

ИГОРЬ БУНИЧ



В ОГНЕ ВОЙН И ПЕРЕВОРОТОВ



ТРАГЕДИЯ
БАЛТИЙСКИХ
БРОНЕНОСЦЕВ



ЧЕРНАЯ КАРТОТЕКА



ИГОРЬ БУНИЧ
В ОГНЕ ВОЙН

И ПЕРЕВОРОТОВ

КНИГА ВТОРАЯ

Издательство "ПРОФ-ПРЕСС"
Ростов-на-Дону
1995

ББК 63.3(2)712
Б91

Серия основана в 1994 году

Художник *А. Джаникьян*

Бунич Игорь

Б91 В огне войн и переворотов. Роман в двух книгах.
Книга II. — Ростов н/Д.: Издательство «Проф-Пресс»,
1995. 384 с. с илл.

Во второй книге автор продолжает исследование истории кораблей Российского Флота, судьбы которых тесно переплелись с героической и трагической историей государства...

Печать, копирование и размножение любым другим способом как отдельных разделов настоящего издания, так и всего издания, возможны только с разрешения НПП «Облик» (тел. (812) 235-14-91)

Б 4702010201
95

ББК 63.3(2)712

ISBN 5-88475-021-8

© Содержание. НПП «Облик», 1995
© Издательство «Проф-Пресс», 1995
© Оформление. Оригинал-макет.
Издательский центр «Единорог», 1995

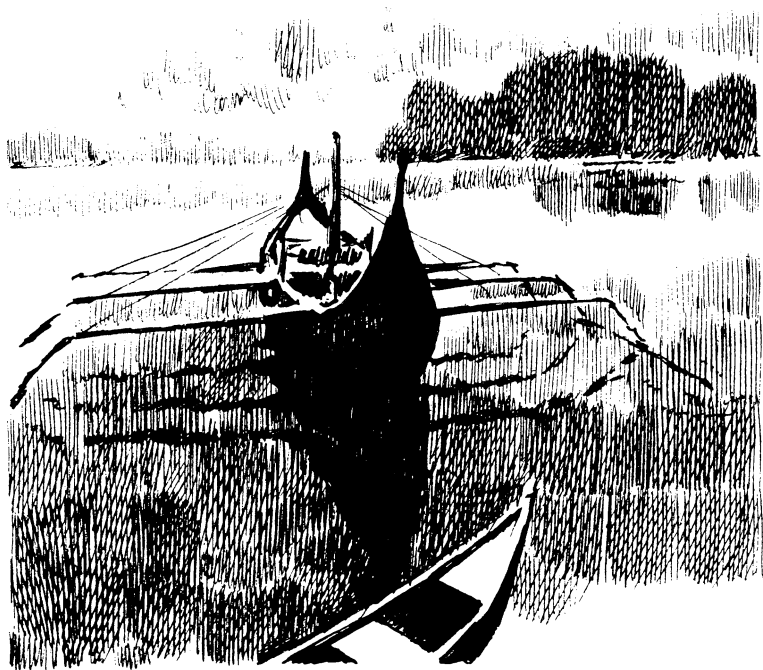


ЧЕРНАЯ КАРТОТЕКА

Стараясь по мере сил содействовать развитию отечественной словесности, Издатели с удовольствием предлагают читающей публике серию «Черная картотека» – достоверное повествование о режиме, процветавшем на одной шестой части земной суши в течение семидесяти четырёх лет.

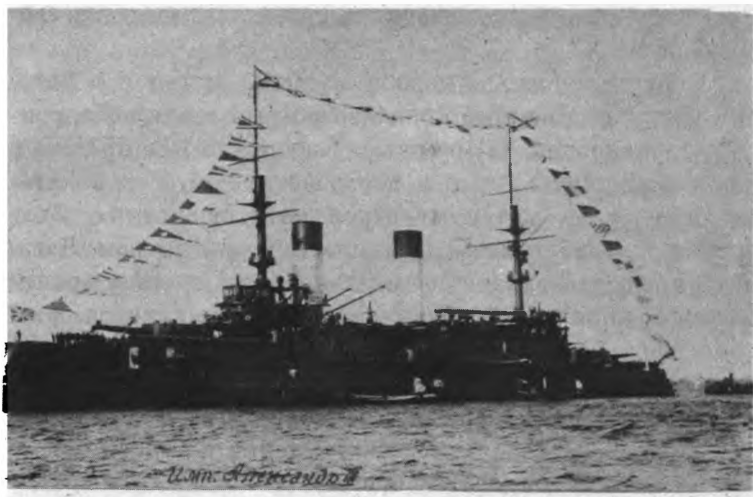
Авторы, «жившие внутри чудовища и знавшие его досконально», делятся с читателями собственным опытом – зачастую горьким и неизменно обширным.

МУЧЕНИКИ ЦУСИМЫ



ИМПЕРАТОР АЛЕКСАНДР III

Император Александр III — русский царь с 1881 по 1894 г.



«Император Александр III» (БВ-13)

Водоизмещение: 13516 т

Главные размерения: 121×23,2×8 м

Скорость максимальная: 18 узлов

Вооружение: четыре 12-дюймовых орудия в башнях, двенадцать 6-дюймовых орудий в шести двухорудийных башнях, двадцать 75-мм, двадцать 47-мм и два 37-мм орудия, 1 десантная пушка, 8 пулеметов, 2 надводных и 2 подводных ТА.

Мощность механизмов: 15800 л. с.

Бронирование: Борта — 100–203 мм

Казематы — 76 мм

Башни — 152–254 мм

Палуба — 29–64 мм

Боевая рубка — 203 мм

Экипаж (штатный): 29 офицеров, 838 матросов

Тип: «Император Александр III»

Эскадренный броненосец «Император Александр III» был заложен на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге 11 мая 1900 г. Заказ на строительство броненосца был выдан заводу 14 апреля 1899 г. Строительство корабля велось в рамках программы 1898 г. для нужд Дальнего Востока. Работами руководил корабельный инженер Оффенберг В. Х.

Будучи головным кораблем самой крупной в истории русского военного кораблестроения серии эскадренных броненосцев, «Император Александр III» представлял собой улучшенный и переработанный, как полагали, проект, по которому строился «Цесаревич». Этот проект, разработанный французским инженером Лаганем, предусматривал значительно более полное бронирование, включая два сплошных броневых пояса, располагавшиеся между броневыми палубами. Масса новой крупновской брони, на 16–30% превосходившей по сопротивляемости прежнюю гарвеевскую, достигала примерно 30–32% водоизмещения. Однако по сравнению с прототипом бронирование броненосцев типа «Император Александр III» подверглось существенным изменениям. В частности, 75-мм орудия спрятали за броню казематов и центральной батареи, прикрыв еще и 32-мм крышей. Для повышения живучести при разрыве снаряда внутри батареи орудия изолировали одно от другого 25-мм переборками. Эти нововведения потребовали, однако, уменьшения толщины броневых поясов — верхнего с 203 до 152 мм, нижнего с 250 до 194 мм. Схема расположения артиллерии главного и вспомогательного калибров осталась без изменений.

Балтийский завод, накопивший уже достаточный опыт в строительстве броненосцев, быстро и четко собирал в эллинге корпус нового броненосца. Машина для «Императора Александра III» также была изготовлена Балтийским заводом. Броня, главным образом, была поставлена Обуховским заводом, который с мая 1898 г. лил крупновскую броню по лицензии. Общество Путиловских заводов изготовило башенные 12" и 6" арт-

установки*. Вертикальную броню поставил американский завод Карнеги на сумму 224901 руб. 52 коп., а палубную броню — французский завод «Шатильон Комантри» на сумму 700024 рубля.

3 августа 1901 г. эскадренный броненосец «Император Александр III» был готов к спуску на воду. С утра стояла прекрасная погода и церемония спуска обещала быть особенно эффектной. На Неве против завода выстроились императорские яхты и легкие крейсера, которые должны были салютовать броненосцу, возглавлявшему новое поколение боевых кораблей. У порога стапеля по правому борту корабля был сооружен царский павильон, увешанный гирляндами флагов. Император и императрица прибыли по Неве на катере и разместились в павильоне со свитой, высшими чинами армии и флота и приглашенными на торжество спуска иностранными послами. По другую сторону стапеля, против царского павильона, была сооружена обширная открытая площадка для публики, служащих и рабочих завода и их семейств. Когда, по прибытии царя, раздалась команда: «Приготовить корабль к спуску, блоки вон!» — небо вдруг потемнело, нависла черная туча, по Неве побежали зловещие белые гребешки, поднятые шквалом с дождем, налетевшим со стороны Финского залива. В момент, когда «Император Александр III» должен был уже двинуться по стапелю, внезапно стало темно, как ночью, сорвался дикий вихрь, закрутил гирлянды флагов, украшавших фасад эллинга снаружи, и сломал у самого башмака огромный флагшток с Императорским штандартом, возвышавшийся на переднем фасаде эллинга. Подхваченный порывом ветра, флагшток с флагами и оснасткой рухнул вниз с большой высоты перед самым началом движения корабля, убив двух и тяжело ранив еще двух воспитанников инженерного училища им. Императора Николая I, прибывших на церемонию спуска. Кроме того, тяжелый деревянный, окованный желе-

* 12 и 6 дюймов соответственно — принятое по тексту обозначение калибра орудий в дюймах.

зом блок, описав дугу на конце троса, убил на месте жандармского полковника Пирамидова. Начавший движение броненосец прикрыл своим корпусом от находившихся в царской палатке эту кровавую картину. В момент всплытия кормы нового корабля от высокого давления на носовой конец полоза загорелось сало на фундаменте, и облако дыма окутало всю носовую часть броненосца, а на Неве загремели залпы салюта стоявших на якоре кораблей. Сойдя с порога стапеля, броненосец отдал оба спусковых адмиралтейских якоря, после чего его оттянуло ветром против течения Невы...

Достройка «Императора Александра III» шла хорошим темпом, и осенью 1903 г. броненосец вышел на испытания. Для сокращения времени испытаний приемная комиссия решила совместить замеры скорости движения и определения экономичности машин с испытаниями скорострельной артиллерии. В связи с этим пушечные порты противоминной артиллерии были открыты. И тут выяснился серьезный конструктивный дефект нового корабля. При циркуляции на полном ходу на обратный курс в конце пробега корабль сильно накренился. Только быстрая перекладка руля на другой борт и резкое уменьшение скорости хода устранили опасность опрокидывания броненосца. От нижнего среза артиллерийского порта до уровня воды оставалось всего полтора дюйма. Поскольку на море стоял мертвый штиль, вода через порты не захлестнула броненосец, и «Император Александр III» не погиб прямо на сдаточных испытаниях. Этот случай был исследован профессором Морской академии А. Н. Крыловым и им было предложено для уменьшения крена на циркуляции заделать треугольное отверстие площадью 15 кв. м в кормовом дейдвуде, вырезанное для улучшения поворотливости, а также укоротить носовые боковые кили. «Император Александр III» был введен в Кронштадте в док для выполнения рекомендованных переделок и монтажа подводных торпедных аппаратов. Повторные испытания показали, что катастрофический крен на цирку-

ляциях удалось устранить, но остойчивость «Императора Александра III» оставляет желать много лучшего...

12 октября 1903 г. эскадренный броненосец «Император Александр III» был введен в строй с зачислением в Гвардейский экипаж под командованием капитана 1-го ранга Бухвостова — прямого потомка «первого русского солдата» Сергея Бухвостова. В процессе строительства и испытаний броненосцем командовал капитан 1-го ранга Петров 1-й. Общая стоимость постройки корабля 13978824 рубля (артиллерия ГК — 537000 рублей, вспомогательного калибра — 632000 рублей).

Зиму 1903–1904 гг. «Император Александр III» провел в Кронштадте, завершая мелкие внутренние работы и переделки, когда пришло известие о начале русско-японской войны. По плану командования Русским Флотом броненосцы типа «Император Александр III» должны были быть переброшены на Дальний Восток в 1903 году. Но шел уже 1904 г., а три однотипных с «Императором Александром III» корабля еще даже не были готовы к приемным испытаниям, а голый корпус «Славы» стоял у стенки завода. А между тем события развивались стремительно. Ослабив первым ударом Русский Флот, японцы блокировали Порт-Артур с моря, а после гибели адмирала Макарова вместе с «Петропавловском» высадили десант и отрезали Порт-Артур с суши. Попытка прорыва 1-й Тихоокеанской эскадры из Порт-Артура во Владивосток не увенчалась успехом, равно как и попытка деблокировать Порт-Артур с суши. Уже в апреле 1904 г., после гибели адмирала Макарова, встал вопрос о отправке на помощь Порт-Артуру новой эскадры, сформированной на Балтике. Командующим этой эскадрой был назначен бывший начальник Главного морского штаба контр-адмирал З. П. Рожественский. Броненосцы типа «Император Александр III» должны были составить главное боевое ядро новой эскадры, но летом 1904 г. в готовности находился только сам «Император Александр III». Остальные корабли этого типа либо достраивались, либо в лихорадочной спешке проходили сдаточ-

ные испытания. В новую эскадру назначались корабли, казалось бы, уже давно отслужившие все сроки боевого использования и уже перечисленные в учебные суда. Они смешивались с только что построенными кораблями, не успевшими пройти сдаточные испытания. Корабли укомплектовывались либо новобранцами 1904 г. призыва, либо призванными из запаса, давно уже забывшими морское дело. Нехватка офицерского состава восполнялась штурманами и механиками торгового флота, производившимися в офицеры без экзаменов, гражданскими добровольцами и армейскими артиллеристами. На некоторых судах еще были гражданские или, как их тогда называли, «вольные» механики и машинисты. И такую эскадру нужно было провести через три океана и бросить в бой против опытного, фанатичного и не знающего поражения противника. В успех задуманного предприятия мало кто верил, кроме восторженной «мичманской» молодежи. На общем фоне уныния, суматохи и неготовности, отсутствия дисциплины и случаев явного саботажа выгодно выделялся Гвардейский броненосец «Император Александр III». С момента формирования эскадры он считался ее образцовым кораблем. В труднейших условиях капитану 1-го ранга Бухвостову и его старшему офицеру капитану 2-го ранга Племянникову удалось сплотить офицеров и матросов в единый боевой коллектив. 20 июня 1904 г. адмирал Рожественский поднял свой флаг на «Императоре Александре III» и вывел находящиеся в готовности корабли эскадры в море «на эволюции». Результаты этих учений нашли свое отражение в знаменитом приказе № 7 адмирала Рожественского от 28 июня 1904 г. В приказе говорилось: «На эскадренных броненосцах типа «Император Александр III» при открытых пушечных портах 75-мм орудий каземата происходит значительное уменьшение остойчивости. Это уменьшение состоит в том, что, начиная с крена 14–15°, при котором нижний косяк порта уходит под воду и вода начинает вливаться в нижнюю броневую палубу, восстанавливающее плечо при

увеличении крена возрастает весьма слабо... Отсюда видно, насколько важно своевременное задривание портов батареи при водяной тревоге, между тем как такому задриванию может воспрепятствовать быстрое образование крена при пробое больших размеров. Перепускание воды в другие отделения может здесь оказаться бессильным, ибо поврежденные отделения могут затопляться через пробойную горлозду гораздо скорее, нежели отделения, избранные для выравнивания — через их клапаны, горловины или трубы... Так как пробойная будет в большинстве случаев обращена к неприятелю, то поворот для выравнивания крена в сторону последнего не должен мешать маневрированию задних мателотов. Если же к такому маневрированию придется прибегать кораблю второй линии, то угрожаемые корабли первой линии должны дать место для циркуляции поврежденного, описывания некоторых координат в сторону неприятеля и при первой возможности вступать в свое место в строю». Комментируя этот один из первых приказов адмирала Рожественского по эскадре, официальная комиссия по истории войны с Японией пишет: «Рожественский дал такие указания о маневрировании в бою, от которых не могут не подняться волосы дыбом: одна небольшая, даже надводная пробойная, полученная одним из кораблей типа «Император Александр III», должна была приводить в полное расстройство всякий маневр и приводить в беспорядок всякий строй. Едва ли, впрочем, был другой рецепт для избежания в бою гибели этих главных боевых единиц эскадры».

Между тем эскадра готовилась к переходу из Кронштадта в Ревель, где должен был произойти царский смотр. Перед уходом в кают-компаниях кораблей устраивались прощальные приемы для родных и друзей, уходящих в неизвестность офицеров Русского Флота. 21 августа 1904 г. в блестящей кают-компании броненосца «Император Александр III» жены, родственники и друзья офицеров корабля собрались на прощальный банкет. Проводы были торжественные. Над богато сервирован-

ным и украшенным цветами столом кают-компания поднимались бокалы шампанского с тостами во славу русского оружия, с пожеланиями победы над врагом и счастливого возвращения на родину. В самый разгар шумных оваций неожиданно поднялся командир корабля капитан 1-го ранга Бухвостов. Восторженная публика затихла, ожидая ответа на ее пожелания командира Гвардейского корабля; и тот сказал: «Россия — совсем не морская держава. Русские никакого серьезного влечения к морю не имеют, они никогда не были настоящими моряками и никогда ими не будут. Постройка этих громад-броненосцев только разорение казне и нажива строителям, и к добру она никогда не поведет. Вы смотрите и думаете, как тут все хорошо устроено. А я вам скажу, что тут совсем не все хорошо. Вы желаете нам победы. Нечего и говорить, как мы ее желаем. Но победы не будет! Я боюсь, что мы растеряем половину эскадры по пути, а если этого и не случится, то нас разобьют японцы: у них и флот исправнее, и моряки они настоящие. За одно я ручаюсь — мы все умрем, но не сдадимся». Когда Бухвостов кончил, в кают-компания стояла тишина, как в морге. Аудитория была ошеломлена. Более всего удручало то, что такую заупокойную Русскому Флоту произнес один из лучших командиров — кандидат в адмиралы. Не того ждали от Бухвостова, который недавно отпраздновал двухсотлетие Преображенского полка как потомок первого солдата-гвардейца. Оставалось только деликатно замять сказанное, что и пытался сделать старший офицер Племянников, объяснив это «случайным настроением командира». (Официальная история считает подобное настроение капитана 1-го ранга Бухвостова, чьи слова на банкете оказались пророческими, следствием приказа №7: «Капитан 1-го ранга Бухвостов рисовал своим офицерам всю безнадежную картину состояния эскадры, как с технической, так и с тактической стороны. Товарищеские отношения, которые исстари укоренились в Гвардейском экипаже, позволяли капитану 1-го ранга Бухвостову откровенно

изливать свои мрачные мысли перед своими офицерами, не опасаясь того, что это производило на них растлевающее впечатление. Этот бодрый и жизнерадостный человек был окружен такими же младшими товарищами-офицерами, с которыми он сжился за долгую службу в Гвардейском экипаже и на судах оного. Потребность излить свою душу перед своими младшими товарищами в минуту душевной слабости, под впечатлением вышеупомянутого приказа, не может быть поставлена ему в вину. Это могло только сблизить его с теми, кого он вел на смертный бой. Во все последующее плавание, в котором «Император Александр III» считался, по свидетельству многих, образцовым кораблем, на нем господствовало бодрое настроение... Но сознание слабости было и на нем»).

29 августа 1904 г. броненосец «Император Александр III» в составе эскадры, следуя за флагманским кораблем «Князь Суворов» и имея за собой броненосец «Бородино», снялся с якоря на большом Кронштадтском рейде и, держась на малом ходу у Толбухина маяка, ожидал прибытия царя. Государь-Император обошел корабли эскадры на яхте «Царевна» и, пожелав эскадре счастливого плавания, изъявил ей сигналом свое особое удовольствие. Утром 30 августа эскадра стала на якорь на Ревельском рейде. В Ревеле «Император Александр III» принял 100 учебных 6" снарядов и вместе с эскадрой с 12 по 19 сентября выходил на учебные стрельбы к о. Карлос. 26 и 27 сентября эскадре был дан Высочайший смотр. В ожидании прибытия царя одновременно с утренним подъемом флага все корабли эскадры расцвелились праздничным убранством. Накануне был серый осенний день, но 26 сентября ярко светило солнце и разукрашенная гирляндами пестрых флагов, нарядная колонна броненосцев и крейсеров блистала свежеразкрашенными бортами. С моря дул свежий ветер и гнал к берегу белые гребешки, которые, пробегая вдоль бортов, изредка накрывали нижние площадки спущенных парадных трапов. Под

гром салютов Император в форме капитана 1-го ранга объезжал корабли. Прибыв на «Император Александр III», Николай пожелал офицерам и матросам успеха и добавил: «Помните, что ваш корабль носит имя моего покойного отца».

27 сентября Император после осмотра крейсеров и миноносцев, снова посетил броненосцы «Князь Суворов» и «Император Александр III». Неизвестно, какие предчувствия теснились в груди сентиментального и доброго последнего русского царя, но, выпив с офицерами в кают-компании «Императора Александра III», он вдруг разрыдался. Может быть в огне неудач этой роковой войны Николай уже видел свою собственную гибель, гибель всей своей семьи и династии...

28 сентября в 06:00 эскадра вышла с Ревельского рейда и направилась в Либаву. «Император Александр III» шел на своем обычном месте в строю: между «Князем Суворовым» и «Бородино». Около полудня 29 сентября эскадра пришла в Либаву. Пополнив запасы угля, эскадра 2 октября покинула Либаву и, борясь со встречным штормом, стала 5 октября на якорь у маяка Факкебиерг. Погрузив уголь с транспортов, эскадра вошла в Большой Бельт и утром 7 октября стала на якорь у м. Скаген. По кораблям ползли тревожные слухи о том, что японцы всеми силами будут стремиться к тому, чтобы тем или иным способом задержать или ослабить эскадру по пути и, что скорее всего, это произойдет с помощью ночных атак миноносцев. 7 октября один из небольших пароходов, зафрахтованных Морским министерством для сторожевой службы в Датских проливах, привез известие от русского вице-консула в Фредериксгафене, что в море держатся четыре подозрительных миноносца без флагов. Отменив погрузку угля, эскадра, разделенная на 6 отрядов, двинулась дальше. Первыми двинулись миноносцы и крейсера. «Император Александр III» шел в 6-м отряде вместе с броненосцами своего типа. В ночь с 8 на 9 октября произошел печально знаменитый «Гулльский инцидент», когда ожидавшая

нападения «подозрительных миноносцев» эскадра расстреляла флотилию английских и датских рыбаков. Огонь велся без управления, в полной суматохе, снаряды попадали в собственные корабли, царил полный хаос. При этом «Император Александр III» утопил рыболовный траулер. Наблюдавший с борта «Суворова» капитан 1-го ранга В. Семенов пишет: «Затем я увидел в лучах прожекторов небольшой, однотрубный и одномачтовый пароходик, который шел таким курсом, как бы собираясь таранить правую скулу «Александра III», осыпавшего его градом снарядов. Пароходик затонул на моих глазах. Впоследствии выяснилось, что этот пароходик уже был подбит, лишен возможности управляться и против воли шел прямо на «Александра III», как бы с намерением его атаковать». Охваченная паникой эскадра даже не потрудилась оказать помощь гибнущим рыбакам и пошла дальше, на ходу сообщая сигналами на «Суворов» о повреждениях, полученных в результате попадания собственных снарядов. В 3 часа ночи броненосцы, пройдя плавучий маяк «Галлопер», вошли в Английский канал. Из-за тумана заход в Брест был отменен, и 13 октября броненосцы 1-го отряда пришли в испанский порт Виго. Порт встретил русские корабли с неприкрытой враждебностью. История с расстрелом датских и английских рыбаков с шумом обошла газеты всего мира. Англия предъявила требования отставки и предания суду адмирала Рожественского и командиров всех кораблей, причастных к расстрелу рыбаков. Был получен приказ загасить топки и стоять в Виго впредь до дальнейших приказов из Петербурга. На погрузку угля испанские власти дали 18 часов. За это время необходимо было принять на броненосцы по 800 т угля. На погрузку вышли все, «вплоть до попа и собаки», как шутили на кораблях. По скорости погрузки впереди все время шел «Император Александр III». «Гвардейский корабль, проплававший в строю год, успел организовать судовые работы лучше всех», вспоминает В. П. Костенко.

