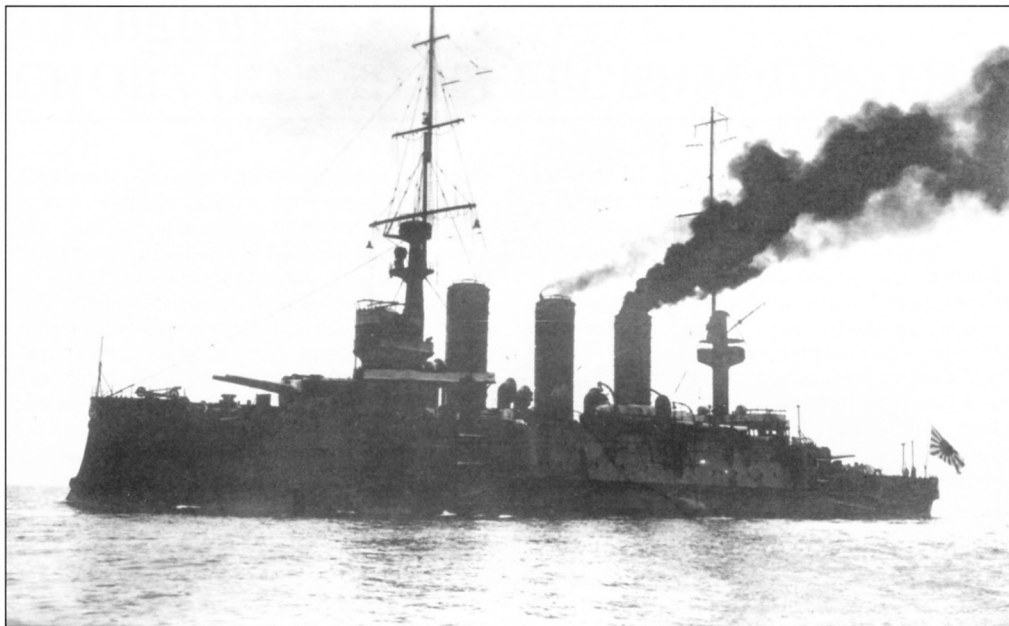
Броненосец «Суо», подготовленный для перехода в Японию для завершения ремонта



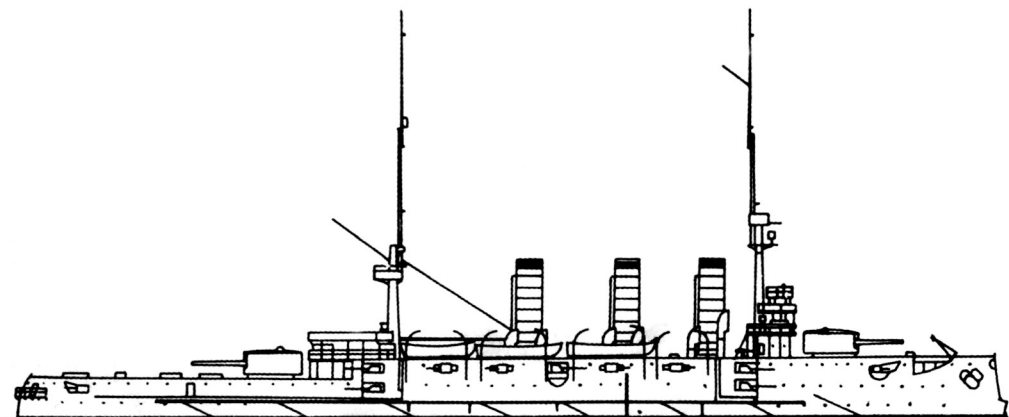
Броненосец «Суво» (бывший «Победа») в составе японского флота



Броненосец «Сагами» (бывший «Пересвет») после вступления в строй японского флота



**Броненосец «Сагами»  
и схема его вида сбоку**



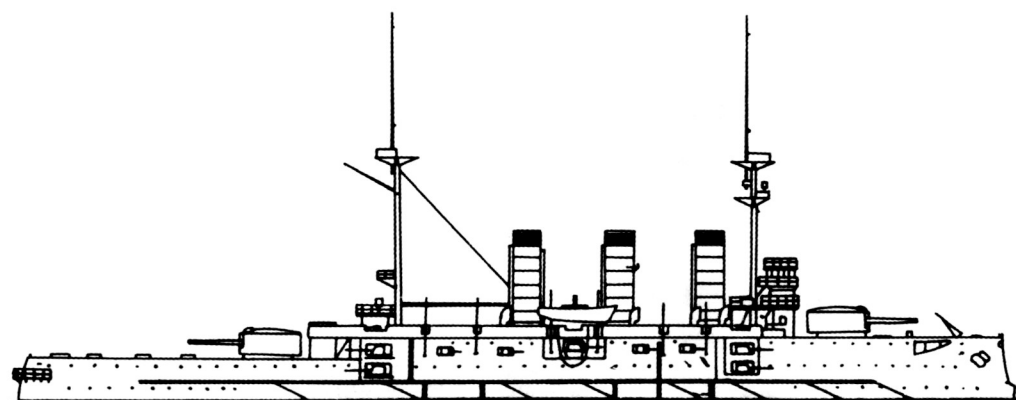
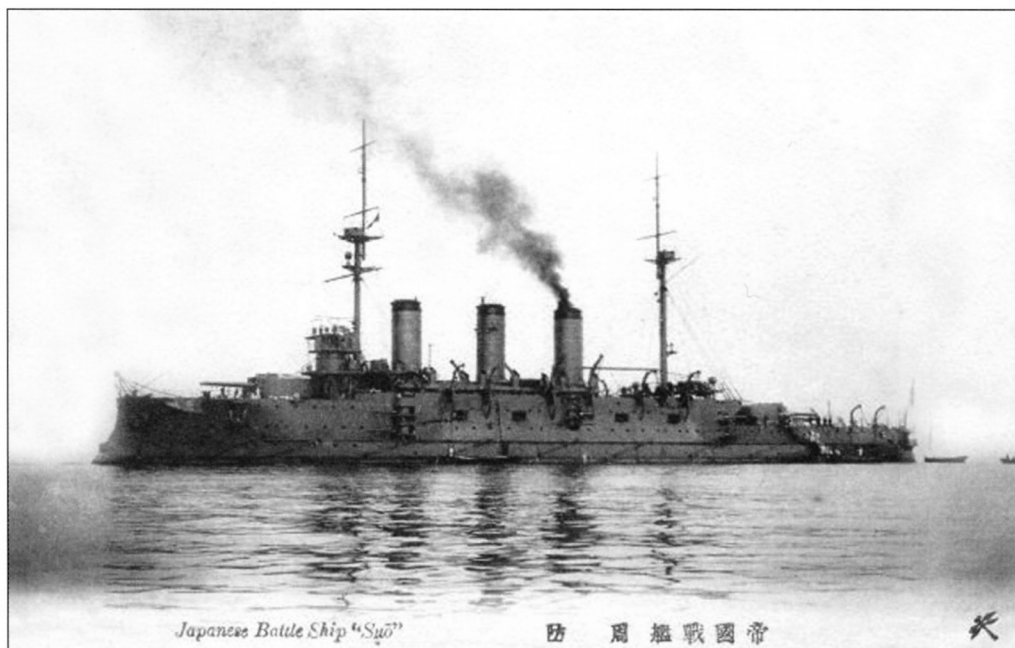
«Пересвет» был переименован в «Сагами» (древнее название японской провинции Канагава) и торжественно включен в состав японского флота. Корабль своим ходом совершил переход в Сасебо и был поставлен в док. 17 августа броненосец закончил доковый ремонт и направился в Токийский залив для участия в торжественном параде японского флота по случаю победоносного окончания войны. После парада 10 октября 1905 года «Сагами» встал на капитальный ремонт и модернизацию, продолжавшиеся до 1908 года.

17 октября 1905 года японцы подняли «Победу» и произвели торжественную церемонию переименования корабля, получившего новое имя «Суво» (древнее название одной из провинций префектуры Ямагучи). В 1906–1908 годах броненосец прошел капитальный ремонт и модер-

низацию в Йокосука. На обоих кораблях японцы установили котлы Миябара и орудия Армстронга. Носовое 152-мм орудие убрали. С батарейной палубы убрали все 75-мм противоминные пушки, оставив только 4 152-мм в казематах. Оставшиеся русские 75-мм пушки заменили на 76-мм. Надводные торпедные аппараты упразднили, а подводные заменили на новые большего калибра — 457-мм. Их установили под углом 20° к плоскости миделя. Боевые марсы демонтировали. Чтобы компенсировать снятые грузы и сохранить остойчивость, на обоих кораблях разместили по 800 т балласта. Водоизмещение при осадке 7,9 м составило 12 900 т. Численность экипажа составляла 732–752 человека.