18 октября было принято решение собрать в Гааге

конференцию по расследованию «Гулльского инцидента» и адмирал Рожественский получил приказ командировать офицеров с каждого корабля в качестве свидетелей. С броненосца «Император Александр III» был направлен в Гаагу лейтенант Элисс. В тот же день эскадра получила разрешение следовать дальше, и 19 октября в 07:00 броненосцы с транспортом «Анадырь» вышли из Вигго, направляясь в Танжер. В пределах территориальных вод русские корабли сопровождал испанский крейсер, а в открытом море вслед отряду вступили один за другим четыре английских крейсера, следовавшие за ним до самого Танжера. На броненосцах орудия были заряжены и направлены на англичан. 20 октября, при следовании в кольце английских крейсеров, на броненосце «Орел» в очередной раз сломалась рулевая машинка. «Император Александр III» спустил шлюпку и переправил на «Орел» флагманского механика. В тот же день на броненосце «Император Александр III» был приспущен флаг и состоялась панихида по случаю 10-й годовщины кончины царя Александра III. 21 октября 1-й отряд броненосцев прибыл в Танжер. По прибытии в Танжер выяснилось, что броненосцы типа «Император Александр III» очень не экономичны по расходу угля. Поскольку следующий заход предполагалось сделать в Дакаре, до которого было 1500 миль, броненосцы получили приказ принять по 1200 т угля. Стоянка в Танжере была неблагоприятна для погрузки угля. В бухту заходила зыбь при восточном ветре от 5 до 7 баллов. Немецкие угольщики, швартовавшиеся у броненосцев, мяли себе борта. Для стимулирования работ адмирал Рожественский ввел денежную премию тому кораблю, кто закончит погрузку первым. И снова впереди был «Император Александр III», команда которого получила премию в 1200 рублей. На «Императоре Александре III» сшили огромный парус из прочной парусины. Парус спускали в трюм угольщика и сразу засыпали в него 6–7 т, затем поднимали за концы шлюпочной стрелой и, отдав два угла, выворачивали весь

уголь прямо на спардек и лопатами сгребали вниз по угольным рукавам через горловины. Младший инженер-механик броненосца поручик князь Гагарин писал оставленной в Кронштадте молодой жене: «Грузились в продолжение 20 часов подряд, состязаясь в скорости. В большинстве случаев денежная премия доставалась команде «Александра III». Благодаря погрузке угля, грязь у нас всюду ужасная, в каютах спать невозможно, поэтому все офицеры спят в гостиных и кают-компаниях». В Танжере эскадра разделилась. Часть кораблей пошла через Суэцкий канал, а броненосцы 1-го отряда и «Ослябя» пошли вокруг Африки. Рандеву было назначено у о. Мадагаскар. 23 октября броненосец «Император Александр III», занимая свое обычное место в строю, вышел из Танжера. 27 октября в 16:00 эскадра пересекла тропик Рака. Английские крейсера, держась на горизонте, продолжали следовать за русскими кораблями и ушли только на широте Канарских островов. 30 октября в 09:00 эскадра пришла в Дакар, где ее уже ожидали 11 немецких и 1 английский угольщик, а также транспорт «Эсперанс» с провизией. В тот же день в 18:00 началась погрузка угля на броненосцы, которого было приказано принять по 2000 т, хотя в угольных ямах броненосцев угля помещалось не более 1150 т, а остальные 850 т распределить по различным помещениям. 31 октября был чрезвычайно трудный день, когда личный состав броненосцев должен был впервые грузить уголь при страшной тропической жаре. Погрузка началась в 04:00 с участием всех экипажей. И офицеры и матросы, разделенные на две смены, грузили уголь в течение 29 часов. Броненосцы были окутаны облаками угольной пыли. Температура воздуха была 35°C, а в трюмах доходила до 50°. Люди работали, обливаясь потом, с паклею, зажатой в зубах, чтобы не задохнуться от угольной пыли. И снова «Император Александр III» принял больше всех угля — 1780 т, грузя уголь со скоростью 60,9 т в час, но премии почему-то не получил. Впервые со времени ухода из Ливавы офицерам и части матросов

было разрешено увольнение на берег. Офицеры «Императора Александра III» совершили поездку в окрестности Дакара, любуясь на красоты тропической природы. Один из офицеров броненосца лейтенант К. К. Случевский написал по этому поводу стихи:

*... В горячий полдень Сенегала
Под душным пологом небес
Встречаешь белых очень мало:
Их зной сгоняет под навес.
Но мы угля принявши бремя,
В дальнейший приготовясь путь,
Гуляли даже в это время,
Спеша на что-нибудь взглянуть...*

3 ноября эскадра покинула Дакар, направившись к берегам Габуна. Шли медленно, задерживаемые авариями различных кораблей. (На «Императоре Александре III» случайно увезли из Дакара негра-торговца. Когда доставившая его шлюпка неожиданно ушла от борта броненосца, негр начал беситься и посылать проклятия лодочникам, топая босыми ногами по палубе. Увидев, что ему не покинуть уже давший ход броненосец, негр сел у башни и, залившись слезами, завыл, как белуга, под хохот матросов. При переходе до Габуна негр сдружился с матросами, научившись нескольким русским словам и запомнив фамилии чуть ли не половины экипажа. Его свезли на берег в Габуне. Офицеры корабля собрали негру на дорогу 60 рублей). 11 ноября на переходе в Габун «Император Александр III» внезапно поднял сигнал «Не могу управляться» и с положенным на борт рулем стремительно вылетел из кильватерной колонны. Следовавший за ним «Бородино» еле успел застопорить ход, чтобы не столкнуться с «Императором Александром III». Идущий концевым «Орел» убавил ход, но «Император Александр III», описав циркуляцию, вдруг дал задний ход и остановился поперек курса «Орла», предполагая снова занять место в строю. «Орел» шел прямо на него, угрожая «Императору Александ-

ру III» таранным ударом в борт. На «Орле» дали «полный назад» и остановили корабль в четверти кабельтова от «Императора Александра III». Капитаны 1-го ранга Бухвостов и Юнг переругивались голосом в мегафоны...

13 ноября в 18:00 эскадра стала на якорь в море, южнее входа в реку Габун, в 20 милях от порта Либревиль вне территориальных вод Франции; стоял полный штиль. 14 октября началась погрузка угля, в ходе которой «Император Александр III» принял 1250 т угля. В своем письме домой от 15 ноября 1904 г. поручик кн. Гагарин писал: «Сегодня мы окончили нашу погрузку и, должно быть, опять получим первый приз. Я грузил всю ночь и потому устал... Вчера командир получил разрешение от адмирала, и мы почти полным составом поехали на берег. До сих пор только наш корабль был таким счастливым. Офицеров с других кораблей на берег не пускают. Мы съехали на берег против места нашей стоянки вдалеке от города. Вышли на чудный берег моря. Сейчас же за берегом идет непроходимой стеной настоящий тропический лес, страшно густой и весь перевитый лианами. Мы отыскивали прорубленные тропинки и далеко прошли по лесу. К вечеру вернулись на корабль вполне довольные. Ночью была страшная тропическая гроза. Дождь лил потоками, раздавались сильнейшие раскаты грома, молнии освещали наш рейд и падали в море...» Другие офицеры броненосца посетили туземную деревушку, где праздновалась коронация местного короля — бывшего сержанта французских колониальных войск. У священника с «Императора Александра III» оказался красивый значок Красного Креста, который вручили королю, как орден, от имени русского правительства...

18 ноября в 16:00 эскадра снялась с якоря и покинула Габун. В тот же день на «Императоре Александре III» проходили торжества по случаю перехода экватора, хотя официально экватор перешли ночью 19 ноября. Как и положено по ритуалу, матросы обливали друг друга водой и плясали танец Нептуна. На

остальных кораблях праздник перехода экватора происходил на следующий день.

Погрузив 23 ноября уголь в заброшенной португальской бухте Грэтфиш-Бэй, эскадра по правилам нейтралитета 24 ноября вышла в море. Находившийся на «Орле» корабельный инженер Костенко отметил в своем дневнике: «Императору Александру III» дан сигнал выправить крен, так как он снялся после погрузки, не успев сгрести уголь в ямы со спардека, а потому шел, как пьяный».

28 ноября эскадра пришла в бухту Ангра-Пекена, где задержалась из-за штормовой погоды, которая препятствовала погрузке угля. Порт принадлежал немцам, поэтому русские корабли здесь были приняты более любезно, чем во французских владениях. Предполагая, что придется сделать переход до Мадагаскара, адмирал Рожественский приказал броненосцам принять по 2200 т угля. На «Императоре Александре III» углем была засыпана нижняя батарея 75-мм орудий, помещения подводных минных аппаратов и нижняя броневая палуба. В ожидании штормов при проходе вокруг м. Доброй Надежды на всех броненосцах типа «Император Александр III» полупортики 75-мм орудий были проконопачены, т. к. при обычном задраивании вода свободно проникала через пазы. После погрузки угля был проведен замер осадки броненосцев. Оказалось, что «Император Александр III» имел осадку 29 футов 5", «Князь Суворов» — 29 футов 7", «Бородино» — 30 футов 1", «Орел» — 30 футов 4". Адмирал Рожественский писал в Морской Технический комитет: «Наибольшая разность между осадками четырех однотипных броненосцев достигла 11 дюймов, что соответствует 700 тоннам избыточного водоизмещения, а разность между дифферентами составила 34", т. е. почти 3 фута. Разность углубления есть, очевидно, плод свободомыслия строителей, а разность дифферентов есть результат участия разных командиров, имевших каждый свои прихоти в размещении грузов при постройке кораблей... Четыре броненос-

ца, входящие в состав 2-й Тихоокеанской эскадры, благодаря прихотям участников в постройке их, искалечены, как линейные суда. При том же числе оборотов, при одинаковых углах руля, после поворота «вдруг» на 16 румбов броненосцы оказываются разбросанными от линии кильватера до 2 кабельтовых в разные стороны». 2 декабря в бухту пришла английская канлодка, командир которой нанес визит адмиралу Рожественскому, видимо напоминая ему о законах нейтралитета. Один из участников похода отметил в дневнике: «Просвещенные мореплаватели уже пронюхали о нашем прибытии и поспешили рассеять наше заблуждение, будто нам удалось замести свои следы».

4 декабря эскадра покинула Ангра-Пекена и направилась к мысу Доброй Надежды. Погода свежела, и 8 декабря разыгрался сильнейший шторм. «Колонна из 5 броненосцев,— писал адмирал Рожественский,— представляла в это время редкое зрелище. Колоссы в миллион пудов каждый, шесть раз в минуту поднимались на высоту в 40 футов, так что ближайший задний мателот казался то уходящим в воду по марса-рею, то взбравшимся на вершину холма... Число боковых размахов достигало при этом 8 в минуту». Находящийся на «Суворове» флагманский корабельный инженер Политовский записал в своем дневнике: «Ветер ревел. Волны шли на корабль совершенно отвесно. Взглянешь и видишь перед собою стену воды. Что были за волны — можно получить о них представление из следующего. За «Суворовым» шел «Александр». Когда волной поднимало «Александра», был виден его таран. Когда же нос «Александра» был у подошвы волны, а корма его на вершине, тогда с «Суворова» была видна вся палуба «Александра» от носа до кормы. Когда я увидел это, я сначала даже не поверил — уж не мерещится ли это?»

16 декабря, после 12-суточного перехода в 3000 миль, эскадра в 11:00 стала на якорь между небольшим островком Сен-Мари и берегом Мадагаскара. Здесь было получено известие о гибели 1-й Тихоокеанской эскадры

в Порт-Артуре, на усиление которой шла эскадра Рождественского. Понимая, что падение Порт-Артуа вопрос времени, адмирал Рождественский приказал срочно грузить уголь и быть готовыми к переходу через Индийский океан. 18 декабря Костенко записал в своем дневнике: «Эскадра продолжает занимать якорную стоянку в проливе между островом Сен-Мари и Мадагаскаром. Броненосцы мучаются с погрузкой угля, кроме «Императора Александра III», который сегодня в 3 часа дня поднял сигнал, что принято на борт 2370 т и работа закончена. Он, как всегда, оказался впереди всех кораблей».

23 декабря эскадра перешла в бухту Танг-Танг, а 25 декабря вышла в Носси-Бэ на соединение с отрядом контр-адмирала Фелькерзама, пришедшего на Мадагаскар через Суэцкий канал. Тут было получено известие о падении Порт-Артуа, а 7 января пришел приказ из Петербурга не уходить с Мадагаскара до получения дальнейших распоряжений. Стоянка на Мадагаскаре затянулась. Началось разложение личного состава, угрожающие размеры приняло пьянство, стремительно падала дисциплина. Проводимые в водах Мадагаскара редкие учения показали, что эскадра не умеет ни стрелять, ни маневрировать. На одних таких учениях «Император Александр III» и «Князь Суворов» столкнулись бортами. К счастью, все обошлось без серьезных повреждений. Из приходящих с родины писем становилось ясно, что война уже начисто проиграна. Россию будоражили беспорядки — народ требовал у правительства отчета за позорные поражения. (Почтовое обслуживание эскадры было поставлено отвратительно. На эскадру приходили письма, адресованные на те корабли, которые в это время спокойно стояли в Либаве, Ревеле и Кронштадте, на корабли давно погибшие в Порт-Артуре. Были письма даже на строящийся броненосец «Андрей Первозванный». В корреспонденции броненосца «Император Александр III» попадались письма, адресованные в Электротехнический Институт Императора Александра III. Меж-

ду тем, после войны в различных портах Балтики были обнаружены письма, адресованные на корабли 2-й Тихоокеанской эскадры).

Хотя все на эскадре были уверены, что после падения Порт-Артура корабли отзовут в Россию, тем не менее из Петербурга поступил приказ дожидаться отряда крейсеров капитана 1-го ранга Добротворского и следовать на Дальний Восток для «овладения морем»...

Жизнь на броненосце «Император Александр III» после прихода на Мадагаскар и стоянки на нем шла своим чередом. 27 декабря в письме домой князь Григорий Гагарин писал: «В Носси-Бэ мы праздновали Рождество. Была устроена елка из деревянных прутьев, обвязанных зеленой кожурой с кокосовых орехов. Последнее время у нас не было сообщения с берегом и потому мы не могли достать свежего дерева. Вчера команда устроила представление. Весело были разыграны малороссийские комедии. Несмотря на замкнутую жизнь, команда все-таки умеет веселиться. За все время нашего плавания команду ни разу не спускали на берег. Большим развлечением им служат две обезьяны, купленные в Либревиле: они сделались теперь совсем ручными и очень забавными... С потерей Артурской эскадры наши дела далеко не блестящи, но Рождественский не падает духом. Может быть с его энергией и при известном счастье нам удастся прорваться во Владивосток... На эскадре довольно много больных офицеров и матросов. Многих на днях направляют в Россию. У нас на «Александре» все здоровы... Я очень верю в нашу эскадру и особенно в Рождественского. Будет ужасно, если мы его лишимся. Наши офицеры и даже часть команды днем на берегу: все отдыхают и набираются сил перед предстоящим походом, который обещает быть серьезным. «Александр III» продолжает считаться образцовым кораблем эскадры».

7 января 1905 г.: «Чем дольше стоим у Мадагаскара, тем скучнее и томительнее становится наше бездействие. Хотелось бы скорее к развязке».

18 января 1905 г.: «Только что вернулись с моря. Ходили на эволюции и практическую стрельбу всей эскадрой. Завтра рано утром опять в море. Эти учения немного оживляют нас и вносят интерес в нашу однообразную жизнь на Мадагаскаре. Вторую неделю идут дожди. Сидим без всяких известий из России. Адмирал получает много телеграмм, но их содержание не оглашается. Случайно получили французские известия о беспорядках в С.-Пб. в начале января, но в очень неопределенной форме. Всем бы нам хотелось знать, что с нами решено делать, идем ли мы дальше на войну?»

29 января 1905 г.: «Жизнь у нас идет очень однообразно и тоскливо... Последнюю неделю усиленно занимались учениями...»

6 февраля 1905 г.: «С приходом «Олега» определилось, что теперь мы на восток не идем и простоим здесь в ожидании 3-й эскадры еще около полугода. Перспектива довольно грустная...»

2 марта 1905 г.: «Наш уход внезапно решен, и завтра в полдень мы идем, как говорят, на восток, но куда — не знаю. Это лучше — скорее к развязке. Мы, очевидно, последние силы в этой войне: на суше так все идет плохо, что вряд ли можно теперь рассчитывать на успех. Нам, конечно, нелегко придется теперь, когда японский флот отдохнул после Артурской блокады, опять привел себя в боевой вид и теперь вполне приготовился к встрече с нами. Вся вера в энергию, настойчивость и способность Рождественского...»

Нагрузившись углем, эскадра 3 марта 1905 г. в 15:00 покинула воды Мадагаскара и построилась в походный ордер. За завесой разведывательных крейсеров шли броненосцы 1-го боевого отряда — главные силы эскадры. «Император Александр III» шел на своем месте в строю за флагманским кораблем «Князь Суворов». Корабли медленно продвигались на восток навстречу судьбе. 8 марта произошла погрузка угля в открытом море. С угольщикова уголь грузился на баркасы и боты, а затем доставлялся на броненосцы. «Император Александр III» принял 240 т

угля — больше всех, получив первую премию. Эскадра двинулась дальше, приближаясь к Сейшельским островам, где по туманным разведанным скрывались японские миноносцы. Последовал приказ усилить боеготовность... 10 марта с 06:00 до 17:00 происходила погрузка угля. «Император Александр III» принял 205 т угля, на этот раз меньше всех броненосцев, поскольку имел угля больше всех. Эскадра ползла дальше, задерживаемая поломками и авариями». 11 марта. Суточное плавание — 130 миль. Средний ход — 5,5 узлов. 12 марта. Суточное плавание — 180 миль. Средний ход — 7,5 узлов. 13 марта. Суточное плавание — 180 миль. Средний ход — 7,5 узлов. 14 марта. Суточное плавание — 165 миль. Средний ход — 6,9 узла. 15 марта с 06:00 погрузка угля. «Император Александр III» принял 254 т. Суточное плавание — 144 мили. Средний ход — 6 узлов. 16 марта снова погрузка угля. «Император Александр III» опять на первом месте — 306 т. Суточное плавание — 110 миль. Средний ход — 4,6 узла. 17 марта в 09:00 эскадра пересекла экватор и стала подниматься в Северное полушарие. Суточное плавание — 160 миль. Средний ход — 6,7 узла. 18 марта. Суточное плавание — 190 миль. Средний ход — 8 узлов. 19 марта. Суточное плавание — 170 миль. Средний ход — 7 узлов. 20 марта. Суточное плавание — 185 миль. Средний ход — 7,7 узла. 21 марта погрузка угля. «Император Александр III» принял 150 т угля. Суточное плавание — 125 миль. Средний ход — 5,2 узла. 22 марта. Суточное плавание — 150 миль. Средний ход — 6,3 узла. 23 марта эскадра вошла в Малаккский пролив. Суточное плавание — 170 миль. Средний ход — 7 узлов. Орудия заряжены на случай возможной атаки миноносцев противника. Поход через Индийский океан был завершен. 30 марта, еще раз погрузив уголь, эскадра пришла в бухту Камранх на побережье Индо-Китая, где была проведена проверка наличия на кораблях угля. Оказалось, что на «Императоре Александре III» произошел инцидент с просчетом количества угля на переходе из Носси-Бэ. При проверке выяснилось, что в ямах броненосца на 500 т угля

меньше, чем значилось в суточном рапорте. Корабль еле добрался до Камранха с почти пустыми угольными ямами. Капитану 1-го ранга Бухвостову ничего не оставалось делать, как доложить об этом адмиралу. Капитан 1-го ранга В. Семенов вспоминает:

«Около часа пополудни адмирал неожиданно появился на верхнем мостике и приказал потребовать, чтобы все корабли немедленно по точному обмеру угольных ям донесли о наличии угля... Как и следовало ожидать, все показывали на 100–150 т больше, чем в утреннем рапорте. Только «Александр III» что-то медлил с ответом. Сделали ему напоминание. Наконец ответил... Смотрим — ничего не понимаем... Заработал семафор: «Нет ли ошибки в сигнале? Вы показываете на 300 т меньше, чем утром!» — Увы! — оказалось, что этот сигнал совершенно верен, что ошибки в нем нет... Наоборот — им исправляется целый ряд предыдущих ошибок... Наличие там определялось, обыкновенно, не обмером угольных ям, а списыванием суточного расхода с запаса,числящегося по журналу и состоящего из угля, принятого в Носси-Бэ и допринятого в пути во время погрузок в море, которых, не считая сегодняшней, было пять. В результате просчет, т. е. нехватка — 400 тонн.

400 тонн нехватки! Вот они — первые премии за скорость погрузки в море, постоянно обиравшиеся «Александром»! По 80 тонн на каждую погрузку! 400 тонн! Ведь если пополнять их в море — два, а то и три дня потеряно! Да и возможно ли? Где японцы? Может быть, под боком? Кто знает?

Мне было тяжело, почти жаль смотреть на адмирала. Он, не раз, даже по пустякам, выходивший из себя, теперь не проронил ни слова... Как-то сгорбившись, судорожно ухватившись руками за поручень, он стоял на крыле мостика, из-под сдвинутых бровей пристально всматриваясь в сигнал, трепавшийся на ноке формарса-реи «Александра», словно не веря глазам... Пояснения, данные по семафору, не оставляли места никаким сомнениям. Мы ответили — «Ясно вижу». «Александр»

спустил сигнал. Адмирал точно очнулся, махнул рукой и пошел вниз...

— И ты, Брут! — с горькой улыбкой промолвил лейтенант С[венторжецкий], оглядываясь на «Александра», которого он, как и многие другие (и я в том числе) всегда считали образцовым кораблем в эскадре... 31 марта в бухте Камранх грузили уголь, чем особенно было рекомендовано заняться «Александром»...

(В своих записках капитан 1-го ранга В. И. Семенов намекает на то, что у адмирала Рожественского был план идти без остановки во Владивосток, не заходя в бухту Камранх и не ожидая эскадры Небогатова. И только нехватка угля на «Императоре Александре III» сорвала этот план. Возможно это и так, но только история не терпит сослагательных наклонений. Кстати, история с углем на «Александре», о которой в официальной истории не упоминается, имеет и еще один вариант. И. К. Худяков в своей книге «Путь к Цусиме» пишет, ссылаясь на какого-то анонимного друга: «Перед уходом эскадры с Мадагаскара состоялся совет, на котором Рожественский сказал всем командирам: «Завтра уходим. Если что еще нужно, прошу сказать, не стеснясь»... Бухвостов, командир броненосца «Император Александр III», чаще всех других бравшего денежные премии за быструю погрузку угля, на это ответил: «Ваше превосходительство, я был введен в заблуждение моими офицерами. У меня не хватает 900 тонн угля»... Выслушав его спокойно, адмирал не сказал Бухвостову ни одного слова... Ночью по приказу адмирала «Император Александр III» догрузил недостававшее у него количество угля, не получив на этот раз никакой премии. «Итак, 400 т у Семенова, 500 т — у Костенко, 900 т — у Худякова. Действие происходит по одним источникам у Мадагаскара, по другим — на подходе к Камранху. Видно, что «Императора Александра III» не любили на эскадре, как не любят отличника в набитом двоечниками классе. Раздражение чувствуется и в словах Костенко, который 3 апреля по приказу флагманского корабель-

ного инженера Политовского посетил «Императора Александра III», чтобы проверить состояние корабля перед ожидавшимся боем. Он пишет: «Вчера, согласно выработанной Политовским программой осмотра переборок на кораблях, я отправился на броненосец «Император Александр III». Вместе с трюмным механиком поручиком Тотвен я обошел всю нижнюю палубу, кочегарки и машины, а также спустился в несколько бортовых коридоров. Конечно, я нашел все в полной исправности, но было очевидно, что главная опасность связана не с состоянием переборок и непроницаемых дверей: корабль может стать жертвой огня при больших пожарах или опрокинуться при значительном крене и открытой нижней батарее. После осмотра я в кают-компании заявил свое мнение старшему офицеру и старшему механику. Там же был старший артиллерист и много других офицеров. Указывая на настоятельную необходимость уборки всех горючих материалов из надводного корпуса корабля, я сослался на пример «Орла», где эти меры уже проведены после ухода с Мадагаскара. На это указание я выслушал ироническую отповедь. Мне было сказано, что «Орел» давно известен на эскадре «мичманским направлением своей кают-компании» и что там, видимо, нравится «играть в войну». Но всем подобным мероприятиям нельзя придавать серьезного значения. Пожары в боях, как показал опыт Артурской эскадры, не представляют существенного значения. С ними легко справиться при сильной пожарной системе. Между тем испортить отделку жилых помещений легко, а восстановить ее потом будет очень трудно. Если же мы придем во Владивосток с небольшими повреждениями, то придется жить в разоренных и опустошенных помещениях и каютах. Это коллективное мнение офицеров Гвардейского корабля «Александр III», очевидно, совпадало со взглядами самого адмирала, и я, увидев невозможность поколебать эти взгляды, не стал спорить. Меня поразила столь резкая разница во взглядах офицерского состава двух однотипных кораблей, входящих в один

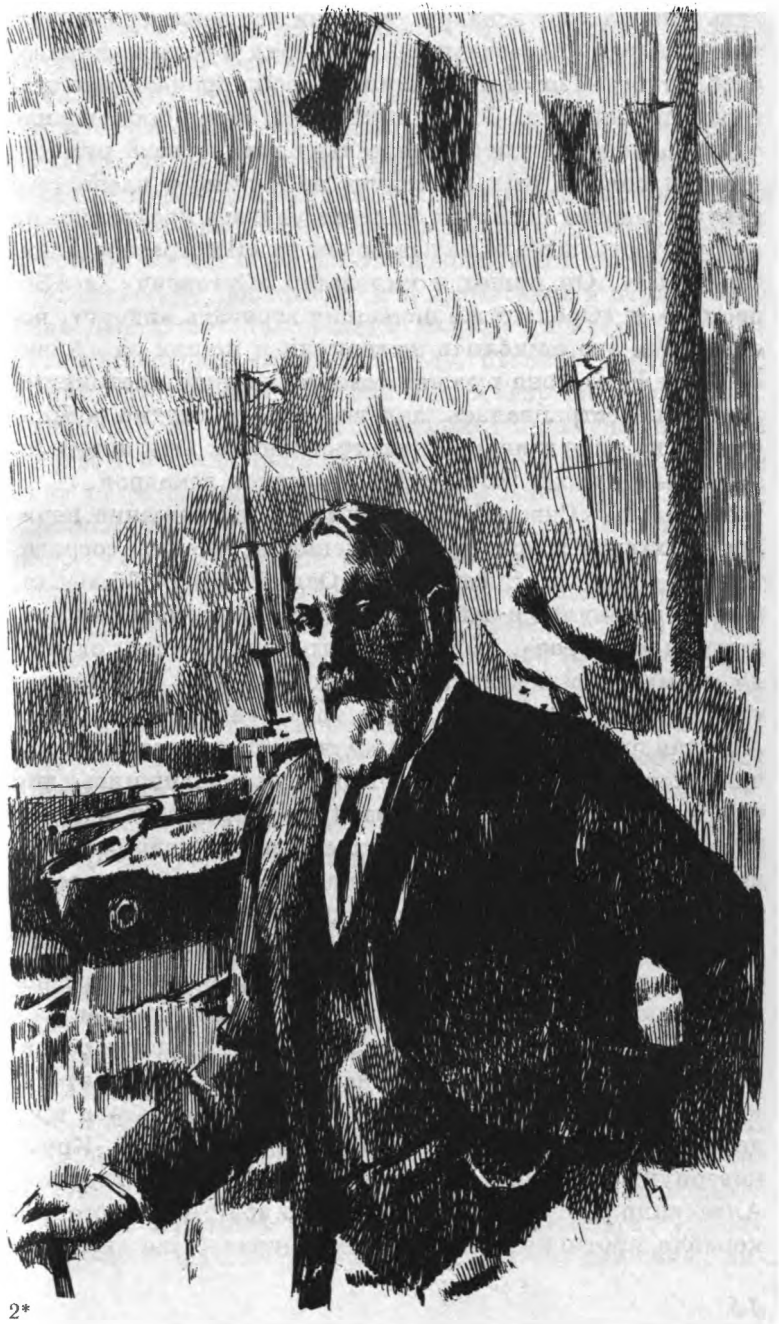
боевой отряд. Очевидно, «Александр III» был типичным носителем «гвардейской закваски» с ее склонностью к внешнему щегольству, а его состав привык ставить жизненный комфорт на первый план, выше боевых требований. Недаром этот корабль стал любимцем адмирала и в его глазах считался наиболее исправным. «Александр III» красит наружный борт и каютные переборки офицерских помещений после каждой угольной погрузки, а его нарядная кают-компания всегда блестит, как новенькая. И адмирал, стоя на мостике «Суворова» и окидывая критическим взором свою эскадру, находит единственное удовлетворение, видя в кильватере флагманского корабля «фартовый» броненосец, блистающий вылощенными бортами...» Эти слова Костенко, видимо, приобретут особый смысл, если вспомнить судьбу «Императора Александра III» и то, что «Орел», от имени которого изливал свой пафос Костенко, без всяких зазрений совести сдался в плен. Так что, видимо Костенко прав, говоря, что «его поразила столь резкая разница во взглядах офицерского состава двух однотипных кораблей, входящих в один боевой отряд». Видимо, разница была еще более глубокой, которую Костенко уже было не дано заметить...