Осенью 1908 года оба броненосца участвовали в больших маневрах японского флота в составе первой эска-





дры. «Сагами» входил в первую эскадру, «Суво» — во вторую.

В 1909 «Суво» переклассифицировали в корабль береговой обороны 1-го класса, и он использовался в качестве учебного. В начале Первой мировой войны «Суво» был флагманским кораблем вице-адмирала Като Садакичи при действиях против германской военно-морской базы Циндао, принимал участие в морской блокаде и бомбардировках. Во время первого обстрела с моря 28 сентября 1914 года орудия главного калибра произвели 39 выстрелов с дистанции 54–75 кабельтовых. Значительное количество снарядов не разорвалось. Затем «Суво» выходил на стрельбы 6, 10, 14, 26, 28, 29, 30, 31 октября и 1 ноября.

Вместе с ним в боевых действиях против Циндао участвовали броненосцы «Ивами» (бывший «Орел»), «Танго» («Пол-

тава»), броненосцы береговой обороны «Мисима» («Адмирал Сенявин») и «Окиносима» («Генерал-адмирал Апраксин»). 7 ноября крепость пала, и боевая служба бывшей русской «Победы» закончилась.

«Сагами» (с 28.8.1912 г. — корабль береговой обороны 1-го класса) в 1914–1916 гг. обеспечивал охрану побережья метрополии.

После окончания Первой мировой войны «Суво» служил учебным кораблем береговой обороны. В апреле 1922 года его разоружили в военно-морском арсенале в Куре. 13 июля того же года при снятии броневых плит он опрокинулся у стенки завода. Тем не менее корабль подняли и поставили на мель в Мицугодзима в районе Куре и использовали в качестве блокшива до 1946 года, когда его прибуксировали в Куре и окончательно разобрали.

# «ПЕРЕСВЕТ» СНОВА ПОД АНДРЕЕВСКИМ ФЛАГОМ

С началом Первой мировой войны Балтийское и Черное море стали недоступными для судов союзников, поставлявших России необходимые вооружение, боеприпасы и военные материалы. Для обеспечения коммуникации по Белому и Баренцеву морю была организована Флотилия Северного Ледовитого океана. Крупных кораблей для ее укомплектования Россия не имела и обратилась к союзникам. Англия и Франция, флоты которых вели активные боевые действия на Северном и Средиземном морях, передать броненосцы и крейсера отказались. В ходе переговоров с Японией в январе 1916 года была достигнута договоренность о продаже бывших русских кораблей: броненосцев «Полтава» («Танго»), «Пересвет» («Сагами») и крейсера «Варяг» («Соя»). Японцы обязались выполнить текущий ремонт и привести корабли во Владивосток в марте. За «Сагами» Россия уплатила 7 млн иен золотом.

Для осмотра и приемки кораблей была создана специальная Приемочная комиссия, куда вошли флагманский инженер-механик Сибирской флотилии инженер-механик капитан 2 ранга С.П. Садоков, старший лейтенант В.Д. Гнида, лейтенант С.Н. Ромашов, коллежский советник Колояров и флагманский врач статский советник П.П. Русанов. 17 февраля члены комиссии приступили к осмотру находившихся в порту Йокосука броненосца «Сагами» и крейсера «Соя». 7 марта состоялся выход «Сагами» на 9 часов в море. Японцы давали ход не

более 10 уз и произвели отстрел вновь установленных 152-мм орудий. Внешне корабль содержался и передавался в хорошем состоянии.

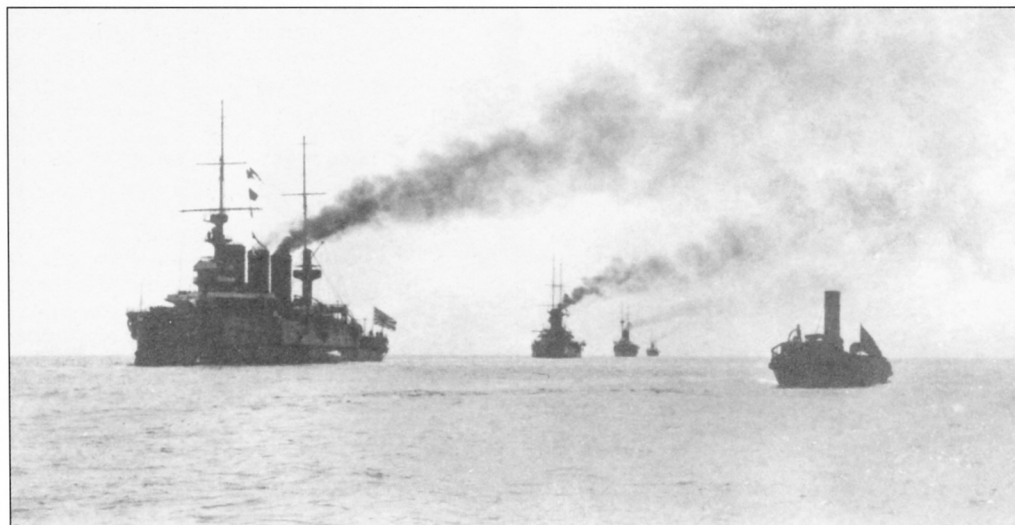
По оценке комиссии, котлы бывшего русского броненосца могли прослужить три-четыре года при условии замены ряда трубок и некоторых конструктивных элементов. Главные механизмы были сильно изношены, члены приемной комиссии обнаружили проседание валов правой машины, у цилиндра высокого давления левой машины — подкрепление в месте трещины станины<sup>54</sup>. 9 марта члены комиссии переехали на «Сагами», куда стали грузиться приобретенные в Японии материалы и оборудование. На следующий день «Сагами» и «Соя» вышли из Йокосука, 13 марта они пришли в Куре, где находился броненосец «Танго». Через день корабли перешли в Сасебо.

18 марта 1916 года отряд кораблей в составе крейсера «Ибуки» под флагом контр-адмирала С. Яманака, броненосцев «Танго», «Сагами», крейсеров «Соя» и «Сума» вышел из Сасебо и 21 марта прибыл во Владивосток. В полдень на следующий день состоялась официальная передача кораблей, были спущены японские и подняты Андреевские флаги. Корабль снова переименовали в «Пересвет» 22 марта 1916 года. На этот раз он вошел в состав Российского императорского флота как крейсер.

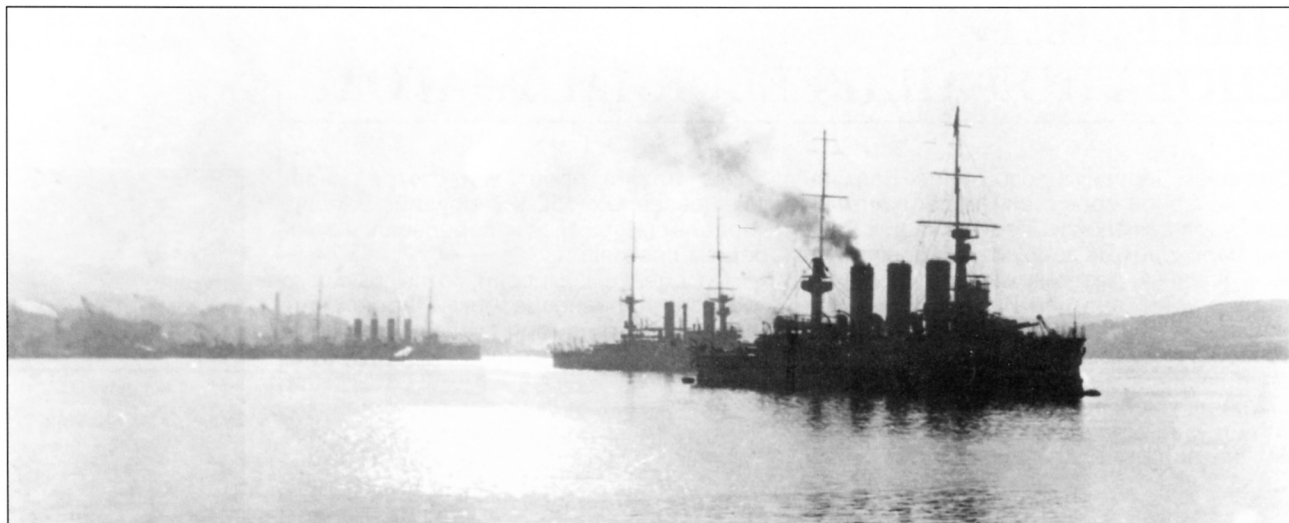
В командование кораблем временно вступил капитан 1 ранга Н.Э. Струве, на



**Капитан 1 ранга  
К.П. Иванов 13-й,  
назначенный  
командиром  
крейсера «Пересвет»  
в 1916 году**



**Отряд японских  
кораблей заходит  
во Владивосток.  
Первый слева —  
броненосец «Сагами».  
Март 1916 года**

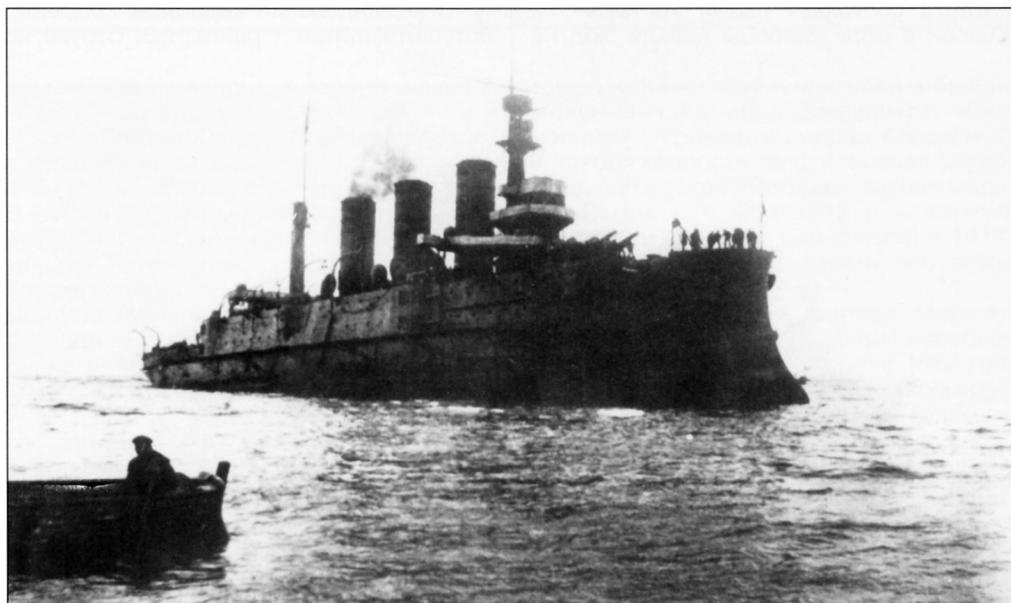


**В бухте Золотой Рог:  
крейсер «Пересвет»  
(на первом плане),  
линейный  
корабль «Чесма»  
и крейсер «Варяг»**

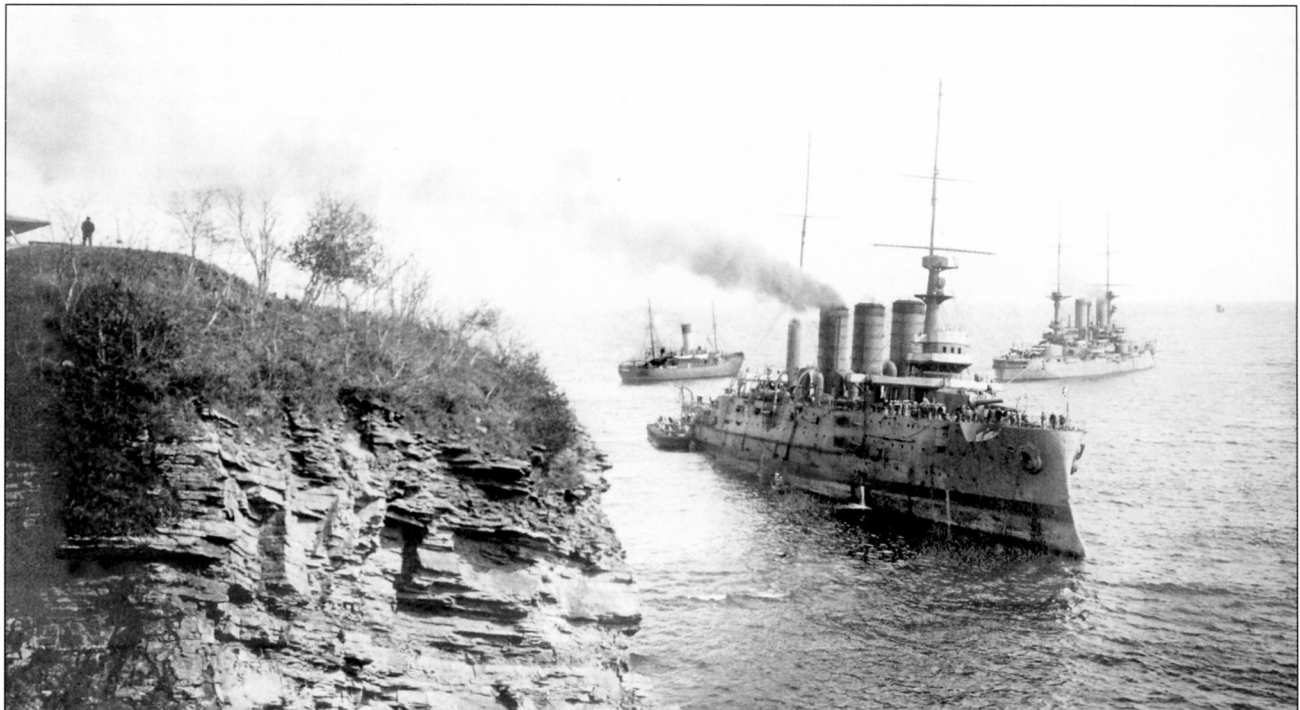
приемку практически не было времени, так как 23 марта японские корабли покинули Владивосток. Команда, собранная с кораблей Балтийского флота, на крейсер прибыла 25 марта, а уже через день корабль вступил в кампанию. Командиром «Пересвета» назначили капитана 1 ранга Д.Д. Заботкина, старшим офицером — капитана 2 ранга П.С. Бачманова, старшим артиллерийским офицером — лейтенанта И.И. Рентшке, старшим минным офицером — лейтенанта П.Н. Ползкова, старшим судовым механиком — инженер-механика капитана 2 ранга Э.Э. Брунса.

Более подробный осмотр корабля выявил необходимость переборки и ремонта механизмов. Состояние наружной стальной обшивки корпуса было хоро-

шим, однако многие внутренние переборки находились «в ветхом состоянии». В связи с тем, что замена изношенных мест переборок требовала значительных средств и времени, выполнили только ремонт наиболее слабых мест. О состоянии крейсера можно судить также по отправленному после Февральской революции письму Н.Ю. Людевига<sup>55</sup> морскому министру. Н.Ю. Людевиг писал, что переданный японцами корабль находился «в состоянии невообразимо запущенном, если не сказать вовсе негодном. Водонепроницаемые переборки рассыпались при прикосновении твердым предметом. Стенки котлов вместо требующихся 10–12 мм имели всего 2 мм, башни не вращались»<sup>56</sup>.



**«Пересвет» на камнях.  
Май 1916 года**

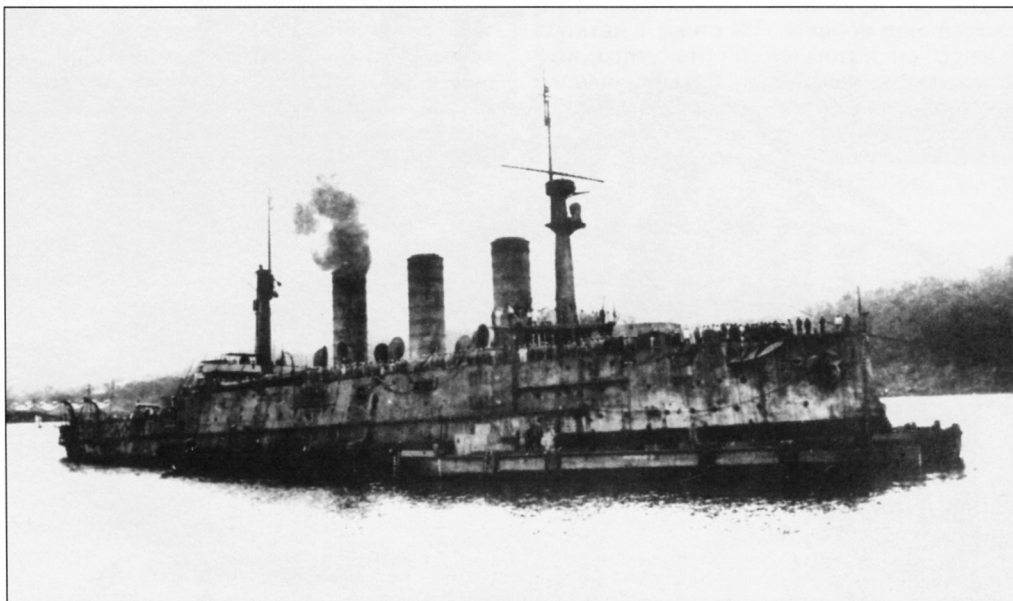


20 апреля на «Пересвете» провели швартовые испытания главных машин. При одновременном пуске бортовых машин на передний и задний ход правая машина приводилась в движение со значительным опозданием от левой. В различных приводах наблюдались стуки и вибрация.