К счастью, история основывается не на человеческих эмоциях, а на фактах. А факты говорят о следующем: эскадренный броненосец Гвардейского экипажа «Император Александр III» прошел труднейший путь от Кронштадта до Цусимы, будучи единственным кораблем 2-й Тихоокеанской эскадры, на котором практически не было ни одной аварии или поломки. На корабле не умер и не сошел с ума ни один человек. На нем не было ни одного случая грубого нарушения дисциплины даже во время разлагающей трехмесячной стоянки на Мадагаскаре. Корабль постоянно демонстрировал высокую боевую подготовку и организацию работ. Его экипаж был полон решимости сражаться до конца. И если на корабле допускались случаи приписки при погрузке угля, то и это говорит о том, что его экипаж постоянно стремился вывес-

ти свой броненосец на первое место по всем показателям боевой подготовки, в то время как большинству экипажей других кораблей эскадры Рождественского это, судя по всему, было совершенно безразлично. Заслуга ли это Бухвостова и его офицеров, либо ответ надо искать в извечной мистической тайне гвардейской ленточки, но вот наш старый знакомый поручик князь Григорий Гагарин, после полугодичного несения машинной вахты в тропиках и кошмарно-изнуряющих погрузок угля в открытом море, пишет из бухты Камранх: «Я очень доволен нашими делами и в восторге от адмирала...»

9 апреля эскадра по настоянию французских властей покинула бухту Камранх и 13 апреля зашла в бухту Ван-Фонг, коротая время в ожидании 3-й эскадры адмирала Небогатова. Игнорируя протесты французов, Рождественский дождался Небогатова и пошел на север, намереваясь прорваться Корейским проливом во Владивосток...

13 мая русская эскадра подошла к Корейскому проливу и ночью была обнаружена сторожевым кораблем противника «Синано-Мару». Утро 14 мая было пасмурным, но уже в 7-м часу утра показалось солнце, которое раздвинуло мглу, как театральный занавес, подготавливая сцену предстоящей трагедии. Далеко на горизонте прыгал на волнах японский легкий крейсер «Идзуми», передавая по радио адмиралу Того данные об эскадре Рождественского. В начале девятого по носу эскадры показались «Чиң-Иен» с такими же, как он, ветеранами японо-китайской войны. Отряд держался далеко на горизонте и скоро скрылся из вида. Затем около 11:00 слева на траверзе появился отряд легких крейсеров противника — знаменитые артурские «собачки» «Читозе», «Касаги», «Ниитака» и «Оттова» вышли на след новой добычи. По ним без команды открыли огонь. «Собачки» круто повернули влево и, яростно отстреливаясь, вышли за пределы дальности огня русской артиллерии. Через некоторое время они снова появились, на этот раз в сопровождении миноносцев с явным намерением выйти на курс эскадры. Подозревая, что японцы хотят набро-



сать мин по ходу эскадры, как они это делали 28 июля, адмирал решил развернуть 1-й отряд фронтом вправо, чтобы угрозой огня пяти лучших своих броненосцев отогнать противника. С этой целью 1-й отряд броненосцев сначала повернул последовательно вправо на 8 румбов, а затем должен был повернуть на 8 румбов влево «все вдруг». Первая половина маневра удалась прекрасно, но вторую часть сигнала не разобрали на «Императоре Александре III». Он пошел в кильватер «Суворову», а «Бородино» и «Орел», уже начавшие ворочать «вдруг», образовали, что ошиблись, отвернули и пошли за «Александром III». Пока русская эскадра на виду противника грузно перестраивалась, далеко впереди смутно обозначились во мгле главные силы противника. Они шли юго-западным курсом, сближаясь с русской эскадрой...

В 13:49 «Суворов» открыл огонь и сражение началось. Охватив голову русской эскадры, японцы сосредоточили огонь на «Суворове» и «Ослябе». В 14:25 «Ослябя» перевернулся и затонул, а в 14:30 флагманский броненосец «Суворов», пылая, как огромный костер, от носа до кормы, с заклиненным рулем вышел из строя, описав циркуляцию на 16 румбов. «Император Александр III», на котором также бушевал пожар, сначала последовал за «Суворовым», но убедившись, что флагманский корабль не управляем, переменял курс на ост и возглавил эскадру, прикрывая колонной броненосцев вышедший из строя флагманский корабль и давая возможность хвостовым кораблям принять участие в артиллерийском бою. Японцы, идя по внешней кривой, снова начали охватывать голову эскадры, взяв курс почти на зюйд-ост. В 14:50 концевой корабль японцев уже находился на траверзе «Александра III», идущего головным. «Александр III», пользуясь этим, сделал решительную попытку прорваться на север и поставить под продольный огонь корабли японского арьергарда. Круто повернув с курса ост прямо на норд влево, «Император Александр III» повел за собой эскадру. До хвостового корабля противника крейсера «Адзума» было около 30

кабельтовых. Маневр мог бы удалиться, если бы против русских действовал менее опытный противник. В 14:55 броненосцы Того сделали поворот «все вдруг» на 16 румбов влево и, имея головным броненосный крейсер «Нисин», легли на обратный курс вест-норд-вест. Броненосные крейсера противника, разойдясь контр-курсами со своими броненосцами, также повернули на 16 румбов и вступили в кильватер флагманскому броненосцу «Микаса», ставшему после поворота хвостовым в отряде броненосцев. Этот сложнейший маневр японская эскадра четко проделала на полном ходу, показав высочайшую выучку и способность мгновенно реагировать на все изменения боя. Видя, что противник, пользуясь преимуществом в эскадренной скорости, снова охватывает голову русской эскадры, «Император Александр III», уклоняясь от убийственного продольного огня противника, положил руль лево на борт и повернул круто вправо почти на ост-зюйд-ост. Находящийся в огненном вихре взрывов и пожаров на борту «Суворова» доблестный капитан 1-го ранга Владимир Иванович Семенов нашел в себе достаточно хладнокровия, чтобы наблюдать за создавшейся обстановкой: «Из правых портов батареи мы могли теперь хорошо видеть «Александра», который был у нас почти на траверзе и держал прямо на «Суворова». За ним следовали остальные. Расстояние уменьшалось. В бинокль уже отчетливо были видны избитые борта «Александра», разрушенные мостики, горящие рубки и ростры, но трубы и мачты еще стояли. По-видимому, вся сила огня японцев была сосредоточена на «Александре III». Временами он казался весь окутан пламенем и бурым дымом, а кругом него море словно кипело, взметывая гигантские водяные столбы... Ближе и ближе... Расстояние не более 10 кабельтовых... И вот — один за другим, целый ряд, так отчетливо видимых попаданий по переднему мостику и в левую 6-дюймовую башню... «Александр» круто ворочает вправо, почти на обратный курс... за ним «Бородино», «Орел» и другие. Ворочают поспешно, даже не выдерживая ли-

нии кильватера... не то — «последовательно», не то — «все вдруг»...» Около 15:20 «Император Александр III», сильно избитый по левому борту, с громадным пожаром на шканцах, вышел из строя вправо, т. е. в сторону, противоположную противнику. Сначала он пытался вступить в кильватер «Орлу», но перекатился влево. «Орел» обогнал его в расстоянии одного кабельтова. На «Александре III» было видно много пробоин в тонком борту. Особенно большая дыра, по-видимому от двух 12" снарядов, выпущенных залпом, приходилась против носовой 12" башни. Во многих местах вокруг пробоин краска выгорела и обнажилась старая суриковая красная грунтовка времен постройки. Корабль казался окровавленным, а из бортовых пробоин выбивалось наружу пламя и клубы густого дыма. Однако трубы и мачты на нем стояли и большая часть башен еще продолжала действовать. Эскадру повел «Бородино», а «Александр III», вскоре справившись с повреждениями, вступил в кильватер «Сисю Великому». Затем наступил период весьма запутанных поворотов и эволюций, которые сводились к судорожным стремлениям, уже по существу разгромленной русской эскадры, следовавшей за «Бородино», ускользнуть от противника, пользуясь дымом и временно сгустившимся туманом. Около 16:00 эскадра, следовавшая на зюйд, попала между броненосцами и броненосными крейсерами противника и была вынуждена принять бой на оба борта. «Император Александр III» после выхода из строя «Сисю Великого» шел в кильватер «Орлу». Его орудия продолжали вести интенсивный огонь по противнику. Около 17:00 «Император Александр III» вышел из строя с большим пожаром и креном. Он прорезал линию за «Навариным», так что «Сисюю» и «Наварину» пришлось дать ему дорогу. Его видели со многих кораблей эскадры. Капитан 1-го ранга Семенов пишет: «Александр III», сильно избитый, с креном и севший в воду почти до портов нижней батареи, держался вне линии, медленно отставая, но не прекращая боя и действуя из уцелевших орудий. Вся

носовая часть у него — от тарана до 12-дюймовой башни — была словно раскрыта...» С броненосца береговой обороны «Адмирал Сенявин» за агонией доблестного гвардейца наблюдал лейтенант Таубе: «Когда «Александр III» последний раз вышел из строя, около 6 часов вечера, и эскадра проходила мимо него, он был весь изрешечен пробоинами, и крен на левый борт был один момент так велик, что, казалось, он ближайшими к воде орудиями вот-вот начнет чертить по ней и перевернется. Но, по-видимому, в оставшихся на нем людях сохранилась еще энергия и силы бороться, и он, ни на минуту не переставая стрелять, молодецки справился с креном и еще раз выпрямился и вступил в линию. Но это последнее усилие ненадолго продолжило его агонию, и уже через полчаса он снова сильно накренился и начал выходить из строя. Около боевой рубки у него был сильный пожар, и с «Сенявина», за которым он шел, на мостике не видели никого из офицеров. Там стоял один сигнальщик, который семафором передал: «Терплю бедствие». Чувя близкую гибель, на бак выскочило довольно много команды, но броненосец вдруг так быстро перевернулся, что большинство из них накрыл собой, и только человек 15 успело выбраться на киль и этим на несколько времени отсрочить момент своей гибели. Одному Богу известно, какой ужасно мучительной смерти подверглись те, которые целые или раненые, оставались еще в живых в нижних помещениях перевернувшегося броненосца. Размолотые машинами, придавленные снарядами и другими тяжестями, они инстинктивно должны были стараться уползти вверх от наплавившей броненосец воды, но наверху встречали палубу, бывшую теперь потолком и, упершись в нее, наполовину искалеченные и задыхающиеся от недостатка воздуха, тонули в той же настигающей их воде».

На траверзе гибнущего броненосца находился крейсер «Адмирал Нахимов», один из офицеров которого мичман Энгельгардт так передает картину увиденного: «Император Александр III», с увеличившимся до опас-

ного от циркуляции креном, прорезал строй, и крейсерский отряд Камимуры сразу перенес огонь на него. В этом, впрочем, уже необходимости не было, так как гибель его была очевидна. Считая, что близость тонущего броненосца может вредно отразиться на крейсере, я об его положении сообщил в боевую рубку. (Когда «Александр» перевернулся, весь крейсер три раза вздрогнул). «Александр III» кренился все больше и больше. С поднятого левого борта кидалась команда. Скоро палуба ушла в воду, показались винты (левый еще работал), затем он быстро перевернулся. Последние из искавших спасения вскарабкались на борт, когда тот был почти горизонтально. Быстро двигаясь вперед, эти люди (человек 20–30) оказались на киле, когда броненосец окончательно перевернулся. Кругом днища плавали сотни голов. К месту гибели броненосца шел «Изумруд». Днище «Александр III» держалось очень долго. К нему уже после захода солнца приближались японские миноносцы. Оно скрылось около 20:30».

К месту гибели «Императора Александра III» ринулся крейсер «Изумруд», командир которого капитан 2-го ранга Фрезен писал в своем донесении о бое: «Около 18:00 с «Ушакова» по семафору передали, что «Александр» терпит бедствие. Сигнал этот отрететовали флагами и одновременно семафором на «Николай». Идти в это время сам для подания помощи не мог, так как был отделен от «Александра» линией броненосцев, идущих тесным строем и поддерживавших усиленный огонь правым бортом. Броненосцы продолжали следовать за «Бородино», сражаясь правым бортом. «Александр» принимал участие в бою и шел не отставая от других броненосцев. В 18:35 на «Александре» показалось пламя между дымовыми трубами, он бросился влево, стал быстро крениться и перевернулся между двумя концевыми броненосцами. Как только заметил, что крен «Александра» увеличивается, положил лево на борт, дал полный ход и пошел к погибающему броненосцу, чтобы по возможности спасти людей. В это время наши броненосцы продолжали уходить от нагоняв-

ших их в строю пеленга семи броненосных крейсеров противника. Подойдя к перевернувшемуся броненосцу, оставшемуся плавать вверх килем, остановил крейсер и стал спускать с ростер гребной катер, т. к. вельботов к тому времени у меня уже не было. Одновременно сбросил в воду все имевшиеся под рукой спасательные круги, пояса и койки. Неприятельские броненосные крейсера, быстро подвигаясь, открыли огонь по «Изумруду». Недолеты ложились между утопающими. До неприятеля расстояние уменьшилось до 26–23 кабельтовых. Поддерживал усиленный огонь по неприятельским крейсерам. Когда расстояние до нашего концевоего броненосца стало 20 кабельтовых, дал полный ход, положил вправо на борт и пошел к эскадре. Катер спустить не успел...»

Время гибели «Императора Александра III» в разных сообщениях варьируется: от 18:45 до 18:55 14 мая 1905 г. Настоящей эпитафией героическому кораблю, с которого не спасся ни один человек, служат строки, написанные Новиковым-Прибоем:

«На смену «Суворову» явился «Александр III», с именем которого навсегда останутся связанными наиболее жуткие воспоминания об ужасах Цусимы. После того, как эскадра лишилась адмирала, он стал во главе боевой колонны и повел ее дальше. На этот броненосец обрушился весь огонь двенадцати японских кораблей. А он, приняв на себя всю тяжесть артиллерийского удара, ценою своей гибели спасал остальные наши суда. В безвыходной обстановке сражения он иногда даже проявлял инициативу, на какую только был способен, не раз прикрывал собою «Суворова» и пытался прорваться на север под хвостом неприятельской колонны. Однажды ему удалось воспользоваться туманом и временно вывести эскадру из-под огня. В продолжение нескольких часов он с выдающимся мужеством вел бой против подавляющих сил врага.

К вечеру это была уже не война, а бойня.

Броненосец «Александр III», как и другие корабли, не выдержал наконец неприятельского натиска. В шесть

часов, сильно накренившись, он вышел из строя. Вид у него в это время был ужасный. С массою пробоин в бортах, с разрушенными верхними надстройками, он весь окутался черным дымом. Из проломов, из кучи разбитых частей вырывались фонтаны огня. Казалось, что огонь вот-вот доберется до бомбовых погребов и крюйт-камер и корабль взлетит на воздух. Но броненосец через некоторое время оправился и, слабо отстреливаясь, снова вступил в боевую колонну. Это была последняя попытка оказать врагу сопротивление.

Что происходило во время боя на его мостиках, в боевой рубке, в башнях и на палубах? Кто же именно был тем фактическим командующим, который так талантливо маневрировал в железных тисках японцев? Были ли это командир корабля капитан 1-го ранга Бухвостов, его старший офицер Племянников или под конец последний уцелевший в строю младший из мичманов? А может быть, когда никого из офицеров не осталось, корабль, а за ним и всю эскадру вел старший боцман или простой рулевой? Это навсегда останется тайной. Но поведение этого гордого корабля в самом ужасном морском бою, какой только знает история, у многих будет вызывать удивление.

Броненосец, вступив снова в строй, переместился уже в середину колонны, а свое почетное головное место уступил однотипному собрату «Бородино». Здесь, на новом месте, «Александр III» продержался еще каких-нибудь 20–30 минут. Достаточно было ему подвергнуться еще нескольким ударам крупнокалиберных снарядов, чтобы окончательно лишиться последних сил. На этот раз он выкатился влево. Очевидно, у него испортился рулевой привод, руль остался положенным на борт. От циркуляции получился сильный крен. Вода, разливаясь внутри броненосца, хлынула к накренившемуся борту, и сразу все было кончено...

С крейсеров «Адмирал Нахимов» и «Владимир Мономах», следовавших за броненосцем, видели, как он повалился на бок, как подрубленный дуб. Многие из его

экипажа посыпались в море, другие, по мере того, как переворачивалось судно, ползли по его днищу к киллю. Потом он сразу перевернулся и около двух минут продолжал плавать в таком положении. К его огромному днищу, поросшему водорослями, прилипли люди. Полагая, что он еще долго будет так держаться на воде, на него полезли и те, которые уже барахтались в волнах. Издали казалось, что это плывет морское чудовище, распутив пряди водорослей и показывая рыжий хребет килля. Ползающие на нем люди были похожи на крабов. Оставшиеся корабли, сражаясь с противником, шли дальше... Там, где был «Александр III», катились крупные волны, качая на своих хребтах всплывшие обломки дерева, немые признаки страшной драмы. И никто и никогда не расскажет, какие муки пережили люди на этом броненосце: из девятисот человек его экипажа не осталось в живых ни одного».

Погибли: командир корабля, капитан 1-го ранга Бухвостов; старший офицер, капитан 2-го ранга Племянников; старший ревизор, лейтенант Воеводский 2-й; старший минный офицер, капитан 2-го ранга Сталь 1-й; мл. минный офицер, лейтенант Игнатьев; старший артиллерийский офицер, лейтенант Эллис 1-й; мл. артиллерийский офицер, лейтенант Демидов; старший штурманский офицер, лейтенант А. Северцев; вахтенные начальники, лейтенанты Храповицкий, Случевский и Ден; вахтенные офицеры, мичманы Бернов, Адлерберг, Баранов 3-й, Всеволожский 4-й, Князев 3-й; прапорщик по морской части Ленкович; старший судовой врач Юрьев; врач Бертенсон; старший судовой механик, полковник Петров; помощник судового механика, штабс-капитан Лебединский; мл. инженер-механик, поручик кн. Гагарин; трюмные механики, штабс-капитан Тетерин и поручик Товтен; священник; 11 кондукторов и 827 матросов.

Корабль находился в строю 1 год и 7 месяцев.

Зачислен в списки Русского Флота 22 августа 1899 г.

Исключен из списков 15 сентября 1905 г.

Состоял в Гвардейском экипаже.

Когда сообщения телеграфных агентств принесли в Россию первые сведения о Цусимском бое, в них о судьбе «Императора Александра III» и его экипажа говорилось скудно, неопределенно, сбивчиво и противоречиво. Родственники офицеров стали засыпать телеграммами всех, кто имел хоть какое-то отношение к эскадре Рожественского и мог что-нибудь знать о судьбе «Императора Александра III». Справлялись в столичных телеграфных агентствах, во французском посольстве и в морском штабе. Всюду был один и тот же ответ: «О судьбе «Александра III» нет решительно никаких вестей». Когда же было выяснено, что броненосец погиб, казалось совершенно невероятным, что весь его экипаж погиб до единого человека. Родственники поручика кн. Гагарина послали запрос даже японскому морскому министру в Токио: «Спасен ли князь Гагарин с броненосца «Александр III»?». На четвертый день, несмотря на состояние войны, пришел чисто японский по вежливости ответ: «Князь Гагарин до сих пор еще не спасен». 26 мая, отвечая на запросы родственников, французское посольство в Петербурге опубликовало следующее заявление: «Сегодня нам сообщено из Токио, что в Японии нет ни одного человека с броненосцев «Александр III», «Бородино» и «Наварин». Прискорбно говорить это, но это правда. Японцы все еще подбирают плавающих в море, и потому пока не нужно терять надежды».

3 июня 1905 г. А. С. Суворин писал в журнале «Новое время»: «Речи Бухвостова оказались пророческими. Эскадра погибла. «Александр III» сражался, как герой, и погиб со всем экипажем. Погибла вся эта симпатичная, мужественная молодежь, напоминавшая скорее взрослых детей, чем закаленных моряков, какими их хотелось бы видеть... Спросите в Главном морском штабе, какие трагические сцены он видел, какое молчаливое горе отцов и стонущее отчаяние матерей и жен»...

4 июня офицеры Гвардейского экипажа провели об-

щую папириду по погибшим на броненосце «Император Александр III» товарищам и сослуживцам.

В 1906 г. на средства, собранные по подписке с офицеров Гвардейского экипажа и родственников погибших, эскадренному броненосцу «Император Александр III» был установлен памятник в садике возле Никольского собора в Петербурге. Памятник представляет из себя элегантную стеллу из красного мрамора, увенчанную державой и орлом. По четырем сторонам стеллы были установлены большие медные доски, на одной из которых барельефом было отлито изображение броненосца, а на трех остальных — фамилии погибших моряков. После революции, видимо, на волне «пролеткульта», доски с фамилиями погибших были самым варварским способом срублены с памятника. В 1973 г. были повешены новые доски и, хотя на них значится «текст восстановлен», таинственным образом отсутствуют фамилии нескольких офицеров, в том числе поручиков Гагарина и Товтена, доктора Бертенсона и, разумеется, судового священника...

**Командиры эскадренного броненосца
«Император Александр III»**

1901–1903 гг. — капитан 1-го ранга Петров 1-й
1903–1905 гг. — капитан 1-го ранга Бухвостов

**Русские адмиралы, державшие флаг на
«Императоре Александре III»**

1904 г. — вице-адмиралы Бирилев и Рожественский

**ОФИЦЕРЫ ЭСКАДРЕННОГО БРОНЕНОСЦА
«ИМПЕРАТОР АЛЕКСАНДР III», ПОГИВШИЕ
В ЦУСИМСКОМ БОЮ**

Командир, капитан 1-го ранга НИКОЛАЙ МИХАЙЛОВИЧ БУХВОСТОВ

Ст. офицер, капитан 2-го ранга ВЛАДИМИР АЛЕКСЕЕВИЧ ПЛЕМЯННИКОВ

Ст. ревизор, лейтенант АРКАДИЙ НИКОЛАЕВИЧ ВОЕВОДСКИЙ 2-й

Ст. минный офицер, капитан 2-го ранга ВАЛЕНТИН ФЕДОРОВИЧ СТААЛЬ 1-й

Мл. минный офицер, лейтенант ВЛАДИМИР НИКОЛАЕВИЧ граф ИГНАТЬЕВ

Ст. арт. офицер, лейтенант ВЕНИАМИН АЛЕКСАНДРОВИЧ ЭЛЛИС 1-й

Мл. арт. офицер, лейтенант ЕВГЕНИЙ ГЕОРГИЕВИЧ ДЕМИДОВ

Ст. штурм. офицер, лейтенант АЛЕКСЕЙ ПЕТРОВИЧ СЕВЕРЦОВ

Вахт. нач., лейтенант НИКОЛАЙ СЕРГЕЕВИЧ ХРАПОВИЦКИЙ

Вахт. нач., лейтенант КОНСТАНТИН КОНСТАНТИНОВИЧ СЛУЧЕВСКИЙ

Вахт. нач., лейтенант НИКОЛАЙ ВЛАДИМИРОВИЧ ДЕН

Вахт. офицер, мичман АЛЕКСАНДР АЛЕКСАНДРОВИЧ БЕРНОВ

Вахт. офицер, мичман АЛЕКСАНДР АЛЕКСАНДРОВИЧ АДЛЕРБЕРГ

Вахт. офицер, мичман НИКОЛАЙ НИКОЛАЕВИЧ БАРАНОВ 3-й

Вахт. офицер, мичман ПЕТР АНДРЕЕВИЧ ВСЕВОЛОЖСКИЙ 4-й

Вахт. офицер, мичман ЮРИЙ МИХАЙЛОВИЧ КНЯЗЕВ 3-й

Вахт. офицер, прап. по мор. части ГЕОРГИЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ ЛЕШКЕВИЧ

Ст. суд. мех., полковник АЛЕКСАНДР ИВАНОВИЧ ПЕТРОВ 3-й

Пом. суд. мех., штабс-капитан АНДРЕЙ АЛЕКСЕЕВИЧ ЛЕБЕДИНСКИЙ

Трюмн. мех., штабс-капитан АЛЕКСАНДР АЛЕКСАНДРОВИЧ ТЕТЕРИН

Мл. суд. мех., поручик ЭДУАРД АНТОНОВИЧ ТОТБЕН

Мл. суд. мех., поручик ГРИГОРИЙ ГРИГОРЬЕВИЧ князь ГАГАРИН

Мл. суд. мех., прап. мех. части АЛЕКСЕЙ ГРИГОРЬ-
ЕВИЧ СОКОЛОВ

Мл. суд. мех., прап. мех. части ВЛАДИМИР ВИК-
ТОРОВИЧ НАГОРСКИЙ

Ст. суд. врач, надворный сов. ПЕТР ПАВЛОВИЧ
ЮРЬЕВ

Мл. суд. врач, док. мед. БОРИС ЛЬВОВИЧ БЕРТЕН-
СОН

Шкипер, титулярный сов. ФЕОКТИСТ ИВАНОВИЧ
ЧУФАРИН

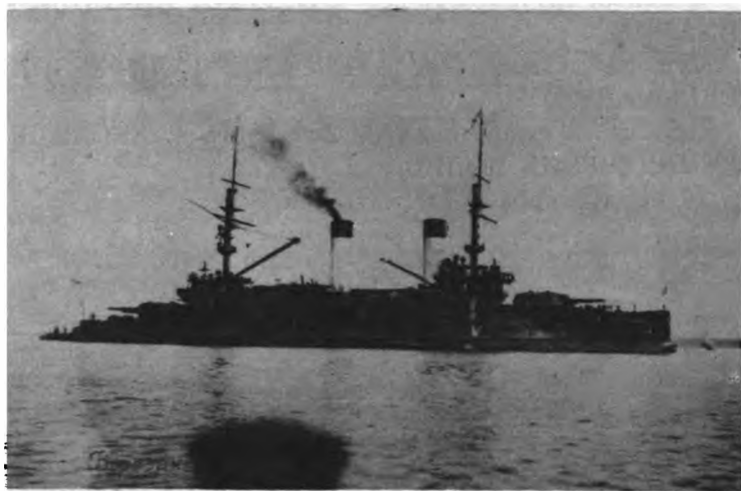
Суд. священник, отец АЛЕКСАНДР (АНДРЕЕВИЧ
НЕДРЫГАЙЛО)

Приком. к штабу капитан 2-го ранга АЛЕКСАНДР
КЛЕМЕНТЬЕВИЧ ПОЛИС

11 кондукторов и 827 матросов.

БОРОДИНО

Бородино — подмосковное село, около которого 24–26 августа 1812 г. произошло сражение между русскими и французскими войсками, закончившееся отходом русской армии и сдачей Москвы



«Бородино» (ББ-14)

Водоизмещение: 13516 т

Главные размерения: 121,2×23,2×7,9 м

Скорость максимальная: 17,8 узла

Вооружение: четыре 12-дюймовых орудия в башнях, двенадцать 6-дюймовых орудий в шести двухорудийных башнях, двадцать 75-мм, двадцать 47-мм и два 37-мм орудия, 2 десантных пушки, 8 пулеметов, 2 надводных и 2 подводных ТА

Мощность механизмов: 16300 л. с.

Бронирование: Борта — 100–203 мм

Казематы — 76 мм

Башни — 152–254 мм

Палуба — 32–51 мм

Боевая рубка — 203 мм

Экипаж (штатный): 30 офицеров, 800 матросов

Тип: «Император Александр III»

Эскадренный броненосец «Бородино» был заложен 11 мая 1900 г. в эллинге Нового Адмиралтейства в Санкт-Петербурге. Строительство корабля велось в рамках программы 1898 г. для нужд Дальнего Востока. Работами руководил корабельный инженер Скворцов Д. В.

Заложенный одновременно с «Императором Александром III», «Бородино» строился уже по несколько измененному проекту. Конструкцию корпуса «Бородино» и четырех последующих кораблей этого типа пытались улучшить по сравнению с прототипом с помощью изменения узла соединения с бортом нижней броневой палубы, выполненной со скосом к нижней кромке броневых пояса, а также соединения продольной броневой переборки со скосом. В сравнении с головным кораблем на «Бородино» была изменена форма форштевня и обводы кормы. Новое Адмиралтейство, которое при строительстве кораблей всегда отличалось крайне медленными темпами и низким качеством выполняемых работ, на этот раз довольно быстро (и достаточно качественно) собрало на стапеле корпус нового броненосца. 8 сентября 1901 г. эскадренный броненосец «Бородино» был спущен на воду, перестояв на стапеле всего на месяц больше «Императора Александра III», которого строил Балтийский завод, имеющий гораздо большие технологические возможности.

Достройка корабля затянулась. Запоздали с поставками контр-агенты, особенно Франко-Русский завод, изготовлявший машинную установку. Бортовую броню для «Бородино» отлил Ижорский завод, вертикальную броню — завод Карнеги, а палубную — французский завод «Шатильон Комантри». Башенные 12" и 6" арт-установки для броненосца изготовил Металлический завод (537000 р. и 632000 р. соответственно).

В достроечных работах прошел 1902 и 1903 гг. Наступила зима 1904 г., а с ней и ошеломляющее известие о нападении японцев на Порт-Артур. Лишь в мае 1904 г. «Бородино» был прибуксирован из Петербурга в Кронштадт для окончательной достройки и вооружения. В июле корабль вышел на ходовые испытания. И тут выяснилось, что «Бородино» не может развить скорость более 16 узлов, а на 12 узлах уже начинают нагреваться эксцентрики машин. Попутно выяснилось, что по остойчивости «Бородино» несколько не лучше «Императора Александра III», с той же тенденцией к опрокидыванию на циркуляции. Начались лихорадочные работы по исправлению обнаруженных дефектов. Но время уже считалось даже не на дни, а на часы. Проектной скорости 18 узлов «Бородино» так и не показал. При повторном пробеге на полных оборотах броненосец достиг 17,4 узла. На эксцентрики лили воду, которая с шипением испарялась. А тут еще выяснилось, что на корабле весьма ненадежен электропривод руля и имеется повышенная вероятность заклинения руля в положении «на борт». И все это при наличии опасности перевернуться при циркуляции. Практически ни одна из систем «Бородино» не была сдана на испытаниях, проходивших в невероятной спешке и нервозности. 2-я Тихоокеанская эскадра была уже сформирована и «Бородино» зачислен в нее в качестве одного из четырех кораблей, составляющих боевое ядро эскадры.

28 августа 1904 г. эскадренный броненосец «Бородино» был освящен и вступил в строй под командованием капитана 1-го ранга Серебренникова. На палубе оркестр играл туш, команда кричала «Ура!», в кают-компании состоялся банкет, на котором помимо родных и друзей офицеров броненосца присутствовали и строители во главе с корабельными инженерами Скворцовым и Политовским. Строителей благодарили, преподнесли им цветы... (Общая стоимость постройки 14573254 рубля). В тот же день «Бородино», подняв флаг, вышел на большой Кронштадтский рейд, а 29 августа в 09:00 эс-

кадренный броненосец «Бородино», снявшись с якоря, ушел из Кронштадта в Ревель, следуя в кильватер броненосцу «Император Александр III». 30 августа на пути в Ревель эскадру обошла яхта «Царевна» под флагом Николая II. На «Бородино», как и на других кораблях, играли «захождение», оркестр исполнял гимн, команда кричала «Ура!». На корабле царил какой-то нервный подъем и возбуждение. 30 августа в 07:00 эскадра пришла в Ревель, а приказом от 31 августа 1904 г. броненосец «Бородино» был официально отчислен «от отряда судов, назначенных для испытания». Однако корабль испытаний не прошел и на его борту еще находились специалисты из МТК, которые вместе с корабельным инженером Шангиным измеряли метацентрическую высоту корабля, крены на циркуляции, остойчивость и пр. А между тем «Бородино» включился в программу боевой подготовки, чтобы дать хоть какую-то практику своему набранному в последний момент разношерстному экипажу. С 6 по 19 сентября «Бородино» участвовал в учебных стрельбах и эволюциях в районе острова Карлос. Командовавший броненосцем капитан 1-го ранга Серебренников слыл либералом и в молодости даже попал в тюрьму за слишком вольные взгляды, высказанные вслух. По утверждению Новикова-Прибоя, адмирал Рожественский за глаза называл Серебренникова «безмозглым нигилистом», но несмотря на это тот считался одним из наиболее опытных командиров Русского Флота, умевших сплотить вокруг себя личный состав. Капитан 1-го ранга Серебренников тщательно следил, чтобы матросы с «Бородино» были хорошо накормлены и одеты. Во время каторжных погрузок угля на эскадре командир «Бородино» предпочитал получить выговор от командующего, нежели подгонять своих валящихся с ног подчиненных. Броненосец «Бородино» был в числе тех немногих кораблей эскадры, на котором перед уходом из Кронштадта позаботились о комплектовании библиотеки для матросов. Причем, большую часть книг капитан 1-го ранга Серебренников приобрел за собственный

счет. 26 сентября броненосец «Бородино» был посещен царем во время Высочайшего смотра в Ревеле, а 28 сентября «Бородино», следуя за «Императором Александром III» и имея за кормой броненосец «Орел», ушел из Ревеля в Либаву, куда прибыл 29 сентября. 30 сентября адмирал Рожественский получил от Морского Технического комитета результаты испытаний остойчивости броненосца «Бородино». По проекту «Бородино» должен был иметь водоизмещение с полным запасом топлива 13940 т, среднее углубление 26 футов 8" и метацентрическую высоту 4,3 фута. В результате испытаний выяснилось, что «Бородино» имеет водоизмещение 15275 т, осадку — 29 футов и 1,5" и при этом метацентрическую высоту всего 2,5 фута. С такой остойчивостью корабль должен был пройти три океана и вступить в бой с японским флотом! Поэтому МТК рекомендовал для всех броненосцев типа «Бородино» следующее:

1. Новых грузов на броненосцы не принимать. Если не встретится серьезных препятствий, то выгрузить с броненосцев на транспорты возможно большую часть запасов и прочих грузов, имеемых сверх нормальной погрузки.

2. Избегать наличия в трюмах броненосцев жидких грузов, способных переливаться при качке, для чего, например, расходовать запас пресной воды из междудонных систем в известной последовательности.

3. Держать все тяжелые передвижные грузы на местах закрепленными.

4. Расходовать уголь с расчетом, чтобы по мере опораживания нижних ям пересыпать в них уголь из верхних.

5. При плавании на крупном волнении держать все порта и прочие отверстия батарейной палубы задраенными. Эта рекомендация была хорошим дополнением к знаменитому приказу № 7 адмирала Рожественского от 28 июня 1904 г...

2 октября эскадра вышла из Либавы. В. П. Костенко записал в своем дневнике: «С кормового мостика

(«Орла») мой взор охватывал всю эскадру. Равнение в обеих колоннах корабли держали довольно точно. Только «Бородино» по временам без видимых причин выкашивался бортом вправо из линии створа мачт передних броненосцев. Его рулевые, видимо, еще не освоились с повадками корабля на ходу. На корабле продолжались мучения с электроприводом руля, а к тому же еще на переходе к Датским проливам выяснилось, что происходит непонятная утечка пресной воды, предназначенной для питания котлов». При проходе проливов эскадра получила сведения о возможности нападения на нее японских миноносцев, сосредоточенных на английских базах. Нервное напряжение в ожидании этого нападения привело к тому, что русские безжалостно расстреляли флотилии английских и датских рыбаков. В этом инциденте «Бородино» перещеголял все другие корабли, открыв по несчастным рыбакам огонь из 12-дюймовых орудий главного калибра. На флагман с «Бородино» сообщили, что ясно видели «два контр-миноносца, которые маневрировали, прикрываясь рыбацкими пароходами». Что действительно произошло во время «Гулльского инцидента», до конца не выяснено до сих пор, но шуму этот инцидент наделал много и чуть не втянул Англию в войну на стороне Японии. 13 октября «Бородино» вместе с броненосцами своего отряда пришел в испанский порт Виго и, погрузив уголь, стал ожидать, когда «Гулльский инцидент» не разрешится на высоком дипломатическом уровне. Созванная по этому случаю Международная следственная комиссия потребовала для допроса свидетелей инцидента. В числе других офицеров в Гаагу с броненосца «Бородино» был командирован мичман Шрамченко. В ночь перед приходом в Виго «Бородино» сообщил эскадре, что им были замечены в океане три миноносца, следовавших за русскими кораблями на большом расстоянии в полосе дыма, который оставляли за собой броненосцы. Сообщение «Бородино» проверить не удалось, но его приобщили к свидетельским показаниям. 19 октября «Бородино» в составе сво-

его отряда броненосцев покинул Виго, и, идя в кольцо английских крейсеров, прибыл 21 октября в Танжер. Приняв уголь, корабли 1-го боевого отряда пошли в дальнейший путь вокруг Африки, в то время, как часть эскадры направилась через Суэцкий канал. Рандеву было назначено на о. Мадагаскар. 30 октября «Бородино», занимая свое обычное место в строю между «Александром» и «Орлом», прибыл в Дакар, приняв на борт с транспортов 1747 т угля. Погрузка шла при страшной тропической жаре, броненосец раскачивался на зыби, окутанный густыми облаками угольной пыли. 3 ноября эскадра покинула Дакар и взяла курс к берегам Габуна. 5 ноября на «Бородино» лопнули два эксцентриковых бугеля левой машины. Пока их заменяли, «Бородино» в течение 36 часов шел под одной машиной. Эскадра сбавила ход до 7 узлов. 7 ноября на «Бородино» вышла из строя вторая машина. Корабельный инженер Политовский с грустью записал в своем дневнике: «С «Бородино» все не ладится. Другая машина тоже не работает, время от времени греется подшипник. Все стоят и ждут «Бородино». Но из-за разных случаев, подобных бородинскому, время теряем, и теряем бесполезно. Только к 8 часам утра «Бородино» исправил свою машину. Теперь вся эскадра идет своим обычным ходом. 11 ноября на «Бородино» снова сломалась машина, что вызвало гнев Рожественского, который и так не очень жаловал капитана 1-го ранга Серебренникова». Костенко вспоминает: «Я вдруг почувствовал, что корабль, идя вперед довольно хорошим ходом, дал «полный назад», так что палуба затряслась под моими ногами, как в лихорадке. Бросаюсь на носовой мостик узнать, что случилось. Вижу справа по борту контуры и огни броненосца, узнаю «Бородино», а впереди слева — «Суворов» и «Александр». Все корабли усиленно и нервно сигналили степановскими фонарями. В колонне — полный беспорядок. «Бородино» объявляет, что у него в правой машине стук. Адмирал приказывает: «Переговорите с флагманским механиком, можно ли исправить повреж-

дение». «Бородино» не дает никакого ответа. Адмирал, рассердившись, сигналил: «Занять место вне строя на правом траверзе «Суворова», намереваясь, очевидно, держать провинившийся корабль под своим личным надзором. Но «Бородино», не обращая внимания на сигналы адмирала, продолжает плестись, как Бог на душу положит, и, видимо, занят выяснением характера повреждения, не желая тратить время на препирательства с адмиралом. Вдруг «Бородино» дает сигнал: «Повреждение исправлено, прошу разрешения войти в строй». На этот раз Рождественский вспылил: «Прекратить болтовню и немедленно выполнить приказание». Понемногу порядок в колонне восстановился. Через час гнев адмирала остыл, и он приказал «Бородино» занять свое место в строю. И снова воцарилось спокойствие тропической ночи, полной задумчивой мечтательности...»

13 ноября эскадра пришла к устью реки Габун вблизи Либревилья, где началась очередная погрузка угля, в ходе которой «Бородино» принял 1315 т. 17 ноября офицеры некоторых кораблей, в том числе и «Бородино», были впервые отпущены на берег, совершив поездку в Либревиль. 18 ноября эскадра покинула Габун, а 19 ноября на «Бородино», как и на большинстве других кораблей, началось празднование перехода через экватор. На «Бородино», выражаясь современным языком, была прекрасно налаженная матросская самодеятельность. Особенно выделялась труппа клоунов, которые по отзывам очевидцев работали на профессиональном уровне. Эта труппа помогала не только своему экипажу перенести тяготы беспримерного похода, но и выезжала с «гастролями» на другие корабли. В разгар праздника на «Бородино» сломалась рулевая машинка, вернее, ее электропривод. Эскадра остановилась, ожидая, когда «Бородино» исправит повреждение...

24 ноября, невзирая на противодействие португальских властей, эскадра приняла уголь в бухте Грит-Фиш («Бородино» принял 628 т) и 28 ноября, пройдя тропик Козерога, пришла в контролируемую немцами бухту

Ангра-Пекена, где «Орел» потерял якорь. На поиски орловского якоря «Бородино» командировал своего во-долаза.

2 декабря старший офицер «Бородино» капитан 2-го ранга Макаров, руководя погрузкой угля, упал в угольную яму и сильно повредил себе ногу, выбыв на несколько дней из строя. Между тем в тягостных условиях этого рокового похода, в буднях тяжелой корабельной службы, каторжных угольных погрузок, в жаре и духоте тропических широт жизнь экипажа «Бородино» отличалась сплоченностью и даже какой-то патриархальной простотой. Капитан 1-го ранга Серебренников отлично понимал, что затеянный поход является авантюрой, что в случае встречи с японским флотом всех ждет неминуемая гибель, а потому изо всех сил старался не создавать своему экипажу каких-то лишних трудностей, с полным спокойствием получая многочисленные выговоры от адмирала. Флагманский корабельный инженер Политовский, проведенный на «Бородино» все время, от закладки до ввода в строй, а затем переведенный на «Суворов», писал в своем дневнике: «3 декабря... Был сегодня на «Бородине»... пробыл, как всегда, долго. Прямо удивительно, побываю на «Бородине», и всегда расположение духа у меня меняется в лучшую сторону. Я уже не раз это замечал, и на этот броненосец я всегда отправляюсь с удовольствием». Интересно отметить, что «Бородино» был, пожалуй, единственным кораблем в эскадре, где получаемые с берега и транспортов русские газеты официально распределялись среди матросов. В бухте Ангра-Пекена броненосцы приняли двойной запас угля (2200 т), поскольку до Мадагаскара предстояло пройти 2700 миль, а ожидаемые в 40-х широтах штормы не позволили бы на пути принять уголь с транспортов. На «Бородино» уголь находился везде: в коридорах жилых помещений, в помещениях минных аппаратов и на нижней батарейной палубе 75-мм орудий. Осадка броненосца увеличилась до 30 футов и 1 дюйма. Броневой пояс полностью скрылся под водой. Опустившиеся

почти до уровня воды порты 75-мм орудий были задраены и проконопачены. 5 декабря эскадра покинула бухту и взяла курс на Мадагаскар вокруг мыса Доброй Надежды. 6 декабря открылась вершина Столовой горы и в 16:00, находясь в 7 милях южнее мыса Доброй Надежды, эскадра повернула к Игольному мысу, а 7 декабря в 01:00 на меридиане Игольного мыса легла на северо-восточный курс и вступила в Индийский океан. Еще никогда в военно-морской истории человечества столь крупное соединение боевых кораблей и транспортов не совершало похода из Европы вокруг мыса Доброй Надежды. А ведь это была всего лишь половина пути... Ночью погода стала свежеть, и к утру сила ветра дошла до 9 баллов со штормовыми порывами. Крупная волна достигала высоты 25 футов при длине около 200 футов. Боковые размахи броненосцев типа «Бородино» при попутном ветре и волнении доходили до 8°, корпуса броненосцев сильно дрожали, потрескивали стальные крепления. К утру 8 декабря ветер усилился до степени шторма. Высота волны достигла 40 футов при длине 350 футов. «Колонна из пяти броненосцев, — вспоминал адмирал Рожественский, — представляла в это время редкое зрелище. Колоссы, в миллион пудов каждый, шесть раз в минуту поднимались на высоту в 40 футов, так что ближайший задний мателот казался то уходящим в воду по марса-рею, то взбиравшимся на вершину холма. Все пять броненосцев давали впечатление какой-то бешеной пляски. Число боковых размахов держалось около 8 в минуту, а боковые колебания не превосходили 12°».

На «Бородино», несмотря на то, что все, что можно было, намертво задраено и законопачено, вода на палубах переливалась целыми каскадами. В каютах и жилых помещениях было очень тяжело дышать: воздух был, как в бане. Вода попадала также в башни, кочегарки и машину. «Лучше всех кораблей, — отметил наблюдавший с «Суворова» Политовский, — держался «Бородино». Им можно было любоваться». (Этот шторм был

первым серьезным испытанием морских качеств новых броненосцев. При этом надо помнить, что корабли были сильно перегружены, имея на 8 декабря 1700 т угля, вместо нормального полного запаса в 1100 т, причем лишние 600 т были размещены выше угольных ям). 16 декабря эскадра пришла на о. Мадагаскар и стала на якорь в проливе у небольшого островка Сент-Мари. По кораблям поползли зловещие слухи о возможности внезапного удара японских миноносцев по русским кораблям в водах Мадагаскара. В связи с гибелью в Артуре 1-й Тихоокеанской эскадры иностранные и русские газеты распространяли подsunутую японцами дезинформацию о развертывании в Индийском океане боевых соединений японского флота. С «Суворова» официально сообщили, что 6 декабря мимо Сингапура прошла в Индийский океан сильная японская эскадра. При ходе 11 узлов она могла уже к 20 декабря появиться у берегов Мадагаскара.

И именно 20 декабря «Бородино» по семафору донес, что незадолго до спуска флага с его марсов были обнаружены четыре больших военных корабля, идущих в кильватере. Затем три корабля повернули и скрылись. На оставшемся же был зажжен огонь. Спустя немного, было видно, что этот корабль, закрыв огни, переменял курс и скрылся. (Интересно, что именно сигнальщики «Бородино» во время «Гулльского инцидента» «ясно» видели два миноносца, выходящих в атаку под прикрытием рыболовных судов. Они же на подходе к Виго «ясно видели» несколько преследующих эскадру миноносцев. И тут они увидели почти целую эскадру крупных боевых кораблей. Поскольку уже доподлинно известно, что японские корабли и не думали выдвигаться к Мадагаскару, а равным образом там не было ни английских, ни французских отрядов, то все виденное сигнальщиками с «Бородино», видимо, следует отнести к нервному перенапряжению или же к известным последствиям приближающегося Рождества).

Игнорируя французский нейтралитет, эскадра 21 де-

кабря перешла в более защищенную бухту Танг-Танг, где броненосцы приняли уголь («Бородино» 1761 т). Тревожное настроение нарастало с каждым часом. Комендоры дежурили у орудий. Последовал приказ выставить сетевое ограждение, что было совсем нелегко, поскольку все приспособления для этого были повреждены бесконечными погрузками угля. Ночью корабли были полностью затемнены. С корабля на корабль передавали мегафоном, если видели мерцающий свет у своего соседа. Эскадра притаилась, и только звон отбиваемых склянок время от времени нарушал тишину. Все офицеры, механики и даже врачи забрались на мостики и вместе с комендорами и сигнальщиками всматривались в непроницаемый мрак, окутавший вход в бухту. Для наблюдения люди были посланы на марсы и салинги. В 23:00 в океане были замечены восемь огней, которые в течение двух часов мелькали сначала перед входом в бухту, а затем скрылись за косой. Вскоре огонь появился также на берегу позади линии броненосцев и методически начал мигать. Утром выяснилось, что огни в море принадлежали местным рыбакам, а огонь на берегу служил им маяком. 24 декабря эскадра вышла из бухты Танг-Танг в Носси-Бэ, куда уже прибыл отряд адмирала Фелькерзама, следовавший Суэцким каналом. 25 декабря, в первый день праздника Рождества, с подъемом флага все корабли подняли стеньговые флаги. С 08:30 до полудня эскадра стояла в море с застопоренными машинами. На «Бородино» велась праздничная приборка. Затем состоялись обедня и молебен. Экипаж был собран на шканцах, где по традиции капитан 1-го ранга Серебренников с чаркой в руке поздравил офицеров и матросов с праздником, поблагодарив их за все труды, связанные с этим тяжелейшим походом. Команда прокричала «Ура!» любимому командиру, после чего «Бородино», как того требовал устав, дал салют в 31 выстрел. В полдень эскадра двинулась дальше. Безлунная ночь с 25 на 26 декабря прошла тревожно. С «Бородино» и других кораблей снова видели какие-то огни

в стороне от курса эскадры. Снова опасались атаки. Расчеты спали у орудий повахтенно. В ходовой рубке «Бородино» капитан 1-го ранга Серебренников, старший офицер, капитан 2-го ранга Макаров и старший штурман, лейтенант Чайковский с тревогой вглядывались в карту этих вод, где многочисленные банки и мели почти все пестрели надписями «недостоверно», «положение сомнительно».