В апреле 1916 года специальная комиссия под председательством полковника И.Г. Матвеева обследо-

вала артиллерийское вооружение. Три 254-мм орудия оказались сильно изношенными. Четвертое орудие имело вмятину от снаряда японского миноносца, попавшего после боя 28 июля 1904 года. Японцы заменили внутреннюю трубу и, вероятно, стреляли из этого орудия меньше. В целом башенные установки были очень запущенными, механизмы горизонтального и вертикального наведения нуждались в переборке и ремонте.

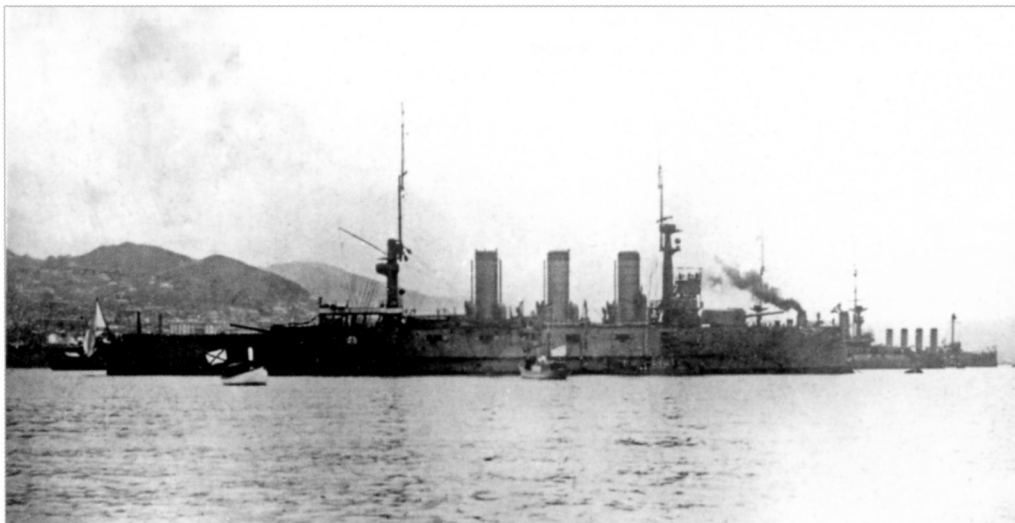
*Начало  
спасательных работ.  
Справа  
за «Пересветом»  
линейный  
корабль «Чесма»,  
слева —  
ледокол «Надежный»*



*Разгрузка  
крейсера «Пересвет»  
для снятия с камней.  
Июнь 1916 года*



**Крейсер «Пересвет»  
во Владивостоке.  
1916 год**

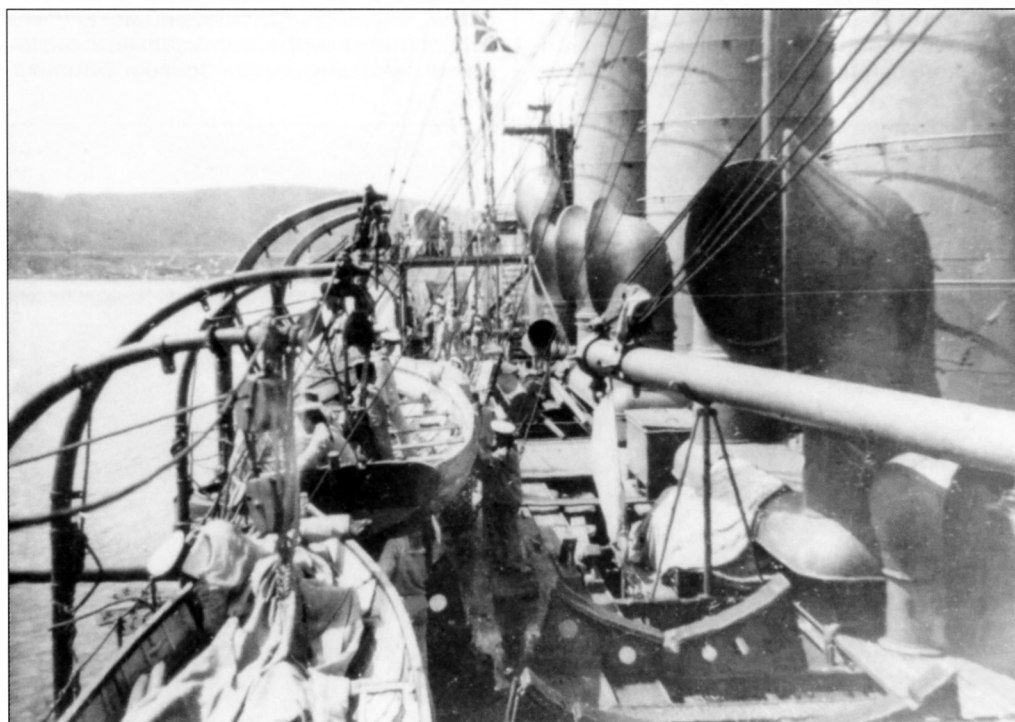


152-мм орудия после окончания Русско-японской войны меняли. На «Пересвете» оказались два таких орудия со сдавшегося 15 мая 1905 года эскадренного броненосца «Орел» и три с взятого в Порт-Артуре «Ретвизана». В связи с тем, что русский флот перешел на более длинные снаряды, в погребах пришлось выполнить работы по переделке стеллажей, креплений.

10 мая 1916 года «Пересвет» вышел в море под флагом командующего отрядом кораблей контр-адмирала А.И. Бестужева-Рюмина для испытания машин и производства артиллерийских

стрельб. В Уссурийском заливе, имея пар в 16 котлах, развили ход до 10 уз. При этом в средней машине обнаружился стук в мотылевых подшипниках, в левой машине подшипники сильно грелись. Нуждались в переборке и пригонке движущиеся части главных машин и многих вспомогательных механизмов.

При возвращении во Владивосток в семи милях восточнее маяка Скрыплева в тумане крейсер выскочил носом на прибрежный риф в 120 м от берега. Часть носовых отсеков оказалась затопленной. В ходе произведенного водолазного об-



**На роствах  
крейсера «Пересвет».  
1916 год**

следования установлено, что нос до 10-го шп. сидел на каменной плите, наружное дно повреждено на протяжении 22,8 м, а вертикальный киль — на 34,8 м. Все усилия сойти с мели собственными средствами оказались тщетными.

В течение нескольких дней предпринимались безуспешные попытки стянуть крейсер с мели линейным кораблем «Чесма» и портовыми буксирами. 22 мая из Владивостока пришел плавучий кран. С его помощью начали снимать некоторые предметы снабжения и якорные цепи, но частичная разгрузка носовой части и затопление ряда кормовых отделений результата не дали. Тогда обратились за помощью к японским спасателям. 7 июня японцы начали спасательные работы: залили цементом пробоины, подвели баржи-понтонны и откачали воду из затопленных отсеков. Для облегчения носовой части демонтировали броню и крышу носовой башни, 254-мм орудия, боевую рубку, четыре носовых 152-мм орудия, шесть 76-мм пушек, подводные минные аппараты и динамо-машину, большое количество трубопроводов и оборудования. 25 июня 1916 года корабль всплыл, был отбуксирован во Владивосток и на следующий день введен в док. Командира капитана 1 ранга Д.Д. Заботкина сменил капитан 1 ранга К.П. Иванов 13-й. За посадку на мель старший штурманский офицер лейтенант Г.С. Ирман снят с должности. По ходатайству нового командира вместо капитана 2 ранга П.С. Бачманова старшим офицером назначен старший лейтенант М.М. Домерщиков.