27 декабря в 11:00 эскадра пришла в Носси-Бэ и соединилась с отрядом адмирала Фелькерзама. Команды были выстроены на палубах и кричали «Ура!». Адмиралы обнялись и расцеловались. Праздничная атмосфера, царившая на эскадре, была сильно омрачена известием о падении Порт-Артура, в результате чего корабли 1-й Тихоокеанской эскадры, на усиление которой шла эскадра Рожественского, оказались потопленными в гавани и попали в руки противника. Кроме того, на Мадагаскар не пришли немецкие угольщики, убоявшись энергичных демаршей японского правительства. Заколебался и Петербург, где многие уже видели бессмысленность похода 2-й эскадры.

29 декабря на «Бородино» два матроса спустились в бортовой коридор и задохлись там, хотя горловина и была открыта. Политовский записал в своем дневнике: «30 декабря. Не успел вчера окончить письма, как меня послали на «Бородино». В двенадцать часов ночи приехал туда. Там случилось несчастье: два матроса задохлись насмерть в бортовом коридоре. Духота в этих коридорах страшная, воздуху мало, есть ядовитые газы. Матросы, я так думаю, обессилели, не могли подняться по трапу, упали, разбили себе головы и задохлись. Покойных хотели вскрывать, но потом оставили это. Ночевал на «Бородине», в адмиральской столовой на диване, встал в 6 часов, проспав часа два или три. Было страшно жарко и душно, хотя двери и окна были открыты. Жара здесь такая сильная, духота так тяжела, что просто невыносимо, особенно духота: все время ходишь мокрый от пота. Вчера на «Бородине» при мне был

случай дурноты с писарем от духоты, и это ночью, когда хоть немного свежее, чем днем. Солнечные удары часты. Адмирал написал жестокий приказ по поводу смерти двух матросов на «Бородине». От меня требовалось добавить в этот приказ некоторые технические данные. Воспользовавшись этим, я, насколько мог, смягчил приказ, отдавая его в печать. В четыре часа хоронили умерших матросов с «Бородина», на отпевании был адмирал. Тела их на катере перевезли на миноносец «Бравый», а он отвез их в море подальше от берега и там предал погребению. Церемония была печальная. Когда катер с телами отвалил от «Бородина», выстрелили из пушки, музыка играла «Коль славен», команда и офицеры всех кораблей стояли во фронте... На «Бородине» я видел, как офицеры, спасаясь от жары, спали на палубе среди угля, точно команда. Нераздетые, грязные. Ложе офицера тем только отличалось от матросского, что были цыновки. Когда я увидел эту спящую компанию, сначала не поверил своим глазам. Тяжелое это плавание, не чета другим...»

Адмирал Рожественский хотел воспользоваться вынужденной стоянкой на Мадагаскаре, чтобы хоть немного повысить боевую подготовку вверенных ему кораблей. Костенко вспоминает: «18 января. Сегодня вышли из Носси-Бэ в океан для учебных стрельб. Результаты первого опыта оказались настолько скандальными, что адмирал не преминул по этому поводу выпустить приказ, в котором зло высмеивал эскадру и ее личный состав. И действительно, есть над чем призадуматься. Ведь эскадра готовится идти в смертный бой, а стрелять и маневрировать совершенно не умеет. Когда адмирал поднял сигнал: «Из кильватерной колонны перейти «всем вдруг» в строй фронта на 8 румбов влево», то после поворота эскадра представляла картину не боевого построения, а стада баранов, идущего вразброд. Началась стрельба, и тогда вскрылось, что боевая подготовка никуда не годится... На возвратном пути у «Бородино» потекли два котла. На нем сел пар, и он начал отставать,

но не потрудился предупредить «Орел» об уменьшении хода. Чуть не произошло столкновение. «Орел» занял место «Бородино», которому адмирал выразил свое особое неудовольствие и объявил, что на неделю лишает офицеров права съезжать на берег. В конце учения был сигнал: «Завтра эскадра снимается в 6 часов утра... «Бородино» и «Нахимову» быть готовыми дать 18 узлов хода». Последнее распоряжение надо отнести к числу адмиральских издевательских шуток. Всем понятно, что оба корабля в том состоянии, в котором находятся, в лучшем случае могут развить 13–14 узлов». Учения продолжались и в дневниках различных участников похода то и дело появляются такие записи: «Сегодня при маневрировании «Бородино» и «Александр» два раза чуть не столкнулись. Слава Богу, что не случилось этого несчастья: оно было бы огромно... Во время одного внезапного поворота «Суворов» и «Александр» столкнулись бортами. «Орел» в этот момент в свою очередь чуть не наскочил на «Бородино», но успел дать полный ход назад, а «Ослябя» пролетел под самой кормой «Орла».

Однако средств на проведение интенсивной программы боевой подготовки не было. Таял уголь, а переговоры с Гамбург-Американской компанией, снабжавшей эскадру углем, затянулись. Корабли требовали ремонта. «Старички» разваливались на глазах, а новейшие корабли, ушедшие в поход прямо от достроечных стенок, фактически не прошли испытаний и обнаруживали у себя все новые и новые дефекты. На «Бородино» старший механик Рябинин и корабельный инженер Шангин пытались довести «до ума» машину броненосца. Трюмные чеканили котлы. Попутно выяснилось, что в столь перегруженном состоянии на корабле не действуют подводные минные аппараты. На берегу, идущие на смерть люди, искали какой-то разрядки. Тихий и мало кому до сих пор известный поселок запестрел вывесками публичных и игорных домов, из Европы и колоний туда хлынули целые цветники проституток, спекулянтов и шулеров. Туземное население мастерски научилось ругать-

ся матерно по-русски. Участились случаи пьяных дебошей, особенно среди экипажей вспомогательных судов. Старший врач «Бородино» Лукин, пытаясь остановить разгром одной туземной лавченки, был избит пьяными матросами вспомогательного крейсера «Урал». Группа офицеров с «Бородино» в белых кителях вдруг начала пробиваться через непроходимые заросли окружающего поселок девственного леса, раздирая в кровь руки, пачкая и разрывая свою белоснежную униформу...

30 января на «Бородино» снова состоялись похороны. Один из матросов броненосца простудился и был направлен на госпитальное судно «Орел». Вылечившись, матрос был выписан из госпиталя и сидел на палубе «Орла», ожидая катер с «Бородино». Неожиданно он упал и умер. По ритуалу миноносец увез его тело в море для погребения. За миноносцем на катере следовал капитан 1-го ранга Серебренников, провожая в последний путь своего матроса...

Через несколько дней на госпитальный «Орел» был списан с «Бородино» матрос с оторванными пальцами рук.

15 февраля на «Бородино» начались работы по очистке подводной части корпуса от ракушек и водорослей, приросших к наружной обшивке во время похода. Весь главный броневой пояс корабля на глубину до 7 футов оброс длинной зеленой «бородой». Работы выполнялись с помощью водолазов и специально изобретенных тросовых подкильных концов с металлическими скребками. Водолазы обратили внимание на то, что днище «Бородино» (и других кораблей его типа) за 4,5 месяца похода и стоянок в теплых морях осталось почти совершенно чистым. Обрастание наблюдалось только на вертикальных подводных бортах. Не меньшего ремонта, чем корабли, требовали их экипажи. Ужасные условия плавания, тяжелые корабельные работы, громадные погрузки угля, отсутствие нормальных жилых помещений, использованных под засыпку углем,— все это чрезвычайно ускорило износ обуви и одежды. На запросы эс-

кадры из Петербурга пришло уведомление, что комплект обмундирования послан по железной дороге во Владивосток, а пришедший из России транспорт доставил из Иерусалима от дамского благотворительного комитета нательные крестики, освященные на гробе Господнем. По разнарядке «Бородино» получил 8 таких крестиков для офицеров и 27 — для матросов... На «Бородино», где вопрос с обмундированием стоял менее остро, чем на других кораблях, поскольку командование броненосцем позаботилось об этом перед уходом из России, не менее остро стояла проблема обуви. В Носси-Бэ на корабельные средства и на деньги, собранные офицерами, были приобретены ботинки для машинной команды, но они оказались недолговечными и быстро разваливались от масла и угля. Тогда по почину «Орла» на «Бородино» стали плести для матросов лапти из ворса.

19 февраля, в день поминовения воинов, «на поле брани живот положивших», на «Бородино» был отслужен молебен, а затем состоялся корабельный праздник. Политовский, приглашенный, как всегда, на «Бородино», вспоминает об этом в письме к жене: «В 11 часов отправился на «Бородино». И дернуло меня одеть кортик, никогда его не ношу, а тут нацепил. Вылезая по трапу, задел им за что-то, он выскочил, упал в воду и утонул на глубине 12 сажен. Механик с «Бородина» обещал сделать мне бутафорскую ручку. Буду носить ее, прицепив к ножнам, чтобы хоть вид-то иметь приличный... На «Бородине» был очень парадный и веселый завтрак. Кают-компанию выкрасили. Палубу покрыли коврами. По углам расставили массу растений. Стол накрыли в форме буквы «П». Поставили на него много цветов в горшках, скатерть усыпали цветами. Перед каждым прибором было раскрашенное меню. Гостей было много. Играла музыка. Удивительно дружная кают-компания — почти все друг с другом на ты. Вечно шутят, смеются, забавляются, но дела не забывают. После завтрака разбились на кучки и вино полилось рекой. Музыкантов поставили у кают-компания, вынесли туда

столики. Многие офицеры сами дирижировали, играли мой любимый малороссийский марш. Сначала я почти ничего не пил, но, попав в кучку, где сидели слушавшие музыку, и услышав малороссийский марш, начал пить шампанское. Много его выпил, и с каждым бокалом вспоминал, как ты боялась, что я начну пить. Компания разошлась, и многие пустились в пляс. В шесть часов сел на катер, чтобы ехать домой...»

Между тем стоянка затягивалась, а на эскадре машинных, артиллерийских и прочих расходных запасов оставалось всего на два месяца. Ходили упорные слухи, почерпнутые главным образом из газет и флагманской канцелярии, что эскадру отзовут в Россию. Эти слухи опровергались другими, в частности, что после прихода отряда капитана 1-го ранга Добротворского эскадра пойдет дальше.

27 февраля на «Бородино» праздновали праздник Масленицы. Играл замечательный оркестр броненосца, пел хор матросов. На обед офицерам и команде подали блины со сметаной. (Такое мог устроить на своем корабле только Серебренников!). В разгар праздника пришло известие о разгроме русской армии под Мукденом. 50000 убитых, 80000 пленных. Остатки армии откатываются по всему фронту. С минуты на минуту может быть отрезан или даже захвачен Владивосток! 28 февраля капитан 1-го ранга Серебренников писал в Петербург: «Говорят, что мы скоро уходим во Владивосток. Наверно, неправда. Идти туда после падения Артура, идти в том составе, что мы имеем, нельзя, бессмысленно. Да мы, я в этом уверен, и не пойдем, даже соединившись с 3-м отрядом. После сдачи Мукдена, что принесли нам сегодня французские телеграммы, идти мы не можем. Этого не должно быть, в противном случае это будет роковая ошибка»...

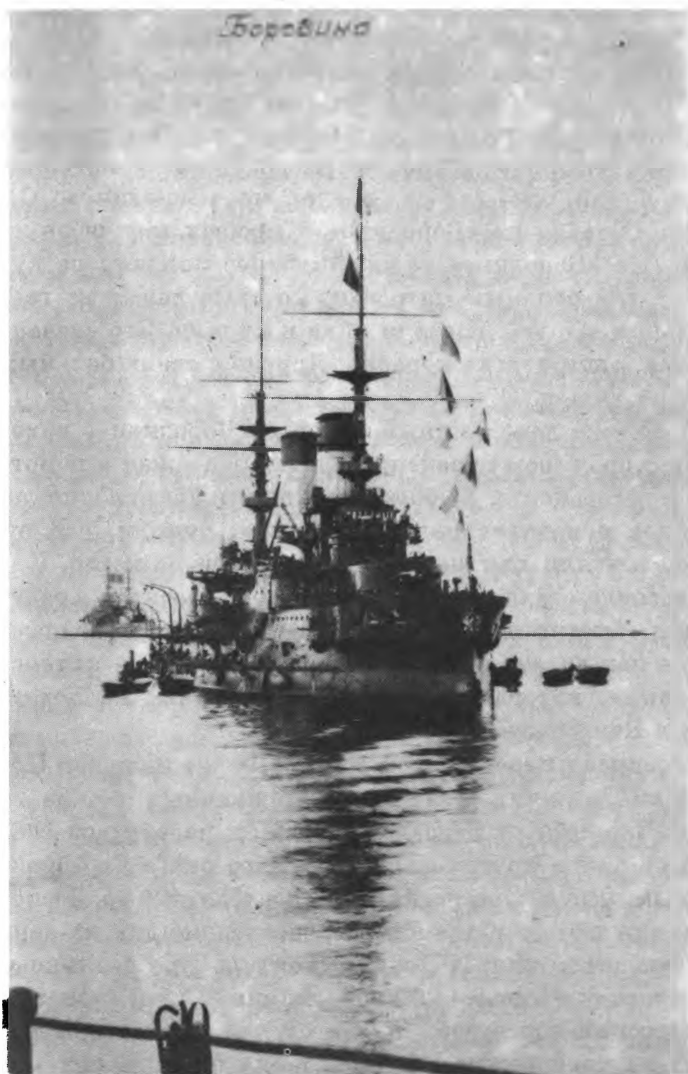
Увы, доблестный капитан 1-го ранга ошибался, надеясь, что у кого-нибудь в русском правительстве когда-нибудь прорезывался здравый смысл, если дело шло о жизни подданных. Дождавшись отряд крейсеров ка-

питана 1-го ранга Добротворского, 3 марта в 15:00 эскадра покинула Носси-Бэ. Эскадру провожали два французских миноносца и целые флотилии туземных пирог. Проходя мимо «Бородино», с французских миноносцев загремело «Ура!». В ответ оркестр броненосца грянул «Марсельезу». Перестроившись в походный порядок, эскадра начала переход через Индийский океан...

Задерживаемая постоянными авариями различных кораблей и периодическими приемками угля в море с транспортов, эскадра тянулась через просторы Индийского океана со средней скоростью 6 узлов. В ночь с 5 на 6 марта на «Бородино» сломалась рулевая машина. Эскадра остановилась и три часа ждала, пока «Бородино» исправит повреждение...

22 марта эскадра, завершив поход через Индийский океан, вошла в Малаккский пролив. Все были уверены, что японцы не допустят прохода проливов русскими кораблями и обязательно атакуют их хотя бы силами миноносцев, для развертывания которых прекрасную возможность представляли бесчисленные архипелаги, в большинстве своем, необитаемых островов. Напряжение росло. Расчеты круглосуточно дежурили у орудий, но противника не было и в помине. 31 марта эскадра пришла в бухту Камранг, по пути узнав от русского консула в Сингапуре две приятных новости: эскадра Небогатова 25 марта вышла из Джибути и Владивосток — единственная база, на которую могла рассчитывать измученная эскадра — открыт с сухого пути и запасов там достаточно для обеспечения нужд эскадры. В Сайгон был командирован госпитальный «Орел» с депешами от адмирала. Воспользовавшись этим, капитан 1-го ранга Серебренников — единственный из всех командиров — заказал «Орлу» купить 4000 яиц, окороков и прочего. Он хотел, чтобы его экипаж как можно лучше встретил предстоящий праздник Пасхи, уже не сомневаясь в том, что этот праздник будет последним... Эскадра находилась в районе бухты Камранг, ожидая Небогатова и не очень надеясь на соединение, поскольку

обе эскадры не имели на этот счет никаких инструкций. Поступившие из дипломатических источников разведданные были весьма туманны: флот противника севернее Борнео, на пути эскадры возможно развертывание японских подводных лодок. 13 апреля корабли перешли в



бухту Ван-Фонг в 60 милях к югу, а 15 апреля беспроволочный телеграф «Бородино» принял первые позывные кораблей адмирала Небогатова: «Николай I» запрашивал «Суворова» о его месте. 17 апреля на всех кораблях праздновали Пасху. Служба велась в затемненной со всех сторон церкви, развернутой на жилой палубе «Бородино». Расчеты продолжали дежурить у орудий, стояла страшная духота, но служба вышла торжественной. Моряки были во всем белом, иконостас белый, ризы священников тоже. Церковь была украшена гирляндами тропических растений, свешивающихся с потолка. Политовский, как всегда, поехал на «Бородино». Он пишет: «Поехал на «Бородино» и пробыл там часов до шести. На «Бородине» каждый офицер получил по куличу, а тем больным матросам, которые лежат на госпитальном «Орле», послали яйца и куличи. Это сделал, кажется, один только корабль. Другие о своих больных не позаботились».

В тот же день минный катер с «Бородино», находясь в сторожевом охранении бухты, задержал и осмотрел три китайских рыболовных шампуньки. Один из китайцев показался подозрительным, думали, что он японец и взяли для выяснения личности на катер. Китаец воспользовался удобным моментом, бросился в воду, нырнул, быстро добрался до берега и убежал. В шампуньке нашли какую-то бумажку с текстом на китайском языке, которая оказалась разрешением на ловлю рыбы в Ван-Фонге...

25 апреля перед уходом из Ван-Фонга инженер Политовский получил сразу три долгожданных письма от жены. Вне себя от радости, он решил поделиться счастьем со своим другом капитаном 1-го ранга Серебренниковым. Друзья встретились в последний раз. Беспощадная судьба уже отсчитывала последние дни их земного существования. И Политовскому, и Серебренникову оставалось жить менее 20 дней. Евгений Сигизмундович Политовский в ответном письме успел написать жене: «Получив твои письма, бегал я бегал по «Суворову» и

решил съездить на «Бородино». Забрался туда, когда командир еще спал. Его разбудили. Сидели мы с ним, пили чай, он угощал сладостями. Он начал рисовать картину, как мы с ним поедем путешествовать по Европе после войны. Сидели мы с Серебренниковым и болтали. В это время привезли ему с «Суворова» письма. Жаль, что я не знал, что ему есть почта: я захватил бы ее с собой. На «Бородине» судьба порадовала вестями из дому только двоих: командира и Кочукова...» Между тем на кораблях шла подготовка к бою. На «Бородино» боевую рубку и мостики обложили койками. Корабельный инженер броненосца Шангин, выступая на совещании, собранном Политовским на «Суворове», еще раз поставил перед штабом общий вопрос о необходимости решительной разгрузки броненосцев перед боем, чтобы привести их водоизмещение ближе к проектному, т. е. не более 14500 т. Политовский ответил, что поднятый вопрос не входит в компетенцию корабельных инженеров, пределы которой определены приказом об осмотре переборок, а вопрос о разгрузке, снятии шлюпок и катеров уже отвергнут адмиралом и говорить об этом не приходится. Прощаясь после совещания со своим одноклассником по училищу Костенко, Шангин, всегда веселый и оптимистически настроенный человек, сказал, что у него самые плохие предчувствия насчет будущей судьбы его корабля в бою. При столь слабой остойчивости, какой обладает «Бородино», даже незначительное затопление нескольких бортовых отсеков грозит броненосцу опрокидыванием. Об опасном положении перегруженного корабля Шангин подал официальный рапорт командиру... На «Бородино» отказались от использования электропривода руля, перейдя полностью на паровой привод.

26 апреля эскадры адмиралов Рожественского и Небогатова соединились в море и после короткой стоянки в бухте Куа-Бэ 52 русских корабля, обойдя Формозу, взяли курс на север — в Корейский пролив. Отсчитывались последние мили до Владивостока. Вспыхивали и гасли надежды пророчить пролив незамеченными.

Плана боя не было. Командирам передали инструкцию: в случае выхода из строя «Суворова» эскадру ведет «Император Александр III», если и он выйдет из строя, то — «Бородино» и т. д.

Ночью 13 мая эскадра вошла в Корейский пролив. На «Бородино» никто не спал. Все с напряжением всматривались в темноту, не подозревая, что за эскадрой крадется японский вспомогательный крейсер «Синано-Мару», передавая адмиралу Того первые сведения о появлении русской эскадры.

Взошедшее солнце окончательно рассеяло надежды на прорыв во Владивосток незамеченными: на горизонте, густо дымя своими двумя короткими трубами, параллельно курсу эскадры шел японский легкий крейсер «Идзуми». Затем, то появляясь, то исчезая на вид эскадры начали выходить другие передовые отряды японского флота. И наконец на горизонте из призрачной дымки появились главные силы адмирала Того, ведомые легендарным броненосцем «Микаса»...

Капитан 1-го ранга Серебренников приказал собрать команду на шканцах. Он произнес краткую речь, призывая всех поддержать честь корабля. Когда командир «Бородино» кончил говорить, горны и барабаны, сопровождаемые колоколами громкого боя, ударили боевую тревогу. Экипаж броненосца «Бородино» разбежался по боевым постам. Было 13:32 14 мая 1905 г...

13:49. По сигналу с «Суворова» «бить по головному» «Бородино» открыл огонь по противнику. Почти одновременно в 14:25 и 14:30, охваченные пожаром, вышли из строя оба флагманских корабля русской эскадры: «Суворов» и «Ослябя». В этот же момент с «Орла» увидели, как вправо из кильватерной колонны выкатился «Бородино», на котором опять отказала рулевая машина. Но даже находясь вне строя, «Бородино» не прекращал огня и продолжал энергично стрелять из своей кормовой 12-дюймовой башни через корму «Орла». Корабль имел заметный крен (с «Орла» видели, как большая волна вкатилась в кормовой каземат

«Бородино»), но на нем не было заметно крупных повреждений. На носовом мостике пылал большой пожар вокруг боевой рубки: горели койки, которыми была для защиты от осколков обложена броня рубки. Находившийся в носовом каземате у 75-мм орудия матрос Семен Ющин также заметил, что стрельба неожиданно прекратилась, а «Бородино», выкатившись из строя вправо, шел в одиночестве. В 14:45, исправив повреждение руля, «Бородино» начал занимать свое место в строю в кильватер «Императору Александру III», возглавлявшему теперь эскадру. Когда он шел на свое место, вызвав новое замешательство в строю, японский авизо «Чихая», шедший с нестреляющего борта 2-го боевого отряда японцев, выпустил в «Бородино» две торпеды, которые прошли мимо.

В 14:49, когда «Бородино» снова занял свое место в строю, в боевую рубку попали сразу два снаряда: 12" и 6", разрушившие весь мостик. Старший штурман, лейтенант Чайковский и младший штурман, мичман де Ливрон были разорваны на куски. Старший минер, лейтенант Геркен был отнесен в бессознательном состоянии в операционный пункт. Старший артиллерист броненосца, лейтенант Завалишин, сам спустился с мостика, зажимая руками распоротый осколками живот. Он не дошел до операционного пункта: из его распоротого живота вывалились внутренности, он упал и через несколько минут умер. Были убиты сигнальщики, рассыльные и рулевые. Капитан 1-го ранга Серебренников был ранен осколком в шею, другой осколок оторвал у командира кисть левой руки. Боевая рубка с артиллерийскими приборами, со штурвалом, машинным телеграфом и переговорными трубами окончательно вышла из строя. Управление кораблем перешло в центральный пост. Командование принял старший офицер броненосца, капитан 2-го ранга Макаров. Было 15:10...

В 15:20 охваченный пожаром «Император Александр III» с сильным креном вышел из строя, и эскад-

ру возглавил «Бородино». Видя, что отряд японских броненосных крейсеров адмирала Камимура сильно обогнал нашу эскадру, «Бородино» в 15:35 сделал вторую попытку прорваться под кормой противника на север. Повернув на 8 румбов, «Бородино» взял курс на север, ведя за собою эскадру. До хвостового японского крейсера «Адзума» было около 30 кабельтовых. Адмирал Камимура немедленно повернул свой отряд последовательно на 16 румбов влево и перенес бой на свой левый борт. В это же время адмирал Того закончил свой поворот «вдруг» на 16 румбов и обе эскадры оказались на почти параллельных курсах: русская на север и японская, идущая на северо-запад. Впереди — 1-й боевой отряд Того в обратном строю кильватера во главе с броненосным крейсером «Ниссин», несколько позади боевой отряд Камимура. Японцы быстро обгоняли русскую эскадру, снова охватывая железным кольцом ее голову. В этот момент противник обнаружил вышедший из строя «Суворов» и обрушил на него огонь. Пытаясь прикрыть «Суворова», «Бородино» повернул на ост, ведя огонь всей своей артиллерией и в свою очередь засыпаемый снарядами. Выходили из строя орудия и люди, выходили из строя приборы, увеличивалось число пробоин в бортах. Управление броненосцем из центрального поста оказалось делом чрезвычайно сложным. Чтобы следить за боем и принимать соответствующие решения, капитан 2-го ранга Макаров должен был находиться или в батарейной палубе, или в одной из орудийных башен. Свои приказы он отдавал голосом по переговорной трубе в центральный пост, расположенный почти на самом днище броненосца, а оттуда эти приказы, повторенные другим офицером, уже поступали на другие боевые посты корабля. Гром орудий, взрывы японских снарядов, крики матросов трюмно-пожарного дивизиона, вопли раненых, слившись в одну страшную какофонию, мешали управлению кораблем. В 15:30 в кормовую часть «Бородино» попал 12" снаряд. Начался пожар. Через пробоину, благодаря сильной зыби, хлынула вода. Туда был отправ-

лен трюмно-пожарный дивизион под командованием юнкера Гончарова, которому удалось быстро ликвидировать пожар и остановить доступ воды. В носовом каземате был тяжело ранен осколками поручик граф Беннингсен, а в кормовой батарее 75-мм орудий мичману Прикот оторвало обе ноги. 12" снаряд сбил командирский колпак носовой башни главного калибра, обезглавив ее командира лейтенанта Фукса. Капитан 1-го ранга Серебренников лежал на перевязочном пункте. Известие о его ранении произвело удручающее впечатление на команду и, когда наступил перерыв в бою, многие матросы приходили на пункт, чтобы узнать, как он себя чувствует. Капитан 1-го ранга Серебренников находился в сознании, интересовался ходом боя и по мере сил ободрял команду. Отчаянно маневрируя в стальных тисках японского флота, «Бородино» повернул вправо, а затем лег на юго-восток и, прикрывшись туманом и дымом, вывел эскадру из боевого соприкосновения с противником. Было 16:45...

Воспользовавшись перерывом, на «Бородино» на скорую руку пытались отремонтировать главные повреждения. Люди стали подниматься наверх. В носовой каземат вернулся с перевязки поручик Беннингсен. Поинтересовавшись у матросов, как идет бой, поручик вздохнул: «Эх, сунулись мы, неучи, воевать!». «Бородино» имел небольшой крен на правый борт. С верхней палубы кто-то кричал, чтобы на срез тащили пластырь. Комендоры ремонтировали поврежденные орудия. Убирали убитых...

Оторвавшись от противника, «Бородино», описав большую циркуляцию, стал выходить на старый курс норд-ост 23. Было около 17:00. Поредевшая колонна русских кораблей повернула за «Бородино». В кильватер «Бородино» шел «Орел», за ним — «Наварин», «Нахимов», «Александр», «Сисой», «Николай I», «Апраксин», «Сенявин» и «Ушаков». Сзади отдельно следовали крейсера с уцелевшими транспортами. На траверзе «Бородино» держался «Изумруд». В течение примерно

часа русские корабли шли за «Бородино» на север, не преследуемые противником. Полагая, что русские повернули на юг, адмирал Того проскочил к Цусимскому проливу и временно потерял боевой контакт с русской эскадрой. Адмирал Камимура также потерял из вида русскую эскадру и, ведя поиск ее на юге, разошелся с адмиралом Того и поэтому повернул на северо-запад с целью сблизиться со своим командующим. Однако, узнав по радио, что Того идет на юг, Камимура снова повернул свой отряд к южному входу в Цусимский пролив. Японцы вели поиск на юге, а русская эскадра, ведомая «Бородино», уходила на север, прикрываясь клочьями тумана. Но, как вспоминает один из очевидцев, покрашенные в желтый цвет трубы русских кораблей светили из тумана, как маяки. Легкие крейсера противника наконец обнаружили русских и по радио сообщили об этом адмиралу Того. Того и Камимура развернули свои боевые отряды на север и полным ходом начали преследование. Около 18:00 японцы стали нагонять русскую эскадру, сближаясь с ней на параллельных курсах. Справа от колонны русских кораблей «Микаса» под флагом адмирала Того вел отряд из трех броненосцев и других броненосных крейсеров «Касуга» и «Ниссин». На некотором расстоянии из тумана проглядывали силуэты легких крейсеров. Слева, несколько позади траверза русской эскадры, зарываясь тупыми носами во встречную волну и оставляя за собой шлейфы густого черного дыма, шли шесть броненосных крейсеров адмирала Камимура. Верный своей тактике Того обогнал русскую эскадру и обрушил концентрированный огонь всех своих кораблей на идущий головным «Бородино». Склоняясь к западу, «Бородино» вел ответный огонь по противнику. На нем еще действовала кормовая 12-дюймовая башня, которой командовал лейтенант Яковлев и три шестидюймовых башни правого борта, огнем которых управляли мичманы Транецкий и Жалкевич. В боевой рубке «Бородино» бушевал пожар, рвались ящики с 47-мм снарядами. Капитан 2-го ранга

Макаров был ранен и пошел на перевязку, но до перевязочного пункта не дошел и куда он делся, никто не знал. Один за другим были убиты мичманы Протасьев, Отт и Кочуков. В носовом каземате был убит поручик, граф Беннингсен. Командование кораблем принял лейтенант Матковский. На жилой палубе правого борта в носу вспыхнул пожар. Его быстро потушили, беря воду прямо с палубы, поскольку все под жилой палубой с правого борта было залито водой. «Бородино» продолжал идти вперед под сосредоточенным огнем двенадцати японских кораблей. Снаряды сыпались на него непрерывно, причем множество попаданий приходилось в ватерлинию, и разрывы снарядов поднимали огромные столбы воды. Ответный огонь броненосца ослабевал, в нескольких местах корабля бушевали пожары. По словам некоторых очевидцев «Бородино» горел, как «деревенская изба», все более склоняясь к западу и приведя всю эскадру с курса норд на норд-вест...

В каземат носовых 75-мм орудий «Бородино» прибежал сверху сигнальщик в разорванной форменке, с окровавленным лицом и дикими глазами: «Где офицеры?» — заорал он, оглядываясь по сторонам. Ему показали на труп Беннингсена. «Наверху не осталось ни одного офицера, — почти в истерике кричал сигнальщик. — Ищем по всем отделениям и никого не находим. Либо убиты, либо ранены. Командовать кораблем некому!» И он убежал в сторону кормы...

Броненосец «Бородино», содрогаясь от взрывов, продолжал кружиться на одном месте, вода за собою эскадру. По-видимому, он управлялся только матросами. Куда держал корабль курс? Неизвестно. Практически он ходил по кругу, а вся эскадра при двух живых адмиралах и многих капитанах 1-го ранга плелась за ним, как бараны за вожаком. Наблюдая за маневрами «Бородино» с мостика броненосца «Император Николай I» контр-адмирал Небогатов, опустив бинокль, сказал офицерам своего штаба, что он не понимает, почему мы все кружимся на одном месте и облегчаем себя расстреливать,

когда было уже несколько удобных моментов оторваться от противника. «Небогатов видел, что командовать эскадрой с гибелью «Суворова» и «Осляби» — некому, но не считал себя в праве принять командование, не зная ничего о судьбе Рождественского и Фелькерзама, а также подчиняясь приказу Рождественского о том, что в случае выхода из строя головного корабля, эскадру ведет следующий мателот...»

В носовом каземате «Бородино» оставшийся за старшего кондуктор Чепакин сказал уцелевшим матросам: «У нас не осталось ни одного офицера. Некому командовать кораблем. Что теперь делать? Японцы больше всего жарят по нашему судну, потому что оно идет головным. «Бородино» уже настолько избит, что пора бы ему пристроиться в хвосте эскадры и хоть немножко отдохнуть. А начни мы сейчас поворачивать, вся эскадра повернет за нами».

Темнело. Из-за нестреляющего борта японских броненосцев появились флотилии миноносцев, ринувшихся в атаку на «Бородино». Было еще достаточно светло и миноносцы были отогнаны огнем артиллерии. Однако в этот момент в носовом каземате «Бородино» слышали крики с верхней палубы: «Все наверх! Спасайся!». Все заметались, загалдели, не понимая, что произошло на корабле и откуда угрожает бедствие. (Возможно, были замечены выпущенные японскими миноносцами торпеды). А между тем, четко маневрируя и перестраиваясь, как на Императорском смотре, отряды Того и Камимура продолжали расстрел «Бородино». Пожар на «Бородино» охватил всю корму и правый борт. Горели кают-компания, адмиральские помещения, ростры, кормовые мостики, на которых рвались 47-мм снаряды. Языки пламени поднимались до марса грот-мачты. Пожары бушевали на правом срезе и в батарее, откуда пламя выбивалось через артиллерийские порты. С идущих сзади кораблей видели, как в «Бородино» один за другим попадают снаряды противника. И сквозь вихрь огня и дыма продолжали вести

огонь кормовая 12-дюймовая и средняя 6" башни героического броненосца...

В носовом каземате «Бородино» также бушевал пожар. Все орудия уже были разбиты или вылетели из цапф. Из элеватора валил дым. Огонь подбирался к снарядам, поданным из погреба, а в живых осталось только двое: кондуктор Чапакин и матрос Ющин. Кондуктор начал выбрасывать снаряды за борт и приказал Ющину бежать на корму и позвать на помощь людей, чтобы справиться с пожаром. Ющин побежал к корме броненосца. На каждом шагу встречались исковерканные и погнутые куски железа, опрокинутые и разорванные на части переборки. Проломы зияли не только в бортах, но и в палубе. Среди этого хаоса грудями лежали искалеченные трупы. Ющин бросился дальше, но ему преградило путь бушующее пламя развалин офицерских кают. Кругом настолько все изменилось, что Ющин не мог даже понять, куда он попал. Полыхало жаром и разъедало дымом глаза. Он остановился перед люком с разбитым трапом и увидел под собою батарейную палубу. Вокруг него не было ни одного живого человека, и никто не тушил пожаров. Ющин с ужасом подумал, что он уцелел один на всем корабле, который шел вперед неизвестно куда, никем не управляемый. Он выскочил на срез и хотел подняться на верхнюю палубу. Зачем? Он и сам того не знал. Уже смеркалось. Крен на правый борт увеличивался. Верхние части броненосца были разгромлены еще больше, чем нижние. Мачты были изломаны, такелаж порван, дымовые трубы еле держались, шлюпки развалились, задний мостик опрокинулся. Вся кормовая часть броненосца представляла сплошную стену воющего огня. А вокруг не переставали падать снаряды, поднимая взрывами водяные смерчи. За кормою, сквозь дым и брызги воды, виднелся «Орел», весь окутанный дымом, а за ним держали в кильватер еще какие-то корабли. И непонятно было, почему это вся эскадра тянется за умирающим броненосцем «Бородино». Гонимый ужасом, Ющин бросился обратно в но-

совой каземат, чтобы доложить обо всем кондуктору Чепакину. Но Чепакина там уже не было. Вдруг броненосец весь затрясся, Ющину показалось, что над его головой раздался выстрел из носовой 6" башни и он почувствовал, что «Бородино» повалился на правый борт. Ющин находился в этот момент около оружейного порта и, чтобы удержаться на ногах, ухватился за какую-то трубу...

Было 19:10. С мостика «Орла» увидели, как в ватерлинию «Бородино» под кормовой 6" башней один за другим попали два 12" снаряда, посланные в одном залпе. Поднялись громадные столбы воды, окутанные дымом и пламенем. Не выходя из строя, с поставленным прямо рулем, «Бородино» стал валиться на правый борт, дав два последних залпа из кормовой башни главного калибра и из средней 6" башни. Менее, чем в полторы минуты, «Бородино» опрокинулся вверх килем. Из-под воды вырывались клубы дыма и огонь. Во время опрокидывания люди выбежали на левый срез и успели выскочить из батареи на борт, а затем по борту перебежали на днище. Многие не успели перелезть через боковой киль и были им накрыты. Броненосец плыл кверху килем, винты продолжали вращаться. Бежавшие по днищу люди махали руками и зывали о помощи. Резко положив руль влево, «Орел» обошел «Бородино» по своему правому борту, едва не врезавшись в опрокинувшийся корабль.

На левом траверзе «Бородино» держался крейсер «Изумруд». Один из его офицеров вспоминает: «Мы были кабельтовых в 30 от линии наших броненосцев. Мы не стреляли, а только с трепетом следили за жарким боем. Весь огонь японцев был сосредоточен на головном — «Бородино». Они буквально засыпали его снарядами, грот-мачта у него была подбита, на кормовом мостике пожар. Броненосец «Бородино» стрелял очень часто, геройски защищался. Но вдруг он сел на корму и быстро, неожиданно перевернулся. Мы все ахнули и перекрестились...» С мостика «Адмирала Сенявина» наблю-

дал за трагедией лейтенант Таубе: «Около 19:10 снаряд крупного калибра попал в ватерлинию броненосца «Бородино» недалеко от кормовой башни. Послышались два глухих взрыва, и я увидел пламя с левого противоположного борта у ватерлинии броненосца, после чего он вильнул вправо, сделал еще несколько выстрелов из 6-дюймовых башен и вдруг, легши на правый борт, сразу перевернулся килем вверх. Несмотря на очень быстрый переворот, на киль его успело выбраться около 12 матросов, которые, когда мы проходили, махали нам руками, прося о помощи. Подводная часть «Бородино» порядочно возвышалась над поверхностью воды и довольно долго мы еще могли ее видеть...»

С крейсера «Аврора» агонию «Бородино» наблюдал доктор Кравченко: «Между тем японские броненосцы, за дымом и мглой потерявшие на некоторое время нашу эскадру, снова нагнали ее с тылу и, поравнявшись с передними кораблями, как и раньше, сосредоточили свой огонь на головном, которым теперь шел «Бородино». На нем уже с полчаса горел пожар в корме: дымилось мало, что-то алело, какая-то яркая точка, словно грудка раскаленного угля. Когда «Бородино» четверть часа спустя был взят, как следует, на прицел, и снаряды один за другим стали впиваться в его бока, поднимая громадные столбы черного дыма (от мелинита, а возможно, что и от угольных ям), у всех нас екнуло сердце... Мы почувствовали, что такого огня никакому броненосцу не выдержать... В багровых, точно кровавых, лучах спускалось солнце, до захода которого оставалось каких-нибудь пять минут. Все страшно жаждало, чтобы наступившая ночь спасла бы своим благодетельным покровом несчастный корабль. Но пять минут протекали, казалось, как целая вечность. На заднем мостике «Бородино» у грот-мачты показался пожар: узенький язык пламени высоко (выше уровня труб) лизнул мачту. Дыма не было, в стороны огонь не распространялся. Чтобы это могло гореть? Не вспыхнул ли порох в мачтовом элеваторе? Обыкновенно такие пожары кончались через несколько

минут, пока не выгорит в патронах бездымный порох, но этот пожар был как-то странно упорен и разгорался все сильнее. Вдруг (в 19:15) в передне-носовой части «Бородино» последовал взрыв, поднялось целое облако черного дыма, и вслед за тем сделав последний предсмертный залп из 12-дюймовых орудий кормовой башни, «Бородино» почти в одно мгновение лег на правый борт, обнажил свою подводную часть, киль, сверкнувший в лучах заходящего солнца, как чешуя гигантской рыбы, и скрылся под водой еще быстрее, чем «Ослябя», не долее, чем в полминуты времени. Над погибшим в славном бою кораблем из воды появилось белое облачко пара, поднимавшееся все выше и выше к небу. Казалось, с этим облачком улетала душа судна. Солнце в это время село. Было 19:20... Броненосец «Орел», следовавший в кильватер, прошел по свежей, колыхавшейся еще могиле своего боевого товарища...»

В носовом каземате «Бородино» матрос Ющин понял, что броненосец опрокинулся. Он бросился к полупорту, но ревущий поток воды смял его и отбросил назад, закружив в водовороте. Очнувшись, Ющин почувствовал, что голова его прижата к палубе, которая стала потолком и в образовавшемся воздушном пузыре сохранилось немного воздуха. Схватившись за трубу парового отопления левой рукой, Ющин правой сорвал с себя одежду и белье. Затем, ногой нащупав полупортик, Ющин нырнул в него. Какое-то неопределенное время он находился под водой на большой глубине, захлебываясь и кружась. Наконец он всплыл на поверхность и с каким-то удивлением обнаружил себя совершенно голым, но в сапогах, которые были слишком тесны, чтобы их скинуть. Ему даже не было страшно. Открыв глаза, Ющин увидел свой корабль, плавающий вверх килем. Работали, бурля воду, оба винта. Человек десять забрались на громадное днище броненосца, и, размахивая руками, что-то кричали. Ющин крикнул: «Братцы, спасите!» Знакомый ему минный квартирмейстер Попов, придерживаясь за боковой киль, протянул Ющину тель-

няшку. Ющин схватился за рукав, но ударом волны его отбросило от броненосца и оторванный рукав тельняшки остался в его руках. Он снова окунулся в воду, и, чтобы не попасть под работающие винты, стал быстро отплывать в сторону. Неожиданно для себя Ющин наткнулся на плавающий в воде рангоут 14-весельного катера броненосца и уцепился за него. Осмотревшись затем вокруг, Ющин уже не увидел своего броненосца. Видимо, тот затонул со всеми находящимися на днище людьми. Мимо Ющина проходили остатки разбитой эскадры. Он кричал: «Спасите!», но его то ли не слышали, то ли не хотели останавливаться. Наступила полная темнота. Где кончалось море и где начиналась тьма, ничего нельзя было разобрать. Изредка даль сверкала орудийными вспышками, но и это скоро прекратилось. Ющин не мог сказать, сколько прошло времени, когда его неожиданно осветил луч прожектора. Остановившись на момент, луч пошел дальше. Ющин закричал и забился в воде. Вскоре луч вернулся и, подольше задержавшись на Ющине, снова пошел дальше. Затем луч вернулся в третий раз. Обессиленный и почти обезумевший Ющин не заметил, как к нему подошли три японских миноносца, шедших в кильватере. Передний миноносец подошел к Ющину вплотную и с борта японцы протянули шест. Ющин уцепился за шест и четыре японских матроса втянули его на палубу. Несмотря на ночь, вокруг голого Ющина собралась толпа японских моряков. Они глазели на него, пока командир миноносца не приказал отвести пленного вниз. Ющину дали свежее белье, стакан саке и бутылку пива, а затем чаю с белым хлебом. После этого принесли матрас и два одеяла, и чудом спасенный русский моряк улегся спать. Утром Ющина оставили одного в помещении, связав ему руки и ноги. Около 08:00 Ющина пересадили на крейсер «Идзумо». Сидя в нижнем помещении крейсера под замком, Ющин слышал, что крейсер ведет огонь. Около полудня толпа ликующих японских матросов ворвалась в помещение, где находился Ющин и, подхватив его под

руки, вытащила на верхнюю палубу. Японцы смеялись и кричали: «Орел!» «Орел!». Ющин увидел броненосец «Орел», шедший под японским флагом. Ющин был доставлен в Майдзуру, а оттуда переведен в Кумамото. Только в плену он узнал, что из всего экипажа броненосца «Бородино» спасся он один. Инженер Костенко с другими пленными офицерами посетил Ющина в лагере военнопленных в Кумамото. Он вспоминает: «С «Бородино» был подобран японским миноносцем марсовый Ющин, который пробыл в воде несколько часов, держась за связку шлюпочных весел. Когда мы увидели его, то невольно дрожь пробежала по телу. Казалось, в его глазах навсегда запечатлелся ужас пережитых им потрясений, и он утерял всякую радость и ощущение жизни. Он в полном смысле слова имел вид выходца с того света».

Имя Семена Семеновича Ющина прогремело на всю Россию. Почти вся столичная печать поместила его портрет с подписью: «Человек, возвращенный могилой». Со слов Ющина подробности происходящего на «Бородино» во время сражения еще в японском плену записал баталер с «Орла» А. Новиков — будущий известный писатель Новиков-Прибой. Попав в Петербург, Ющин давал показания следственной комиссии по разбору Цусимского боя и встретился с вдовой капитана 1-го ранга Серебренникова, которой показал запись Новикова. Вдова командира «Бородино» отдала этот очерк в редакцию «Нового времени». Позже в беседе с Новиковым Серебренникова сказала: «В вашем изображении получилась страшная картина гибели корабля. Какой ужас пережил мой покойный муж! До сих пор я хожу, словно в кошмаре...»

Затем Ющин находился на излечении в военно-морском госпитале в Петербурге и был уволен в запас из 18-го флотского экипажа. Вернувшись в свою деревню в Тамбовской губернии, он вскоре умер, не выдержав сознания того, что из 900 человек экипажа «Бородино» уцелел он один. (Давая показание след-

ственной комиссии прапорщик Шамис с броненосца «Император Николай I» утверждал, что он сам видел, как к перевернутому «Бородино» подошел японский миноносец и принял на борт людей, находящихся на днище. Затем миноносец ринулся в атаку на русские корабли и был потоплен. Если это так, то это мог быть японский миноносец № 34. Экипаж его бросился в воду, а пленные, видимо, связанные или закрытые в каком-то помещении, погибли). Что же все-таки произошло с «Бородино», что он так неожиданно опрокинулся? Хотя о подобной возможности Морской Технический комитет предупреждал еще во время испытаний корабля, факт его опрокидывания настолько потряс всех очевидцев, что стали искать каких-то дополнительных причин, объясняющих катастрофу. Казалось бы, и так все ясно — корабль с плохой остойчивостью в течение почти трех часов находился под расстрелом практически всего японского флота, выдержав немыслимое количество попаданий, в том числе и в район ватерлинии. Появилась версия, что «Бородино» потоплен торпедами. Для начала, торпедами с миноносцев. Семен Ющин, давая дополнительные показания, сделал следующее заявление перед следственной комиссией: «Броненосец погиб от минной атаки. Мина попала в правый борт, я слышал ее взрыв. Броненосец перевернулся очень скоро после получения пробоины... Броненосец перевернулся около 19:30. Я уверен, что он погиб от мины. Я слышал, как кричали: «Минная атака с правого борта». Хотя эти показания и противоречили первоначальным показаниям Ющина, а также не подтверждаются японскими источниками, которым уж совсем незачем скрывать свой героический миноносец, потопивший до наступления темноты головной корабль противника, но эта идея получила продолжение. Командир крейсера «Олег», капитан 1-го ранга Добровольский и старший офицер, капитан 2-го ранга Посохов со всей категоричностью утверждали, что «Бородино», а равным образом «Суворов» и «Александр III», потоплены

подводными лодками противника, действовавшими под прикрытием артиллерийского огня броненосцев Того...

На одном из кладбищ в Ленинграде есть заброшенная могила. Там покоится вдова капитана 1-го ранга Серебренникова. На одной стороне надгробия надпись: «В память капитана 1-го ранга Серебренникова, офицеров и экипажа броненосца «Бородино»...

Эскадренный броненосец «Бородино» состоял в 18 флотском экипаже.

Зачислен в списки Русского Флота 20 марта 1899 г.
Исключен из списков 15 сентября 1905 г.

Корабль находился в строю 9 месяцев.