После временной заделки пробоин «Пересвет» 14 июля ушел в Майдзуру, куда прибыл 17 июля. Во время постановки в док 24 июля корабль получил новые повреждения из-за ошибок при установке доковых клеток. В результате деформации днищевого набора в районе котельных отделений были сдвинуты 11 котлов, нарушена герметичность систем. В носовом подбашенном отделении деформировались пиллерсы и их крепле-

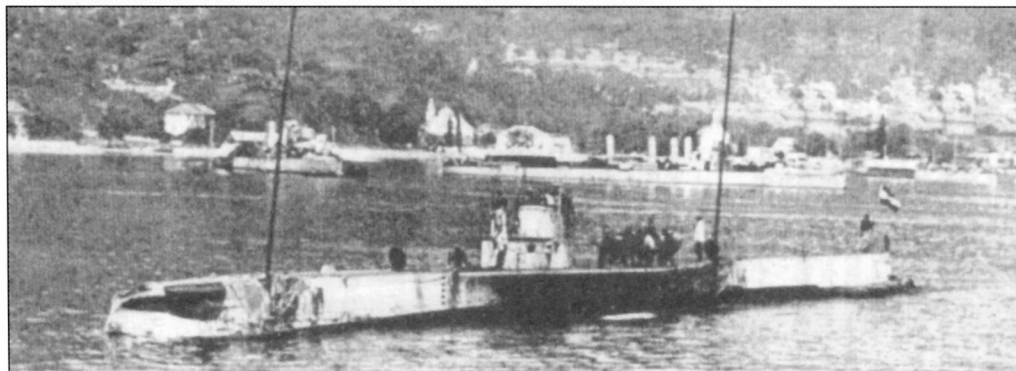
ния. Стоимость ремонта возросла вдвое, и крейсер не успел выйти с отрядом кораблей в составе «Чесмы» и «Варяга». Общая стоимость аварийно-спасательных работ и ремонта составила 740 000 руб.

5 октября 1916 года крейсер вышел из Майдзуру, направляясь на русский север по маршруту Гонконг — Сингапур — Коломбо — Аден — Суэц. В Индийском океане на пути между Коломбо и Аденом провели практическую стрельбу из орудий среднего и противоминного калибров. При откате после выстрела 152-мм пушек стволы поднимались на полный угол возвышения. Затворы 76-мм артиллерийских пушек заедали. 3 декабря 1916 года «Пересвет» прибыл в Порт-Саид, где после перехода через Индийский океан начали текущие работы по механизмам и котлам. Между тем в начале декабря германская подводная лодка U-73 выставила у побережья Египта на подступах к Суэцкому каналу несколько минных банок<sup>57</sup>.

22 декабря 1916 года «Пересвет» в сопровождении английского эскортного корабля «Nyella» вышел из Порт-Саида в Средиземное море. Опасаясь атак подводных лодок, корабли шли противолодочным зигзагом. В 17 ч 30 мин «Пересвет» подорвался на двух минах. Первый взрыв произошел в носовой части с левого борта напротив носовой башни главного калибра. Очевидно, сдетонировал боезапас погребов. Мощный двойной взрыв снес крышу башни. Почти одновременно произошел второй взрыв в корме. Считая, что корабль торпедирован подводной лодкой, расчеты противоминной артиллерии открыли огонь по воде. Крейсер погружался носом и быстро кренился на левый борт. Командир капитан 1 ранга К.П. Иванов при взрыве был контужен, но, несмотря на боль и головокружение, оставался на мостике. Видя безнадежное положение крейсера, он приказал спустить гребные суда, команде надеть спасательные нагрудники, после чего застопорил машины. Из-за

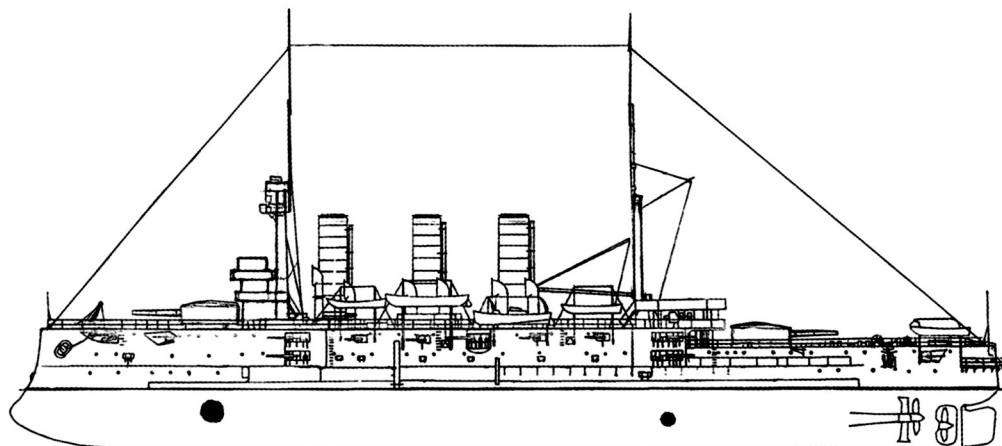


**Командир  
подводной лодки U-73  
капитан-лейтенант  
Г. Шисс**



**Подводная лодка U-73  
на Средиземном море**

**Крейсер «Пересвет».**  
**Схема вида с левого**  
**борта с показом мест**  
**подрывов на минах**



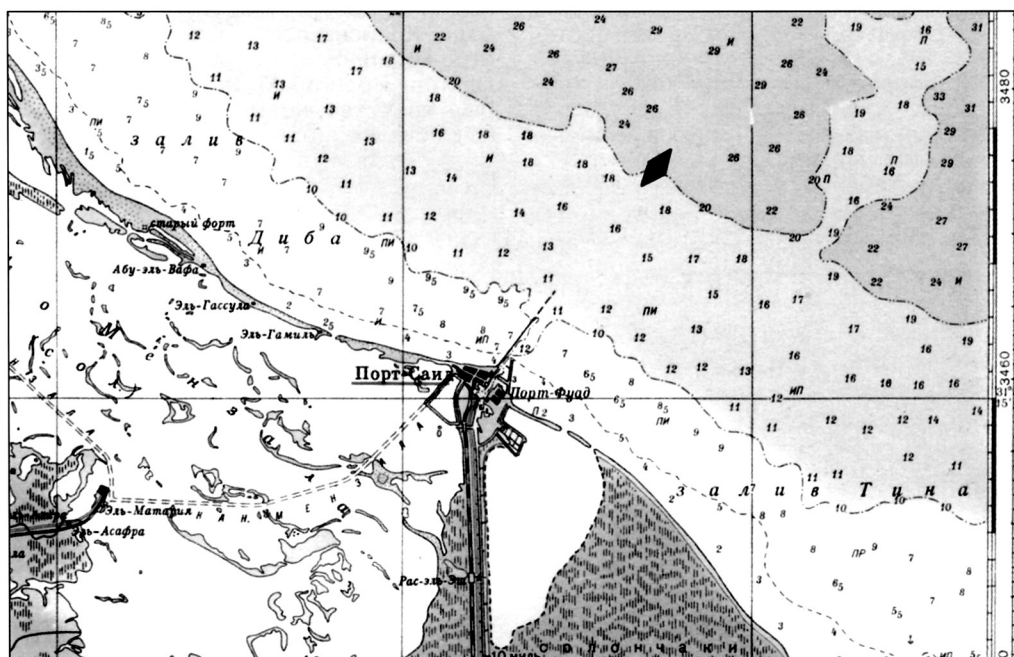
**М.М. Домерщиков.**  
**Старший офицер**  
**крейсера «Пересвет»**  
**в 1916 году**

большого крена и волнения удалось спустить на воду только один паровой катер. В 17 ч 47 мин «Пересвет» опрокинулся и затонул на глубине около 25 м в 10 милях на NO 24 от выхода из Порт-Саида.

Как сообщал в своем донесении от 27 декабря 1916 года агент (представитель) компании «Добровольный флот» в Порт-Саиде отставной генерал-майор В.Н. Китаев, по словам очевидцев этой трагедии, командир бросился в воду одним из последних с правого бокового киля крейсера. В свою очередь К.П. Иванов в рапорте писал: «Подошедшей волной к мостику и буруном я был смыт за борт и когда вынырнул из водоворота, то крейсера уже не было на поверхности, а плавающая команда громким «Ура!» провозглашала свой корабль».

В течение четырех часов «Nyella» и подошедшие французские траулеры спасали экипаж погибшего корабля. Причем, как несколько позднее морской агент (атташе) во Франции доносил в МГШ, французы были «восхищены образцовой дисциплиной и полным отсутствием паники при гибели корабля». Из воды были подняты 737 человек (18 офицеров, девять кондукторов, пять гардемарин и 705 нижних чинов). Девять офицеров и 132 нижних чина имели ранения и ожоги. Девять из них впоследствии скончались от ран и переохлаждения в госпитале в Порт-Саиде.

Погибли старший артиллерийский офицер лейтенант И.И. Рентшке, младший артиллерийский офицер лейтенант Н.А. Кузнецов 3-й, вахтенный начальник



**Фрагмент карты**  
**средиземноморского**  
**побережья Египта**  
**в районе Порт-Саида**  
**с указанием**  
**места гибели**  
**крейсера «Пересвет»**

лейтенант Б.В. Ивановский, вахтенный офицер мичман Л.К. Перре, инженер-механик лейтенант П.А. Куровский, старший судовой врач А.М. Рокицкий, гардемарин, два кондуктора и 82 нижних чина. Английские власти выдали спасенным нижним чинам верхнее обмундирование английских солдат, каждому по два одеяла и снабдили большую часть команды нижним бельем. Раненых разместили в госпиталях, а здоровых в палатках на берегу Суэцкого канала.

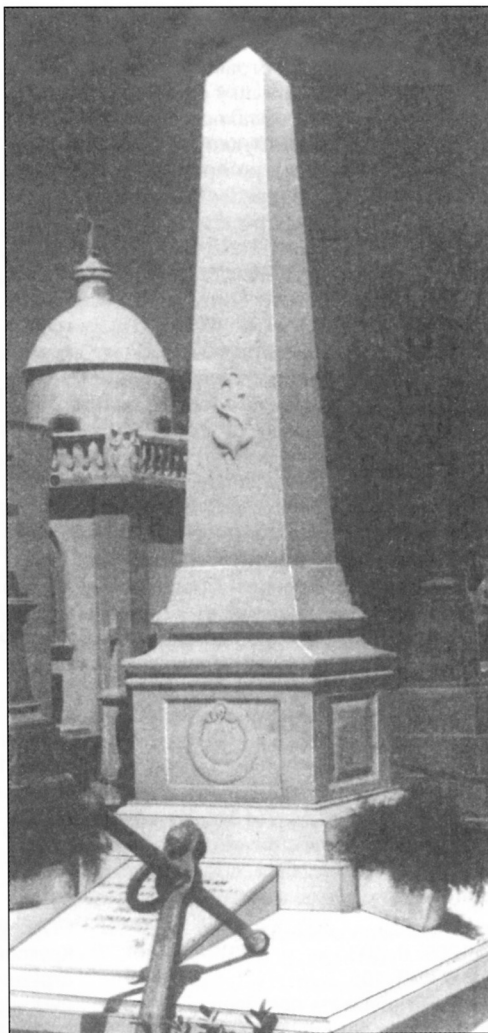
Впоследствии 700 спасенных моряков с «Пересвета» перевели в Брест, для комплектования приобретенных для флотилии Северного Ледовитого океана посыльных и сторожевых судов, тральщиков, ледоколов и пополнения экипажа крейсера «Аскольд». Однако, когда пришло известие об их нежелании служить на покупаемых кораблях, то МГШ пришлось отдать распоряжение о возвращении матросов с «Пересвета» в Россию.

Сам же крейсер «Пересвет» 28 марта 1917 года исключили из списков флота. А несколько ранее (3 марта) российский посланник в Каире Смирнов подписал контракт с итальянской фирмой Пинелли (Панелли) на его подъем. Морской министр распорядился оставить в Египте одного офицера, двух-трех кондукторов и десять нижних чинов, чтобы следить за всеми судоподъемными и водолазными работами, особенно за подъемом найденных секретных документов, а также передаваемых морскому ведомству, согласно договору, орудий со станками, боевого снаряжения, шлюпок и не закрепленного к корпусу (сам корпус переходил в распоряжение спасательной фирмы) инвентаря.

Командир подводной лодки У-73 капитан-лейтенант Густав Лисс был награжден орденом «Pour le Merite».

Среди спасенных моряков крейсера стали распространяться слухи, что причиной гибели корабля является диверсия. В июле 1917 года часть команды прибыла в Петроград, часть — в Архангельск. Среди первых находился волонтер Н.Ю. Людеви́г, которому команда поручила довести до сведения руководства морского ведомства «странные обстоятельства» гибели корабля. Людеви́г изложил сведения о состоянии «Пересвета» после приобретения от японцев, условиях похода и версию злого умысла в письме на имя морского министра.

Помощник морского министра капитан 1 ранга Б.П. Дудоров принял моряка погибшего крейсера, после чего распоряжением Временного правительства была образована особая следственная комиссия по расследованию обстоятельств покупки, плавания и гибели крейсера



**Памятник морякам, погибшим на крейсере «Пересвет» в Порт-Саиде**

«Пересвет». В результате было собрано более 400 показаний офицеров и матросов корабля. Причем работа велась не только в Петрограде, но и в Архангельске и в заграничных портах, где находились бывшие моряки «Пересвета».

Октябрьский переворот 1917 года, начавшаяся Гражданская война развели моряков корабля по разные стороны баррикад. История гибели крейсера так и осталась неразгаданной, как и многие катастрофы кораблей отечественного флота. После Первой мировой войны английские водолазы обследовали «Пересвет» на грунте. Версия о гибели корабля в результате диверсии эффектно изложена в книгах писателя-мариниста Н.Н. Черкашина<sup>58</sup>.

18 марта 1955 года в Порт-Саиде на средства Министерства обороны СССР на могиле моряков с «Пересвета» был установлен памятник по проекту В.Г. Трухнова.



**Матрос-охотник Н.Ю. Людеви́г**



## Литература

- Александровский Г. Цусимский бой. — Нью-Йорк, 1958.
- Аристов А. За землю русскую... // Морской сборник. — 1980. — № 9.
- Балакин С. Бывшие русские корабли в Японском флоте. (Трофеи войны 1904–1905 гг.) // Наваль. — 1991. — № 1.
- В десяти милях от Порт-Саида... // Гангут. — 1998. — Вып. 16.
- Заславский Д. «Темное дело» // Былое. — 1923. — № 22.
- Гангут. — 1998. — Вып. 16. — С. 44–46.
- Губер К.П. Броненосцы Российского флота. — СПб., 2000.
- Крестьянинов В.Я. Крейсера Российского императорского флота. 1856–1917 годы. Часть 2. — СПб., 2009.
- Крестьянинов В.Я. Цусимское сражение 14–15 мая 1905 г. — СПб.: ОСТРОВ, 2003.
- Крестьянинов В.Я., Молодцов С.В. Броненосцы типа «Пересвет» // Морская коллекция. — 1998. — № 1.
- Крестьянинов В.Я., Тронь А.А., Губер К.П. Цусима: хроника-реквием. — СПб., 2007.
- Кречунеско К.Н. Условия для помещения больных и раненых на эскадренном броненосце «Пересвет» // Медицинские прибавления к Морскому сборнику. — 1904. — № 8. — С. 127; № 9. — С. 189.
- Кутейников Н.Н. Из боевого опыта корабельного инженера под Порт-Артуром. — СПб., 1905.
- Мельников Р.М. Эскадренный броненосец «Ослябя» // Судостроение. — 1995. — № 5–6.
- Мельников Р.М. Эскадренные броненосцы типа «Пересвет» // Гангут. — 1997. — Вып. 11, 12, 12-бис; 1998. — Вып. 15, 16.
- Мельников Р.М. Броненосцы типа «Пересвет». — М., 2006.
- Муру Н.П. Сменившие флаг // Гангут. — 1998. — Вып. 16.
- Наставление командирам батарей, групп и плутонгов эскадренного броненосца «Пересвет». Составлено лейтенантами М. Римским-Красновым и В. Черкасовым. — Порт-Артур, 1903.
- Памятка для нижних чинов третьей роты эскадренного броненосца «Пересвет». — Кронштадт, 1900.
- Партала М.А. «Ослябя»: судьба экипажа // Гангут. — 1999. — Вып. 18.
- «Пересвет». — Кронштадт, 1900.
- Пузыревский К.П. Повреждения кораблей от подводных взрывов и борьба за живучесть. — Л. — М., 1938.
- РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1974. Л. 4; Ф. 418. Оп. 1. Д. 102. Л. 8, 18, 53, 54–59; Д. 103. Л. 5.
- Русско-японская война 1904–1905 гг. Кн. 1, 2, 3, 4. — СПб., 1912; Пг., 1915.
- Совинский В.Н. Душа корабля // Морские записки. — 1945. — Т. 111, № 3.
- Смирнов Г., Смирнов В. Потомство «Дююи де Лома» // Моделист-конструктор. — 1979. — № 2.
- Черкасов В.Н. На броненосце «Пересвет». — АНО «ИСТФЛОТ», 2010.
- Черкашин Н. Взрыв корабля // Дружба народов. — 1987. — № 2.
- Черкашин Н. Морских судеб таинственная вязь. — М., 1990.
- Jentschura H., Jung D., Mickel P. Die Japanischen Kriegsschiffe 1869–1945. — München, 1970.
- Conway's all the world fighting ships 1860–1905. — London, 1979.