ОФИЦЕРЫ ЭСКАДРЕННОГО БРОНЕНОСЦА «БОРОДИНО», ПОГИВШИЕ В ЦУСИМСКОМ ВОЮ

Командир, капитан 1-го ранга ПЕТР ИОСИФОВИЧ
СЕРЕБРЕННИКОВ 1-й

Ст. офицер, капитан 2-го ранга ДМИТРИЙ СЕРГЕ-
ЕВИЧ МАКАРОВ 2-й

Флагм. интендант, капитан 2-го ранга АЛЕКСАНДР
ГУСТАВОВИЧ ФОН ВИТТЕ

Ревизор, мичман НИКОЛАЙ ОСКАРОВИЧ ОТТ 1-й

Ст. минный офицер, лейтенант АЛЕКСЕЙ ФЕДОРОВИЧ
ГЕРКЕН 1-й

Мл. минный офицер, лейтенант ВЛАДИМИР ТИТОВИЧ
МАТКОВСКИЙ

Ст. арт. офицер, лейтенант ПЕТР ЕВГЕНЬЕВИЧ ЗА-
ВАЛИШИН 2-й

Мл. арт. офицер, лейтенант МИХАИЛ ЭДУАРДОВИЧ
ФУКС

Мл. арт. офицер, лейтенант ЕВДОКИМ ИВАНОВИЧ
ЯКОВЛЕВ 5-й

Ст. штурм. офицер, лейтенант БОРИС ИЛЛАРИОНОВИЧ
ЧАЙКОВСКИЙ 1-й

Мл. штурм. офицер, мичман КОНСТАНТИН РУ-
ДОЛЬФОВИЧ ДЕ ЛИВРОН 4-й

Вахт. нач., лейтенант АЛЕКСЕЙ ПАВЛОВИЧ князь ЕНИКЕЕВ

Вахт. нач., мичман МИХАИЛ АЛЕКСАНДРОВИЧ ТАРАНЕЦКИЙ

Вахт. нач., мичман ГЕОРГИЙ МИХАЙЛОВИЧ ЖОЛКЕВИЧ

Вахт. офицер, мичман НИКОЛАЙ НИКОЛАЕВИЧ ПРИКОТ

Вахт. офицер, мичман НИКОЛАЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ ПРОТАСЬЕВ

Вахт. офицер, мичман ЕВГЕНИЙ ГЕНРИХОВИЧ ЦИВИНСКИЙ

Вахт. офицер, мичман АЛЕКСАНДР ВИКТОРОВИЧ КОЧУКОВ

Вахт. офицер, мичман НИКОЛАЙ ВЛАДИМИРОВИЧ ЩЕЛКОТНИКОВ

Вахт. офицер, поручик лгв Гусарского полка ЛЕОНТИЙ ПАВЛОВИЧ граф БЕННИГСЕН

Вахт. офицер, прап. по мор. части БОРИС ВЛАДИМИРОВИЧ НЕДЗВЕЦКИЙ

Ст. суд. мех., подполковник ВАСИЛИЙ СЕМЕНОВИЧ РЯБИНИН

Трюмн. мех., штабс-капитан ВЛАДИМИР КОНСТАНТИНОВИЧ НЮХАЛОВ

Суд. мех., штабс-капитан ПАВЕЛ ПАВЛОВИЧ КОРНЕЕВ

Суд. мех., поручик ПАВЕЛ МИХАЙЛОВИЧ ИОРК

Суд. мех., поручик ЭРНЕСТ НИКОЛАЕВИЧ ВУЛЬФ

Мл. суд. мех., поручик ВЛАДИМИР ГЕОРГИЕВИЧ ХАРИТОНОВ

Мл. суд. мех., прап. по мех. части НИКОЛАЙ СТЕПАНОВИЧ ПЕВНЕВ

Мл. суд. мех., прап. по мех. части ИВАН ИВАНОВИЧ ДЗАХОВ

Ст. суд. врач, надворный советник ФЕДОР МИХАЙЛОВИЧ ЛУКИН

Мл. суд. врач, лекарь АКСЕЛЬ ЭДУАРДОВИЧ ГНАДЕБЕРГ

Корп. кор. инж., мл. пом. судостроителя ДИОДОР
МИХАЙЛОВИЧ ШАНГИН

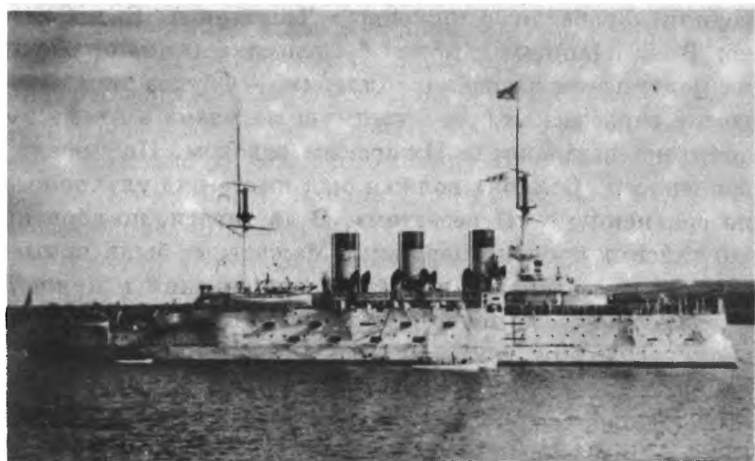
Капельмейстер ПАВЕЛ НОВИКОВ

Суд. священник, иеромонах отец ВАРЛААМ

12 кондукторов и 819 матросов.

ОСЛЯБЯ

Ослябя Роман — монах Троице-Сергиевской Лавры. По преданию был послан Сергием Радонежским в войско Дмитрия Донского. Участвовал в Куликовской битве 8 сентября 1380 года и, согласно легенде, погиб, спасая жизнь Великого Князя. Похоронен вблизи Симонова монастыря под Москвой



«Ослябя» (ББ-9)

Водоизмещение: 12674 т

Главные размерения: 132,4х21,8х7,9 м

Скорость максимальная: 18 узлов

Мощность механизмов: 14500 л. с.

Вооружение: четыре 10-дюймовых орудия в башнях, одиннадцать 6-дюймовых орудий в казематах, двадцать 75-мм, двадцать 47-мм, восемь 37-мм орудий, 2 десантные пушки, 3 надводных и 2 подводных ТА

Бронирование: Борта — 178–229 мм

Казематы — 51–127 мм

Башни — 229 мм
Палуба — 44–69 мм
Боевая рубка — 102–152 мм
Экипаж (штатный): 25 офицеров, 744 матроса
Тип: «Пересвет»

Эскадренный броненосец «Ослябя» был заложен 21 ноября 1896 года в эллинге Нового Адмиралтейства в Петербурге как второй корабль типа «Пересвет». Строительство броненосца осуществлялось в рамках кораблестроительной программы 1895 г. Постройкой руководили корабельные инженеры Леонтьев А. Е. и Семенов В. П. Машины и котлы броненосца были изготовлены на Балтийском заводе, артиллерия — Обуховским заводом, а гарвеевская броня частично заказана в Англии и частично выплавлена Ижорским заводом. По проекту броненосец «Ослябя» должен был иметь ряд улучшений по сравнению с «Пересветом». В частности, по образцу английских броненосцев типа «Мажестик» были применены скосы броневой палубы в направлении к нижней кромке броневого пояса для увеличения общей защиты броненосца. Предусматривалось также полное изолирование отсеков корабля, каждый из которых должен был быть снабжен собственными водоотливными средствами. Была разработана новая, более строгая процедура испытания переборок на прочность и водонепроницаемость, что по замыслу должно было увеличить живучесть корабля. Однако, несмотря на все благие намерения, постройка «Осляби» шла очень медленно и некачественно. Стапельный период строительства броненосца растянулся из-за низкой организации работ и срывов подрядных поставок. 27 октября 1898 года эскадренный броненосец «Ослябя» был спущен на воду и начался растянувшийся почти на 5 лет период его достройки. Достроечные работы шли настолько медленно, что заложенный на три года позже третий корабль этой серии — «Победа» — умудрился вступить в строй раньше «Осляби». Несуразность проекта этих броненосцев, пред-

ставляющих из себя огромные, слабовооруженные мишени, была настолько очевидна, что еще в период достройки они получили меткое и очень пророческое прозвище «мертворожденных младенцев». (В этой связи интересен такой случай. В декабре 1906 года немецкий переводчик Г. Мадлюнг, переводя на немецкий язык трилогию Семенова «Расплата» и, по-видимому, плохо зная русский язык, решил, что «Ослябя» является синонимом слова «Ослабленный». Желая, как можно точнее сделать перевод, Мадлюнг, вопреки общепринятой переводческой практике, перевел на немецкий язык и названия русских кораблей, которые имели смысловое значение. Таким образом «Ослябя» превратился в немецком переводе в «Der Schwachmachende»! Комментируя этот переводческий опус, русская пресса писала, что хотя это произошло из-за плохого знания Мадлюнгом русского языка, но нельзя не признать, что получилось необыкновенно удачно и метко).

Остаток 1898 года, весь 1899 год и зиму 1900 года «Ослябя» простоял у стенки завода. Когда зимой 1899 года Новое Адмиралтейство посетил английский военноморской обозреватель Ф. Джен, то он был весьма удивлен тем обстоятельством, что работы на броненосце, казалось, совершенно не продвинулись вперед. Засыпанный снегом корпус корабля без труб, мачт и артиллерии, стоял, намертво вмерзнув в невский лед. Обледенелые, как катки, сходни, полное отсутствие людей, как на самом корабле, так и около него, создавали впечатление, что броненосец не достраивается, а уже в полуразобранном состоянии отбуксирован на кладбище кораблей.

Только летом 1900 года «Ослябя», еще без артиллерии и с незаконченным монтажом машины, был отбуксирован в Кронштадт для окончательной достройки и установки в доке подводных торпедных аппаратов. Первая проба машин, произошедшая в мае 1901 года, закончилась полной неудачей. «Трудно себе представить, — писала кронштадтская газета «Котлин», — чтобы на

новом корабле были такие машины, которые благодаря плохой сборке и низкому качеству изготовления, производят впечатление совершенно изношенных». Кроме того выяснилось, что из-за низкого качества заводских работ, ни одна из систем броненосца не функционирует нормально. Остаток 1901 года и зиму 1902 года «Ослябя» провел в Кронштадте, на нем заканчивали установку артиллерии и, главным образом, перебирали машину. Стоимость постройки броненосца давно уже перевалила за 12 миллионов рублей, превысив стоимость головного корабля этой серии — «Пересвета». Когда же летом 1902 года «Ослябя» снова вышел на испытания машин, то газета «Кронштадтский вестник» с довольно безразличным видом писала, что «сегодня броненосец «Ослябя» ходил в море на официальную пробу машин». Далее в газете говорилось, что на этот раз, кажется, все прошло благополучно, «а что касается подробностей, то за поздним временем они не могли попасть в этот номер, но будут напечатаны завтра, хотя особого интереса эти сведения не имеют, поскольку машины броненосца, спроектированные 10 лет назад, так устарели, что уже ничего хорошего от них ждать не приходится».

Приемная комиссия вновь признала неудовлетворительными результаты испытаний. Кроме плохой работы машин, корабль оказался неманевренным, плохо слушался руля, а остойчивость его на волне вызывала сильные опасения относительно мореходности этого броненосца, который по замыслу его создателей должен был стать автономным океанским рейдером.

Зимой 1902–1903 гг. на корабле продолжались работы, которые можно было уже назвать скорее ремонтными, чем достроечными. Между тем политическая обстановка требовала скорейшего ввода броненосца в строй. Летом 1903 года было решено направить «Ослябю» в Средиземное море на соединение с достраивающимися в Тулоне броненосцем «Цесаревич» и крейсером «Баян» и затем совместно, под командованием контр-адмирала Вирениуса, следовать в Порт-Артур. В силу этого реши-

ли закрыть глаза на многие еще не исправленные дефекты.

4 июля 1903 года эскадренный броненосец «Ослябя» официально вступил в строй под командованием капитана 1-го ранга Михеева. Назначенный в это время на броненосец инженер-механик Быков писал: «Порядка на корабле никакого. Старшему механику ежедневно достается за недостаток пара, за неисправность тех или других вспомогательных механизмов и аппаратов... Они были в бездействии почти 5 лет, многое в них испортилось, проржавело, а команда уже давно забыла их устройство... Корабль наш считается новым, но все на нем, можно сказать, старое. Строился он 7 лет, из них 5 после спуска. Какой уход за котлами и машинами был раньше, не знаю, но попав на броненосец сразу же после его ввода в строй, увидел, что надо чинить всю котельную арматуру». Общая стоимость постройки броненосца 12540800 рублей.

26 июля 1903 года эскадренный броненосец «Ослябя», покинув Кронштадт, взял курс на Портленд, откуда отправился вокруг Европы в Средиземное море, прибыв 15 августа в Алжир. 18 августа «Ослябя» направился в Порос, где находился крейсер «Баян». На переходе из Алжира в Порос, 23 августа 1903 года, «Ослябя» из-за навигационной ошибки наткнулся на подводную скалу, содрав себе почти весь киль, пропоров на 22 метра подводную обшивку левого борта и помяв на глубину 7 дюймов всю днищевую часть левого борта. 25 августа броненосец прибыл в Порос, где выяснилось, что без докового ремонта корабль не сможет совершить переход на Дальний Восток. В связи с этим, «Цесаревич» и «Баян» получили приказ следовать в Порт-Артур самостоятельно, не дожидаясь «Осляби», который направился в Специю, где 12 сентября был поставлен в док. Доковый ремонт броненосца продолжался более двух месяцев. За это время механики снова попытались привести в порядок машины корабля. Инженер-механик Быков вспоминает: «В котлы броненосца то и дело попадала

соленая вода. Благодаря этому, в местах, где соприкасаются различные металлы, происходило настолько сильное и быстрое разъедание, что всего за три месяца плавания от многих деталей не осталось и следа. Происходило это от того, что одна и та же донка (насос) служила и для выкачивания грязной воды из трюма, и для пожарных целей, и для подачи пресной воды в тепловой ящик. Удалось убедить начальство, что для последнего назначения нужна особая донка, и в Специи мы ее поставили. Машины у нас тоже незавидные — стучат, гремят, греются — ни одного перехода еще не сделали без аварий».

В конце ноября, закончив послеремонтные испытания, броненосец «Ослябя» покинул Специю и направился в Бизерту, где сосредоточивались пришедшие с разных баз корабли отряда контр-адмирала Вирениуса, предназначенные для усиления Тихоокеанской эскадры в Порт-Артуре. Кроме броненосца «Ослябя», на котором 3 декабря поднял свой флаг контр-адмирал Вирениус, в состав отряда входили: крейсера «Аврора», «Дмитрий Донской» и «Алмаз», эскадренные миноносцы «Блестящий», «Безупречный», «Бодрый», «Буйный», «Бравый», «Бедовый» и «Быстрый», четыре номерных миноносца №№ 212, 213, 221 и 222, а также три парохода Добровольного флота «Саратов», «Орел» и «Смоленск», которые везли боевые запасы для Тихоокеанской эскадры. Поломки и недостаточная мореходность миноносцев задерживали выход отряда из Средиземного моря. Адмирал Алексеев из Порт-Артура и адмирал Вирениус с борта стоящего в Бизерте «Осляби» несколько раз запрашивали Петербург, прося разрешения оставить в Средиземном море миноносцы и следовать в Порт-Артур с «Ослябей», крейсерами и транспортом. В воздухе уже слишком очевидно пахло войной. Однако из Петербурга последовал строжайший приказ контр-адмиралу Вирениусу не оставлять номерных миноносцев, а вести их с собой, если понадобится, то весь путь на буксире. «Мои нервы, — записал 25 декабря в своем дневнике адмирал

Вирениус, — были вконец распатаны, особенно полученными телеграммами, связавшими судьбу «Осляби» и всего отряда с судьбою двух никуда негодных миноносцев. Мне было непостижимо, либо война действительно ожидается — тогда, как же можно посылать заведомо негодные суда, если же война еще не на носу, то отчего же не дать время хоть настолько подкрепить слабые корпуса номерных миноносцев, чтобы за них не надо было дрожать».

27 декабря 1903 года броненосец «Ослябя», имея на буксире миноносцы №№ 212 и 213, вышел из Бизерты в Суду. Однако на следующий день из-за свежей погоды буксировка стала невозможной, и миноносцы вынуждены были укрыться в бухте Марса на о. Сицилия, а «Ослябя» один пошел на Крит, куда прибыл 29 декабря.

Выйдя на следующий день из Суды, броненосец прибыл 1 января 1904 г. в Порт-Саид, где уже находились крейсера «Аврора» и «Дмитрий Донской» вместе с именными эсминцами. В это же время на рейде Порт-Саида дымил новый японский крейсер «Ниссин», только что купленный японцами в Италии. Второй крейсер — «Касуга» — уже находился в канале. Японцы также спешили перегнать эти корабли на Дальний Восток до начала войны. «Ослябя» же продолжал стоять в Порт-Саиде, ожидая подхода транспортов, крейсера «Алмаз» и номерных миноносцев, которые, получив новые повреждения, стояли в Пирее и в Алжире. 3 января 1904 года «Ослябя» вместе с крейсером «Дмитрий Донской» вышел из Порт-Саида, и, пройдя по Суэцкому каналу, прибыл 4 января в Суэц. «Аврора» и 7 эсминцев остались в Порт-Саиде, откуда в тот же день пришла телеграмма, что на миноносце «Блестящий» сломалась машина, ремонт которой займет не менее 10 дней. 5 января в Порт-Саид на буксире канонерской лодки «Кубанец» прибыли миноносцы №№ 212 и 213. Но из Алжира пришло известие, что миноносец № 221 повредил себе носовую часть, навалившись на угольную баржу и что ремонт займет 12 дней. Вдобавок крейсер «Алмаз», который должен

был вести эти миноносцы на буксире, повредил днище и 5 января прислал на «Ослябю» телеграмму, что минимум на две недели идет в док. А между тем из Петербурга адмиралу Вирениусу пришла следующая инструкция: «Не оставайтесь в Джибути и Сабанге ни одного дня сверх крайней необходимости. Спешите в Порт-Артур». На следующий день, 6 января, из Петербурга на «Ослябю» пришла новая телеграмма адмиралу Вирениусу: «Вследствие донесения о том, что уходя в Суэц, вы оставили миноносцы в Порт-Саиде, министр приказал подтвердить, чтобы впредь вы не оставляли позади себя ни одного миноносца, если не получите разрешения». Через несколько часов пришла новая телеграмма: «Во избежание недоразумений подтверждается приказ министра: миноносцы №№ 212 и 213 должны быть буксируемы весь путь от Суэца до Сабанга и далее». Вечером пришла третья телеграмма. Казалось, что Петербург просто издевается над командующим отрядом: «Министр запретил задерживаться в Джибути... Старайтесь сделать весь переход до Порт-Артура не более как в 40 дней».

8 января в Суэц пришли, наконец, крейсер «Аврора», 7 именных и 2 номерных миноносца, а также пароходы «Саратов» и «Орел». Продолжать поход отряд однако не мог из-за повреждения машины у эсминца «Блестящий», ремонт, который грозил затянуться до 15 января. Адмирал Вирениус снова запросил разрешения двинуть весь отряд вперед, а самому на «Ослябе» остаться в Суэце с миноносцем «Блестящий». Разрешение было дано с оговоркой, что «этим не должны быть нарушены приказания сплошь буксировать номерные миноносцы и посменно прочие». Хотя Вирениус и планировал послать все миноносцы вперед, эти планы оказались невыполнимыми перед лицом суровой действительности: на миноносцах №№ 212 и 213 обвалились топочные рамы и кладки, прогорели поддувала — необходим был срочный ремонт. Снова полетела телеграмма в Петербург с просьбой оставить эти

миноносцы в Суэце с пароходом «Саратов». Разрешение было получено с напоминанием, что «каждый час промедления присоединения к эскадре Тихого океана прибавляет силу противникам нашим».

Утром 9 января корабли отряда стали сниматься с якорей для перехода в Джибути. Броненосец «Ослябя» остался в Суэце с поврежденными миноносцами, ремонт которых грозил затянуться до двадцатых чисел января. Напрасно надрывался беспроволочный телеграф «Осляби», посылая в Петербург мольбу за мольбой продолжать поход, по крайней мере, без никому ненужных и совершенно непригодных для тихоокеанского театра номерных миноносцев. 13 января на «Ослябе» была принята новая телеграмма из Петербурга: «Ввиду продолжительной стоянки в Суэце не рассчитывать оставаться в Джибути более 3-х дней. Требуется немедленно знать, когда вы уходите из Суэца. Возбраняется задерживать движение ваше впредь даже учениями». Вирениус снова предложил идти вперед, бросив номерные миноносцы. В ответ из Петербурга пришла весьма резкая по тону телеграмма: «19 января 1904 г., «Ослябя», контр-адмиралу Вирениусу: Предположения ваши совсем расходятся с приказами. Миноносцы — главная часть вашего отряда. Ни одного самого плохого не бросайте. Только эти миноносцы страшны противнику...»

А между тем все более тревожные сообщения разведки наряду с подходом к потенциальному театру военных действий новых японских броненосных крейсеров «Ниссин» и «Кассуга» заставили адмирала Алексева вмешаться из Порт-Артура в попытке прекратить топтание на месте. 19 января Наместник запросил Морское министерство о местонахождении броненосца «Ослябя». Узнав, что он еще находится в Суэце, адмирал Алексеев 22 января срочно телеграфирует в Петербург: «Принимая во внимание неизбежную медленность плавания отряда адмирала Вирениуса, присоединение его к главным силам не поддается никаким расчетам. Между тем усиление боевой эскадры даже одним броненосцем

при настоящих обстоятельствах имеет большое значение, почему считаю необходимым, чтобы «Ослябя» немедленно следовал в Артур, на что прошу соответствующего разрешения Вашего Превосходительства». Неизвестно, сумели ли в Петербурге осознать собственный идиотизм, но, во всяком случае, в ответной телеграмме Наместнику уже чувствуется желание спихнуть на него всю ответственность за те, почти преступные, инструкции, которые адмирал Вирениус получал в течение двух последних месяцев: «По выходе из Суэца отряд Вирениуса считаю в непосредственном распоряжении Вашего Высокопревосходительства»... Затем шли указания, когда и откуда броненосец «Ослябя» сможет получать уголь и прочие припасы при самостоятельном следовании в Порт-Артур.

Ничего еще не зная об энергичных действиях адмирала Алексева, «Ослябя» 22 января 1904 года вышел из Суэца, ведя малым ходом на буксире номерные миноносцы. Погода свежела. На второй день пути миноносец № 213 на большой волне свернул себе нос ударом о пароход «Саратов» — его таранное отделение наполнилось водой. С миноносца № 212 сообщили, что у них волной деформировало палубу, а из таранного отделения вылетело несколько заклепок. 25 января, из-за сильного ветра, «Ослябя» отдал буксиры и приказал миноносцам следовать самостоятельно. В этот же день адмирал Алексеев, получив свободу действий, направил в Джибути телеграмму адмиралу Вирениусу, приказывая немедленно отделить «Ослябю» от отряда с тем, чтобы броненосец полным ходом шел в Порт-Артур. Телеграмма наместника, конечно, не застала «Ослябю» в Джибути, поскольку броненосец все еще боролся с волнами и ветром Красного моря, ведя за собой миноносцы. Буксирные концы рвались, миноносцы бросало на волне, как щепки. Приходилось возвращаться, вылавливать миноносцы, выпускать масло для успокоения качки, отстывать ночью на якоре, пришвартовав миноносцы к наветренному борту. Только утром 31 января «Ослябя» со

своим «караваном» подошел к Джибути, получив на запрос по беспроволочному телеграфу сообщение, «что уже третий день как началась война с Японией». Среди многочисленных приказов и инструкций, адресованных адмиралу Вирениусу, последним приказом было распоряжение Морского министерства «оставаться в Джибути и не отсылать ни одного корабля в дальнейший путь без особого распоряжения». Обещанное особое распоряжение прибыло 2 февраля, где со ссылкой на Высочайшее повеление броненосцу «Ослябя» и всему отряду приказывалось вернуться в Россию.

Согласно приказу «Ослябя», «Аврора» и «Дмитрий Донской» должны были вернуться в Либаву, транспорты — в Севастополь, эсминцы — в Бизерту. Что же касается номерных миноносцев, из-за которых весь отряд так и не успел вовремя добраться до Порт-Артура, то их теперь, за неимением боевой ценности, разрешалось разоружить и сдать на хранение в Джибути (№№ 212 и 213) и в Пирее (№№ 221 и 222). С первого же дня стоянки в Джибути адмирал Вирениус начал получать неоднократные напоминания от властей об объявленном Францией нейтралитете и о том, что корабли воюющей державы не имеют права оставаться в нейтральном порту более 24-х часов. В силу этого адмирал Вирениус 5 февраля в 14:00 приказал всем кораблям своего отряда сниматься с якоря, и «Ослябя», возглавляя отряд, вышел в море, взяв курс на восток, чтобы скрыть действительное направление отряда до наступления темноты. Ночью отряд повернул на север, идя без огней походным порядком в полной боевой готовности. Утром отряд разделился на отдельные группы. «Ослябя» остался в последней замыкающей группе с пароходом «Саратов» и несколькими миноносцами. 8 февраля в 09:45 «Ослябя» остановил и осмотрел два встречных парохода: голландский «Полифемус» и английский «Св. Дунстан», отпустив их, когда выяснилось, что пароходы уже осматривались идущим впереди крейсером «Дмитрий Донской». 10 февраля был осмотрен и отпущен английский

пароход «Палаван». «Ослябя» продолжал медленно идти на север по Красному морю, постоянно задерживаясь для подачи буксиров на миноносцы или для снабжения их углем и водой. На миноносцах продолжались бесконечные поломки, требующие остановок и ремонта. Утром 15 февраля, подойдя к Суэцу, «Ослябя» получил сообщение с крейсера «Дмитрий Донской», что тот стоит в бухте Рас-Судр с тремя арестованными им пароходами. Бухта Рас-Судр принадлежала Турции, а поскольку последняя еще не объявляла о своем нейтралитете, Вирениус решил отправить «Ослябю» туда, стать на якорь, чтобы разобраться в обстановке и провести совещание с командирами кораблей. По приходе «Осляби» в бухту Рас-Судр выяснилось, что из Петербурга пришел приказ немедленно отпустить задержанные пароходы, взяв с их капитанов расписки об отсутствии претензий по поводу задержания. 16 февраля на «Ослябе» было принято сообщение с высланного вперед крейсера «Аврора», что из Суэца в Красное море вышел американский крейсер «Буффало» с 5-ю миноносцами, которые, по слухам, японские. На броненосце приготовились к бою. Около 17:00 на большом расстоянии действительно прошли крейсер и пять миноносцев под американскими флагами. Они отсалютовали флагу Вирениуса на «Ослябе», но проверить, действительно ли на этих миноносцах американские экипажи и не предназначаются ли они для Японии, не было никакой возможности. Вечером 16 февраля «Ослябя» с сопровождающими его миноносцами прибыл в Суэц и, не задерживаясь, вошел в канал, оставив в Суэце «Дмитрия Донского» для ремонта. «Ослябя» пришел в Порт-Саид только 20 февраля, поскольку пришлось простоять некоторое время в Исмаилии, где миноносец № 221 протаранил и потопил таможенный катер. 21 февраля в 14:30 «Ослябя» вышел в море, ведя за собой пароход «Саратов» и миноносцы «Блестящий», «Быстрый», «Буйный», «Бравый» и №№ 212, 213 и 221. Вирениус решил, несмотря на разрешение, не бросать их в Джибути. Погода продолжала портиться, и адми-

рал приказал миноносцам идти полным ходом в Суду. С «Ослябей» остались только миноносцы «Блестящий» и «Безупречный». 23 февраля засвежело настолько, что миноносцы начали захлестывать волнами, так что адмирал решил укрыться за восточной оконечностью острова Крит. Два последующих дня «Ослябя» ходил вдоль берега о. Крит, разыскивая свои миноносцы, которые укрылись от шторма в различных бухтах острова. Удостоверившись, что все миноносцы, которые шли самостоятельно, целы, адмирал решил перевести «Осляблю» и миноносцы в бухту Суды, где застал крейсер «Аврору», пароход «Саратов» и миноносец № 222. Выяснилось, что миноносец № 221 погиб во время шторма, а его экипаж перешел на «Саратов». Интересно, как переменялась обстановка. Когда было необходимо срочно перебросить в Порт-Артур броненосец «Осляблю» и два крейсера, Морское министерство постоянно требовало, чтобы Вирениус вел за собою все миноносцы, в том числе и номерные. Сейчас же, получив разрешение их бросить, Вирениус упорно продолжал их вести обратно в Россию. 27 февраля особым распоряжением министра номерные миноносцы были выведены из состава отряда с оставлением в греческих водах. Броненосцу «Ослябя» и остальным кораблям было разрешено простоять неделю в Суде для подготовки к дальнейшему походу. 5 марта пароход «Саратов» был отправлен в Севастополь, 6 марта из Суды ушла «Аврора» с несколькими миноносцами, а 7 марта пришел «Дмитрий Донской». 8 марта броненосец «Ослябя» вместе с миноносцами «Блестящий», «Безупречный» и «Быстрый» оставил Суду и взял курс на Алжир. Прибыв туда 12 марта, узнал, что его крейсера находятся в Бизерте. 13 марта «Ослябя» связался по беспроволочному телеграфу с крейсером «Аврора», который направил в Алжир миноносец «Буйный». Миноносец, входя в гавань Алжира, выскочил на камни, повредил себе носовую часть и был оставлен там для ремонта. Глядя с борта «Осляби» на ковыляющий на буксире «Буйный», никто еще не мог представить себе, сколько

моряков броненосца будут обязаны своей жизнью доблестному поведению именно этого миноносца!