## Примечания

- <sup>1</sup> По материалам журналов МТК.
- <sup>2</sup> РГАВМФ. Ф. 421. Оп. 1. Д. 1209. Л. 103.
- <sup>3</sup> РГАВМФ. Ф. 421. Оп. 1. Д. 1209. Л. 105.
- <sup>4</sup> 51-пушечный винтовой фрегат «Пересвет» построен в 1858–1861 гг. в Архангельске, паровая машина установлена в Кронштадте в 1862 г. 45-пушечный винтовой фрегат «Ослябя» построен в 1858–1862 гг. на Охтинской верфи в Санкт-Петербурге. Оба фрегата находились в составе Балтийского флота до 1874 г.
- <sup>5</sup> РГАВМФ. Ф. 427. Оп. 1. Д. 183. Л. 237.
- <sup>6</sup> История отечественного судостроения. Т. 2. — СПб.: Судостроение, 1996. — С. 322.
- <sup>7</sup> В июне 1901 г. МТК все же принял решение установить на грот-мачтах «Победы» и «Ослябя» по две грузовые стрелы для подъема и спуска шлюпок, располагавшихся на кормовом мостике.
- <sup>8</sup> РГАВМФ. Ф. 421. Оп. 3. Д. 421. Л. 133.
- <sup>9</sup> РГАВМФ. Ф. 427. Оп. 1. Д. 173. Л. 461.
- <sup>10</sup> РГАВМФ. Ф. 421. Оп. 1. Д. 1501. Л. 57, 62.
- <sup>11</sup> РГАВМФ. Ф. 650. Оп. 1. Д. 525. Л. 447.
- <sup>12</sup> Предназначавшиеся для «Пересвета» и «Ослябя» 56-футовые (17,2 м) катера попали на крейсер «Громобой».
- <sup>13</sup> Кречунеско К.Н. Условия для помещения больных и раненых на эскадренном броненосце «Пересвет» // Медицинские прибавления к Морскому сборнику. — 1904. — № 8. — С. 134.
- <sup>14</sup> Гангут. — Вып. 11. — С. 69.
- <sup>15</sup> РГАВМФ. Ф. 421. Оп. 1. Д. 1501. Л. 57.
- <sup>16</sup> РГАВМФ. Ф. 421. Оп. 1. Д. 1501. Л. 108.
- <sup>17</sup> Круксова трубка — стеклянная трубка специальной конструкции, наполненная разреженным газом. Изобретена английским физиком и химиком Уильямом Круксом (1832–1919). Применялась в первых рентгеновских аппаратах в качестве источника излучения.
- <sup>18</sup> Кречунеско К.Н. Условия для помещения больных и раненых на эскадренном броненосце «Пересвет» // Медицинские прибавления к Морскому сборнику. — 1904. — № 8. — С. 135.
- <sup>19</sup> Командир броненосца капитан 1 ранга Н.С. Королев на самом деле был заслуженным офицером. В 1877 г. был в боевом походе на пароходе «Великий князь Константин», на паровом катере участвовал в атаке на турецкий броненосец на Сулинском рейде. Командовал транспортом «Ингул» (1890–1892), канонерскими лодками «Кубанец» (1893), «Донец» (1893–1895). На «Пересвет» назначен с должности Заведующего миноносцами и их командами 29 ФЭ. Кроме него, на борту не было никакого другого капитана 1 ранга. Старший офицер Е.П. Елисеев был в чине лейтенанта. Во время войны с Японией командовал миноносцем «Боевой», был заведующим 1-м отрядом миноносцев в Порт-Артуре. Уволен от службы в 1915 г. в чине генерал-лейтенанта. Артиллерийский офицер А.А. Дмитриев с 20 марта 1904 г. был старшим офицером на «Пересвете», скончался в 1914 г. Лейтенант Н.Ф. Кубе погиб 31 марта 1904 г. на «Петропавловске».

- 20 Великий князь Кирилл Владимирович. — Моя жизнь на службе России. — М.: Захаров, 2006. — С. 96.
- 21 Там же. С. 108–109. После «Пересвета» Н.С. Королев служил Директором маяков и лоций Каспийского моря, являясь одновременно командиром Бакинского военного порта, 14 апреля 1902 г. произведен в контр-адмиралы, уволен в отставку вице-адмиралом в 1905 г.; скончался в 1911 г.
- 22 Гангут. — Вып. 11. — С. 84.
- 23 Из рапорта контр-адмирала А.П. Кашеринина от 27 июня 1902 г. РГАВМФ. Ф. 421. Оп. 3. Д. 384. Л. 368.
- 24 РГАВМФ. Ф. 421. Оп. 1. Д. 384. Л. 529.
- 25 РГАВМФ. Ф. 421. Оп. 3. Д. 384. Л. 507.
- 26 «Ретвизан» пришел в Порт-Артур 21 апреля 1903 года
- 27 Вице-адмирал С.О. Макаров был недоволен командиром «Пересвета» и собирался назначить на место В.А. Бойсмана командира интернированной в Шанхае канонерской лодки «Манджур» капитана 2 ранга Н.А. Кроуна. Однако последний вместе с командующим погиб на «Петропавловске» 31 марта 1904 г.
- 28 В создании помех радиопередачам японских кораблей кроме «Победы» участвовала крепостная радиостанция Золотой Горы. В приказе министра обороны РФ № 185 от 3 мая 1999 г. день 15 апреля (нового стиля) объявлен Днем специалиста радиоэлектронной борьбы. 31 мая 2006 г. в Указе Президента России этот день включен в перечень профессиональных праздников.
- 29 Кутейников Н.Н. Из боевого опыта корабельного инженера под Порт-Артуром. — СПб., 1905. — С. 22.
- 30 Русско-японская война 1904–1905 гг. Действия флота. Документы. — Вып. 6-й. — С. 50.
- 31 Показание старшего артиллерийского офицера броненосца «Пересвет» лейтенанта В. Черкасова 1-го в следственной комиссии по делу о бое 28 июля 1904 года....
- 32 Русско-японская война 1904–1905 гг. — Кн. 3. — Пг., 1915. — С. 97.
- 33 Ножин Е.К. Правда о Порт-Артуре. — Ч. II. — СПб., 1907. — С. 512–514.
- 34 В.А. Бойсман после тяжелого ранения 28 июля 1904 г. находился на лечении в Порт-Артурском морском госпитале, имел возможность после падения крепости выехать в Россию, но добровольно решил разделить участь команды в японском плену. Скончался 8 сентября 1905 г. в городе Мацуяма. В 1994 г. на кладбище г. Мацуяма надгробие отреставрировано и установлен бронзовый бюст работы скульптора В. Мухачева.
- 35 Там же. — Кн. 4. — С. 209.
- 36 Там же. — С. 280.
- 37 А.А. Вирениус в 1896–1898 гг. командовал крейсером «Память Азова» и исполнял обязанности флаг-капитана командующего эскадрой Тихого океана. В 1899 г. командир броненосца «Победа», затем «Орла». С 1901 г. заведующий военно-морским ученым отделом ГМШ. В 1902 г. «за отличие» произведен в контр-адмиралы. С 1903 г. помощник начальника ГМШ.
- 38 Русско-японская война 1904–1905 гг. — Кн. 1. — С. 146.
- 39 Русско-японская война 1904–1905 гг. — Кн. 6. — Пг., 1917. — С. 334.
- 40 Там же. — С. 337.
- 41 А.А. Вирениус оставался «исполняющим обязанности» всю войну. В 1906 г. назначен председателем Морского технического комитета, участвовал в восстановлении разгромленного (при его руководстве ГМШ) флота. Скончался в 1919 г.
- 42 Александровский Г. Цусимский бой. — Нью-Йорк, 1956. — С. 43.  
Командир броненосца «Ослябя» В.И. Бэр окончил Морское училище в 1874 г. Командовал минным крейсером «Лейтенант Ильин», канонерской лодкой «Храбрый», крейсером «Варяг» (1899–1902). С 17 мая 1904 г. командир «Осляби». 6 декабря 1904 г. за заграничное плавание 2-й эскадры флота Тихого океана награжден орденом Св. Владимира 3-й степени.
- 43 Русско-японская война 1904–1905 гг. Действия флота. Документы. — Вып. 2-й. — С. 301.
- 44 Документы. — Отд. IV. Кн. 3. Вып. 2. — Пг., 1914. — С. 303.
- 45 Из показаний следственной комиссии мичмана О.А. Щербачева 4-го, командовавшего кормовой 305-мм башней эскадренного броненосца «Орел» // Документы. Отд. IV. Кн. 3. Вып. 1. — С. 69–70.
- 46 Там же. С. 303.
- 47 Н. Д. «Адмирал Ушаков», его путь и гибель. — СПб., 1906. — С. 42.
- 48 Русско-японская война 1904–1905 гг. Действия флота. Документы. — Вып. 2-й. — СПб., 1906. — С. 276–278.
- 49 РГАВМФ. Ф. 763. Оп. 1. Д. 322. Л. 36.
- 50 По подсчету М.А. Партала, из воды спасено 405 человек, включая двух офицеров штаба и семь офицеров корабля (Гангут. — Вып. 18. — С. 26). На досках храма Спас-На-Водах было указано следующее число погибших: 23 офицера, священник, 9 кондукторов, 494 нижних чина. Из них барон Ф.М. Коссинский относился к штабу младшего флагмана.
- 51 Цит. по: Бунич И. В огне войн и переворотов. Трагедия балтийских броненосцев. — Кн. 1. Ростов-на-Дону, 1995. — С. 161–162.
- 52 Муру Н.П. Сменившие флаг // Гангут. — Вып. 16. — С. 46.
- 53 Engineering // 1905. — 20 октября.
- 54 Мельников Р.М. Эскадренные броненосцы типа «Пересвет» // Гангут. — 1998. — Вып. 16. — С. 30.
- 55 Николай Юльевич Людевиг (1877–1942) — сотрудник Русского регистра, известный яхтсмен, конструктор яхт. В походе «Пересвета» из Владивостока в Порт-Саид находился на его борту в качестве «ратника морского ополчения».
- 56 Мельников Р.М. Эскадренные броненосцы типа «Пересвет» // Гангут. — 1998. — Вып. 16. — С. 36.
- 57 Подводная лодка U-73 построена в Данциге на «Кайзерверфт», вступила в строй 9.10.1915. Водоизмещение 755/832 т, скорость 11/8 уз. Вооружение: одна 105-мм пушка, 2 500 мм ТА, 38 мин. На mine, поставленной под лодкой в этом же боевом походе у Мальты, подорвался и затонул английский линейный корабль «Russel».
- 58 Черкашин Н.А. Взрыв корабля // Морское солнце: повести. — М.: Воениздат, 1988; Судеб морских таинственная вязь. — М.: Воениздат, 1990.

Научно-популярное издание

ВОЙНА НА МОРЕ

**Владимир Яковлевич Крестьянинов**  
**Сергей Владимирович Молодцов**

**БРОНЕНОСЦЫ ТИПА «ПЕРЕСВЕТ»**

В авторской редакции

Ответственный редактор *Л. Незвинская*  
Выпускающий редактор *Л. Кузнецов*  
Художественный редактор *П. Волков*  
Компьютерная верстка *А. Николаев, А. Хрыков*  
Корректоры *Т. Руксина, С. Пошивалова*

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](http://www.eksmo.ru) E-mail: [info@eksmo.ru](mailto:info@eksmo.ru)

Өндіруші: «ЭКМО» АҚБ Баспасы, 127299, Мәскеу, Клара Цеткин көшесі, 18/5 үй.  
Тел. 8 (495) 411-68-86, 8 (495) 956-39-21.

Home page: [www.eksmo.ru](http://www.eksmo.ru) . E-mail: [info@eksmo.ru](mailto:info@eksmo.ru).

Қазақстан Республикасындағы Өкілдігі: «РДЦ-Алматы» ЖШС, Алматы қаласы,  
Домбровский көшесі, 3«а», Б литері, 1 кеңсе. Тел.: 8(727) 2 51 59 89,90,91,92,  
факс: 8 (727) 251 58 12 ішкі 107; E-mail: [RDC-Almaty@eksmo.kz](mailto:RDC-Almaty@eksmo.kz)

Қазақстан Республикасының аумағында өнімдер бойынша шағымды Қазақстан  
Республикасындағы Өкілдігі қабылдайды: «РДЦ-Алматы» ЖШС,  
Алматы қаласы, Домбровский көшесі, 3«а», Б литері, 1 кеңсе.  
Өнімдердің жарамдылық мерзімі шектелмеген.

**Оптовая торговля книгами «Эксмо»:**  
ООО «ТД «Эксмо». 142700, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное,  
Белокаменное ш., д. 1, многоканальный тел. 411-50-74.  
E-mail: [reception@eksmo-sale.ru](mailto: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](mailto: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](mailto: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](mailto:vipzakaz@eksmo.ru)

**Оптовая торговля бумажно-беловыми  
и канцелярскими товарами для школы и офиса «Канц-Эксмо»:**  
Компания «Канц-Эксмо»: 142702, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное-2,  
Белокаменное ш., д. 1, а/я 5. Тел./факс +7 (495) 745-28-87 (многоканальный).  
e-mail: [kanc@eksmo-sale.ru](mailto:kanc@eksmo-sale.ru), сайт: [www.kanc-eksmo.ru](http://www.kanc-eksmo.ru)

Сведения о подтверждении соответствия издания согласно законодательству РФ  
о техническом регулировании можно получить по адресу: <http://eksmo.ru/certification/>

Подписано в печать 20.03.2013. Формат 84х108<sup>1</sup>/<sub>16</sub>.  
Печать офсетная. Усл. печ. л. 16,8.  
Тираж 2000 экз. Заказ 6601.

Отпечатано в филиале «Тульская типография»  
ОАО «Издательство «Высшая школа».  
300600, г. Тула, пр. Ленина, 109.

ISBN 978-5-699-64278-6



9 785699 642786 >







**Броненосцы типа «Пересвет»**, с их «облегченной» до 254 мм артиллерией главного калибра и уменьшенной толщиной брони, проектировались с прицелом на крейсерскую войну против британских морских коммуникаций. Однако вместо этого им пришлось участвовать в эскадренных сражениях против полноценных японских броненосцев, биться с которыми на равных «облегченные» **«Пересвет»**, **«Ослябя»** и **«Победа»** не могли, да к тому же оказались едва ли не самыми «невезучими» кораблями русского флота.

**«Победа»** подорвалась на mine сразу за «Петропавловском», на котором погиб адмирал Макаров. **«Пересвет»** умудрился сесть на мель в первом же походе, потерял командира в неудачном сражении в Желтом море и вместе с «Победой» был расстрелян вражеской артиллерией на рейде Порт-Артура, после войны поднят, отремонтирован и включен в состав японского флота, а с началом Первой Мировой выкуплен Россией, но по пути на Родину подорвался сразу на двух немецких минах и затонул возле Порт-Саида. **«Ослябя»** также получил тяжелые повреждения в первом же плавании, задев дно при проходе Гибралтарского пролива, а в Цусимском сражении потерял носовую башню уже на 10-й минуте боя, еще через полчаса был выбит из строя и вскоре затонул, унеся жизни 500 моряков... Почему судьба была столь безжалостна к этим кораблям, не оправдавшим свои «богатырские» победные имена? Чем объясняется их трагическая гибель – фатальным невезением, слабой подготовкой экипажей или недостатками самого проекта? И если бы их использовали по назначению – не как эскадренные броненосцы, к которым «Пересветы» можно было отнести лишь условно, а в качестве «мегакрейсеров» и океанских рейдеров, – был ли шанс избежать «богатырской трагедии»? ЮБИЛЕЙНАЯ КНИГА старейшей военно-морской серии отвечает на все эти вопросы. Коллекционное издание на мелованной бумаге высшего качества иллюстрировано сотнями эксклюзивных чертежей и фотографий.



ISBN 978-5-699-64278-6