14 марта в 17:30 броненосец «Ослябя» в сопровождении «Блестящего», «Безупречного» и «Быстрого» вышел в море, прошел 16 марта Гибралтарский пролив и 19 марта прибыл в испанский порт Виго. Отделив «Блестящий» к находящемуся в море крейсеру «Аврора», «Ослябя» с двумя оставшимися миноносцами 21 марта покинул Виго. Утром 24 марта броненосец вместе со своим эскортом прибыл в Шербур, где застал крейсер «Аврора» и миноносцы «Бравый» и «Блестящий». В Шербуре на «Ослябю» поступило предупреждение, что в Северном море возможно нападение на русские корабли японских «полуподводных» миноносцев. Сообщалось даже, какого они типа. На всех кораблях отряда были приняты необходимые меры предосторожности.

28 марта, в первый день Пасхи, броненосец «Ослябя» покинул Шербур вместе с крейсером «Аврора» и четырьмя миноносцами. 1 апреля 1904 г. «Ослябя» пришел в Ниборг, погрузил уголь и, пройдя 3 апреля Бельт, 5 апреля в 08:30 пришел в Либаву вместе с крейсером «Аврора» и миноносцами «Безупречный», «Быстрый», «Блестящий» и «Бравый». В ночь с 5 на 6 апреля 1904 года с мачты «Осляби» был спущен флаг контр-адмирала Вирениуса, а отряд был расформирован.

В середине апреля 1904 года броненосец «Ослябя» перешел в Кронштадт, где стал на ремонт. Кроме планового профилактического ремонта, на броненосце начались работы по улучшению системы вентиляции помещений.

Между тем неудачи 1-й Тихоокеанской эскадры в Порт-Артуре, гибель «Петропавловска» вместе с командующим флотом и тесная блокада крепости противником привели к тому, что на Балтике начала формироваться т. н. 2-я Тихоокеанская эскадра, которая по замыслу должна была совершить переход на Дальний Восток, деблокировать артурскую эскадру и совместными усилиями разгромить флот Японии.

1915 г. — ст. лейтенант Марков (до 12 ноября)
1915–1916 гг. — капитан 1-го ранга Ковалевский
1916 — март 1917 гг. — капитан 1-го ранга Плен
1917 г. — капитан 1-го ранга Антонов

**Русские адмиралы, державшие
свой флаг на «Славе»**

1906–1907 гг. — контр-адмирал Эберггард
1908–1910 гг. — контр-адмирал Литвинов
1911–1912 гг. — вице-адмирал Эссен
1912–1914 гг. — контр-адмирал Фрезен
1914–1915 гг. — контр-адмиралы Максимов и Тру-
хачев
1916 г. — контр-адмирал Старк
1917 г. — вице-адмирал Бахирев

В августе все корабли новой эскадры, в том числе и «Ослябя», были сосредоточены в Кронштадте, а 29 августа оставили Кронштадт и направились в Ревель, куда прибыли 30 августа. В Ревеле на «Ослябе» поднял флаг контр-адмирал Фелькерзам, а броненосец был назначен флагманским кораблем 2-го боевого отряда, куда кроме него входили броненосцы «Сисой Великий» и «Наварин», а также броненосный крейсер «Адмирал Нахимов». В Ревеле, где эскадра простояла около месяца, «Ослябя» усиленно готовился к дальнему походу под энергичным руководством нового командира, капитана 1-го ранга Бэра, который сменил капитана 1-го ранга Михеева после расформирования отряда Вирениуса. Капитан 1-го ранга Бэр был одним из наиболее опытных и образованных моряков Русского Флота. До назначения на «Ослябя» он занимал пост военно-морского атташе в Париже, наблюдал за постройкой в Филадельфии броненосца «Ретвизан» и крейсера «Варяг», став первым командиром последнего.

26 и 27 сентября эскадре был дан Высочайший смотр, а 28 сентября корабли покинули Ревель, направившись в Либаву, куда прибыли около 12:00 29 сентября. Войдя на внутренний рейд Либавы, броненосец «Ослябя» 30 сентября сел на мель, однако вскоре снялся собственными силами, не получив каких-либо значительных повреждений. Поскольку в тот же день на мель во внутренней гавани сел и броненосец «Орел», командуемый эскадрой вывел корабли на внешний рейд, где и продолжалась приемка различных видов боевых запасов, угля и снаряжения. 2 октября эскадра покинула Либаву, начав свой исторический поход через три океана к острову Цусима. Неся на мачте контр-адмиральский флаг младшего флагмана, «Ослябя» вел свой отряд из двух броненосцев и одного броненосного крейсера. 3 октября на крутой волне у острова Борнгольм броненосец врезался эсминец «Быстрый», однако и на этот раз все обошлось без значительных повреждений. 7 октября эскадра стала на якорь у Скагена, где от русского

консула было получено сообщение о подозрительных миноносцах, замеченных в Северном море, что привело впоследствии к печально знаменитому «Гулльскому инциденту». От Скагена эскадра двинулась дальше, разделенная на 6 отрядов. 5-й отряд возглавил «Ослябя», ведя за собой «Сисоя Великого», «Наварина», «Адмирала Нахимова» с транспортами «Метеор» и «Малайя». Отряд получил приказ следовать в Танжер, никуда не заходя по дороге. Пополнив запасы угля чуть ли не в территориальных водах Англии, «Ослябя» 16 октября привел свой отряд в Танжер, куда постепенно начали стягиваться остальные корабли эскадры. 18 октября контр-адмирал Фелькерзам перенес свой флаг с «Осляби» на «Сисоя Великого», который назначался флагманским кораблем отдельного отряда, следовавшего через Суэцкий канал к Мадагаскару. «Ослябя» был зачислен в 1-й боевой отряд, который должен был следовать к Мадагаскару вокруг мыса Доброй Надежды.

23 октября в 07:00 эскадра вице-адмирала Роже-ственского покинула Танжер в строю двух кильватерных колонн. Замыкающим кораблем правой колонны в кильватер броненосцу «Орел» шел «Ослябя». Путь до Дакара эскадра преодолела со скоростью 9,4 узла, постоянно задерживаясь из-за различных аварий на кораблях. На горизонте постоянно маячили английские крейсера, неотступно следовавшие за 1-м боевым отрядом после «Гулльского инцидента». 30 октября в 09:00 корабли пришли в Дакар, где после длительных переговоров с французскими властями приступили к погрузке угля с немецких угольщиков. Весь день 31 октября корабли грузили уголь под палящими лучами тропического солнца. Температура достигала 40° С. Корабли стояли окутанные облаками угольной пыли. Все без исключения, офицеры и матросы, с паклею, зажатой в зубах, чтобы не задохнуться, грузили уголь. Люди не выдерживали и валялись с ног. Их клали под душ, приводили в чувство и снова направляли на работу. Было несколько случаев солнечных ударов, а на следующий день, 1 но-

ября, на броненосце «Ослябя» от сердечного приступа скончался лейтенант Нелидов, сын русского посла в Париже, известный на эскадре своими лингвистическими способностями. Приспустив флаги, служили панихиду. Бледные матросы стояли без головных уборов в строю. Тело лейтенанта Нелидова, запаянное в свинцовый гроб, было передано на транспорт для доставки в Россию. Это была первая смерть в длинной веренице смертей, обрушившихся на броненосец «Ослябя» еще до подхода к театру военных действий...

3 ноября по требованию французского правительства, эскадра покинула Дакар и после десятидневного перехода, 13 ноября в 18:00 стала на якорь в устье реки Габун в 20 милях от порта Либервиль, где простояла 5 дней, грузя уголь и приводя в порядок корабли. 18 ноября корабли покинули Габун и, пройдя 19 ноября экватор, прибыли 23 ноября в португальскую бухту Грит-Фиш, где снова произвели погрузку угля. Во время этих постоянных кошмаров угольных погрузок на тропической жаре броненосцу «Ослябя» приходилось хуже других кораблей из-за его высокобортности и плохой остойчивости на зыби. Как и все корабли типа «Пересвет», «Ослябя» кроме того расходовал гораздо больше угля, чем другие броненосцы. Так, в бухте Грит-Фиш «Ослябя» принял на борт 660 т угля («Кн. Суворов» — 647 т, «Имп. Александр III» — 550 т, «Бородино» — 638 т, «Орел» — 580 т, а все они превосходили «Осляблю» по водоизмещению). 24 ноября эскадра покинула бухту Грит-Фиш, направившись в германскую колонию Ангра-Пенквену, куда прибыла 28 ноября. 1 декабря при погрузке угля в бухте Ангра-Пенквены угольный транспорт «Дартмунд» столкнулся с «Ослябей», причинив броненосцу небольшую подводную пробойну, которую заделали собственными силами. Приняв двойной запас угля, эскадра 4 декабря покинула Ангра-Пенквену и начала спускаться к мысу Доброй Надежды. Ревущие «сороковые» встретили русские корабли 11-балльным штормом, во время которого бросилась в глаза недоста-

точная мореходность «Осляби» в сравнении с другими броненосцами. «Ослябю» бросало на волне со скоростью 8-ми размахов в минуту, крен при бортовой качке достигал 25°. Шторм, начавшийся 8 декабря, продолжался непрерывно до 14 декабря, а 15-го на «Ослябе» от сердечной спазмы умер кочегар. Утром 16 декабря, на подходе к острову Сент-Мари, кочегара похоронили в море. Подняв молитвенный флаг, «Ослябю» увеличил ход и вышел из строя, заняв место между колонн на траверзе броненосца «Бородино». На всех кораблях были выстроены экипажи. Оркестры играли «Коль славен». Тело кочегара, зашитое в белую парусину, под гром артиллерийского салюта спустили по дощатому настилу за борт...

С печальным ритуалом похорон хорошо сочеталось и то страшное известие, которое пришло в тот же день — Артурская эскадра погибла под артиллерийским огнем японских осадных батарей. Панихида по кочегару с «Осляби» стала панихидой по оперативным замыслам командования Русским Флотом. Настроение на кораблях упало. Никто уже почти не верил в успех задуманной авантюры.

Длительная стоянка у Мадагаскара, куда эскадра подошла 24 декабря и где соединилась с отрядом контр-адмирала Фелькерзама, окончательно уничтожила все шансы на успех, дав японцам возможность отремонтировать и перевооружить свои корабли, сильно потрепанные почти годичной боевой службой у Порт-Артура.

31 декабря контр-адмирал Фелькерзам снова поднял свой флаг на броненосце «Ослябю». Новый 1905 год был встречен на «Ослябе» грустно, под впечатлением и смерти матроса, и гибели той эскадры, на помощь которой «Ослябю» шел, но не успел дойти...

Во время стоянки на Мадагаскаре, ожидая решения Петербурга слать ли эскадру дальше или вернуть ее в Россию, на броненосце «Ослябю» происходили различные учения, несколько раз корабль выходил на стрельбы, проводился ремонт машины. Однако дисциплина на

«Ослябе», как и на всей эскадре, падала. Матросы пьянствовали на берегу и на корабле, во время одной из погрузок угля команда отказалась работать, оставив старшего офицера броненосца капитана 2-го ранга Похвиснева. Несколько человек было арестовано за подстрекательство к бунту. После этого кто-то перерезал тали командирского катера. Сорвавшимся катером сломало ногу матросу, который вскоре после этого умер. Матрос Сусленко ограбил церковную кассу броненосца и был отдан под суд. Разложение охватило и офицеров. Пьянки и азартные игры на берегу достигли таких размеров, что специальным приказом вице-адмирала Рожественского была назначена поголовная ревизия всех корабельных касс. О царившем на броненосце, равно как и на всей эскадре, настроении очень метко писал находящийся на «Ослябе» старший флаг-офицер адмирала Фелькерзама лейтенант барон Косинский: «Неверие в смысл нашего плавания растет у всех. Дольше всех крепился Фелькерзам, но и тот начал сомневаться. Авантюра! Ну, посмотрим, что будет дальше и чем эта эпопея кончится...»

Дождавшись подхода из России отряда крейсеров, эскадра, простояв 3 месяца на Мадагаскаре, только 3 марта 1905 года покинула бухту Носси-Бэ и пошла через просторы Индийского океана. «Ослябя», возглавляя 2-й броненосный отряд, снова вел за собой броненосцы «Наварин», «Сисой Великий» и крейсер «Адмирал Нахимов». Во время перехода до бухты Камран на «Ослябе» умер еще один матрос. «Что-то здорово мрут на «Ослябе», — рассеянно записал в своем дневнике флагманский инженер-механик эскадры Политовский. Томительно летели дни. Бесконечные погрузки угля в открытом море с качающихся транспортов. Палящее солнце. Озверевшие, смертельно усталые люди, доведенные почти до помешательства. Только железная воля и фантастическая энергия адмирала Рожественского продолжали двигать эскадру вперед. Ничем не объяснимая вера в счастливую звезду командующего эскадрой как-то еще под-

держивала людей, как вера в чудо. Но доводы разума брали верх. На «Ослябе» офицеры сдали на транспорты все личные вещи для передачи родным вместе с завещаниями.

22 марта при подходе к бухте Камран на «Ослябе» при разрыве трубок котлов обварило паром трех кочегаров. Один из них, Пospelов, скончался 30 марта в корабельном лазарете. Было назначено следствие, выявившее исключительно низкую подготовку машинной команды, от старшего механика до последнего машиниста, а равно не менее низкое качество котельного и машинного оборудования.

26 апреля, после почти месячного блуждания по бухтам и островам архипелагов Юго-Восточной Азии, эскадра, пройдя Малаккский пролив, соединилась с отрядом адмирала Небогатова. Теперь ее курс лежал на север к берегам Японии. И тут на броненосец «Ослябя» обрушился новый удар. 10 мая скончался от инсульта командующий 2-м броненосным отрядом контр-адмирал Фелькерзам. Снова приспущенные флаги, панихида, гром погребального салюта. Потрясенный экипаж стоял уже в какой-то прострации с фуражками и бескозырками в руках. Смерть адмирала накануне боя всеми была воспринята как страшное предзнаменование, обещавшее ту же участь броненосцу и всему экипажу. Тело адмирала Фелькерзама в свинцовом гробу было выставлено в корабельной церкви, а на мачте «Осляби» взвился условный сигнал, извещающий вице-адмирала Рожественского о смерти командующего отрядом: «На броненосце сломалась шлюп-балка». С «Князя Суворова» ответили: «Оставить до Владивостока». Это означало, что в командование 2-м броненосным отрядом по-совместительству вступал командир «Осляби» капитан 1-го ранга Бэр. С мачты броненосца не был спущен контр-адмиральский флаг, чтобы скрыть факт смерти Фелькерзама от остальных кораблей. 13 мая эскадра приблизилась к Корейскому проливу в строю двух кильватерных колонн. Левую колонну по-прежнему возглавлял броненосец «Ос-

лябя», который, как и все корабли, шел уже в полной боевой готовности. Весь день перехватывались переговоры по беспроволочному телеграфу японских кораблей, находящихся примерно в 30–40 милях по курсу эскадры Рождественского. В 16:30 на мачтах «Осляби» взвился сигнал по отряду: «Приготовиться к бою», а в 18:00 — «Завтра к рассвету иметь пары для полного хода».

Ночью с 13 на 14 мая русская эскадра была обнаружена японским вспомогательным крейсером «Синано-Мару» из состава дальнего дозора японского флота. Его заметили с броненосца «Орел», но не разобрали его типа и национальности, что позволило «Синано-Мару» уйти, сообщив в 04:45 адмиралу Того об обнаружении русской эскадры. Утро 14 мая было пасмурным. Около 07:00 показалось солнце, рассеяв несколько мглу и увеличив видимость до 6–7 миль. Русская эскадра продолжала идти в том же походном порядке. Около 07:55 во мгле был замечен японский крейсер «Идзуми», идущий параллельным с эскадрой курсом на дистанции около 5 миль от правой колонны русских броненосцев. В течение нескольких часов «Идзуми» шел в видимости русских кораблей, передавая информацию об их движении адмиралу Того. Не было сделано ни одной попытки отогнать его. Затем в видимости русской эскадры появился 3-й боевой отряд японского адмирала Дева в составе крейсеров «Касаги», «Читозе», «Ниитака» и «Отова». В 09:28 с русских кораблей были замечены еще несколько японских крейсеров и старый броненосец «Чин-Иен». В этот момент последовал приказ Рождественского: «1-му и 2-му броненосному отрядам перестроиться в одну кильватерную колонну». Броненосцы обоих отрядов, выполняя приказ, повернули «вдруг» на 2 румба влево, закончив перестроение в 11:15. В этот момент японские крейсера, скрывшиеся было в тумане, снова появились на горизонте. В 11:17 «Ослябя» без приказа открыл по ним огонь, идя уже в кильватер броненосцу «Орел». Вслед за «Ослябей» загрохотала вся эскадра. Японские крейсера, яростно отстреливаясь, повернули на 8 румбов

влево и снова скрылись в тумане. Продолжая играть с русскими в «кошки-мышки», японские крейсеры то появлялись из тумана, то снова пропадали в нем, неотступно следя за русскими кораблями и наводя на них главные силы своего флота. В 12:05 по приказу с «Суворова» эскадра легла на курс № 0–23°, а в 12:20 Рождественский снова перестроил броненосцы в две кильватерные колонны. Таким образом «Ослябя» снова возглавил корабли 2-го броненосного отряда.

В 13:15 из восточной мглы появились главные силы японского флота, ведомые броненосцем «Микаса» под флагом адмирала Того. В 13:20 русские броненосцы 1-го отряда увеличили ход до 11 узлов и склонились «все вдруг» на 4 румба влево, чтобы, обогнав левую «ослябскую» колонну, построиться в одну кильватерную колонну. В 13:25 на «Суворове» был поднят сигнал: «2-му броненосному отряду вступить в кильватер 1-му отряду». Этот маневр спутал весь строй русской эскадры. Концевой корабль 1-го отряда «Орел», выполняя перестроение, замешкался и «Ослябе», чтобы пропустить его вперед, пришлось уменьшить ход, а затем вообще застопорить машины из опасения наскочить на «Орел». Шедший за «Ослябей» броненосец «Сисой Великий» выкатился в свою очередь влево, чтобы не наскочить на «Ослябю». В это время японская эскадра, продолжавшая спускаться на юго-запад, неожиданно развернулась на курс № 0–67° и, описав петлю, стала стремительно заходить в голову русской эскадре. В этот момент (13:49) «Суворов», а затем остальные корабли открыли огонь по противнику. Японцы, делая свой поворот, в 13:52 открыли ответный огонь, сосредоточив его на флагманских кораблях русской эскадры — «Суворове» и «Ослябе». С изящным креном проходя точку поворота, концевые корабли 1-го японского боевого отряда «Ниссин» и «Касуга» первым же залпом накрыли стоявший без хода, бортом к ним, «Ослябю» и сигналом передали дистанцию на идущие сзади крейсеры адмирала Камимура. Таким образом «Ослябя», стоявший неподвижно на мес-

те, оказался под сосредоточенным огнем 8 броненосных крейсеров противника с их невероятной меткостью огня и страшными фугасными снарядами. Первые 10" снаряды с «Ниссин» и «Кассуга», с которыми менее года назад «Ослябя» стоял вместе в Порт-Саиде, разворотили нос броненосца. Один снаряд разорвался в носу у самой ватерлинии, причинив полуподводную пробоину, куда хлынули потоки воды. Дверь в первой водонепроницаемой переборке оказалась незадраенной, ее заклинило осколками и задраить уже не удалось. Вода пошла в отсеки жилой палубы, а через разбитые вентиляционные трубы затопила шестидюймовые погреба и носовое подбашенное отделение. От дыма и газа в этих отсеках не было видно даже электрических лампочек. Распространение воды по жилой палубе было остановлено второй водонепроницаемой переборкой, однако в трюмах вода дошла до помещения подводных торпедных аппаратов и носовых динамомашин. Главная электрическая магистраль была разбита и носовая башня главного калибра вышла из строя, успев сделать только три выстрела по противнику. Электромагистраль удалось снова ввести в строй, но в этот момент в башню попало сразу 2 десятидюймовых снаряда. Башня соскочила с катков и перекосилась, крыша башни оказалась сорванной. Еще один снаряд разорвался в амбразуре башни, убив и ранив всех находящихся в ней людей. Следующим попаданием был разбит главный дальномерный пост на верхнем мостике. При этом были убиты лейтенант Палецкий и 5 матросов. Два снаряда попало в верхний носовой каземат шестидюймового орудия, выбив орудие из цапф. Следующий снаряд попал в боевую рубку, убив барабанщика и рулевого, смертельно ранив старшего флаг-офицера, лейтенанта Косинского. Затем 8" снаряд ударил в нос броненосца, вырвав левый клюз и разворотив весь бак. Якорь вывалился за борт, вся цепь вытравилась и повисла на жвакагалсовой скобе. В левом среднем каземате осколки попали в тележку со снарядами. Взрывом уничтожило всех комендоров, выведя из строя еще одно шестидюймовое орудие. Артиллерия броненосца факти-

чески не действовала, огнем никто не управлял, дальномеры были разбиты. Вся носовая часть броненосца была уже затоплена водой, носовые динамомашины вышли из строя, не стало энергии, остановились водоотливные насосы. Когда броненосец «Ослябя», наконец, дал ход, он уже сидел носом почти по ключу в воде, имея сильный крен на левый борт. Все верхние надстройки корабля были охвачены пламенем. Бушевал пожар и под кормовым мостиком. На спардек из-под верхней палубы валил густой дым — горели офицерские и адмиральские помещения. Расстрел «Осляби» продолжался. Прошло всего 15 минут боя, а с «Ослябей» было уже фактически покончено. Броненосец выкатился вправо. Было 14:20. В этот момент в ватерлинию броненосца попал десятидюймовый снаряд, образовав пробоину между торпедным аппаратом левого борта и командной баней. Интенсивность и меткость японского огня были такими, что через мгновение еще один снаряд попал в то же самое место. Посыпались броневые плиты, сорванные с болтов. В огромную пробоину хлынула вода, разливаясь по скосу броневой палубы и попадая в боевые погреба. Крен корабля, до этого достигавший 12° , стал увеличиваться и неожиданно «Ослябя» стал просто валиться на левый борт. Началась паника, из различных помещений наверх хлынули люди, карабкаясь по трапам и срываясь с них и снова цепляясь в безумной жажде жизни. Командир броненосца, капитан 1-го ранга Бэр обменялся рукопожатиями с находящимися на мостике капитаном 2-го ранга Генке, лейтенантом Саблиным и прапорщиком Болдыревым, сказав: «Да, тонем, прощайте!» Командир кормовой башни главного калибра лейтенант Казмичев, видя, что башня уже не может действовать из-за сильного крена, приказал комендорам покинуть ее и спасаться. Так же поступил командир одного из плутонгов левого борта лейтенант Нидермиллер, а сам вытащил револьвер и застрелился. На палубе царил жуткая суматоха. Одни прыгали в море, не успев захватить с собой спасательных средств, другие бросались за спасательными кругами и пробковыми нагрудниками. Люди

сталкивались, хватались друг за друга, падали, дрались из-за спасательных поясов, крича от ужаса. Но самая страшная трагедия ожидала машинную команду. Выходы из машинных отделений были задраены броневыми плитами, снять которые можно было только сверху при помощи талей. Назначенные для этой цели матросы разбежались, бросив оставшихся внизу на произвол судьбы. Механики и машинисты все без исключения остались внизу, погребенные под броневой палубой, как «под тяжелой могильной плитой». Героически погибли, не оставив своих постов и до последнего момента оказывая помощь раненым, врачи броненосца Васильев и Бунтинг.

В 14:40 броненосец «Ослябя» лег на левый борт, трубы его, продолжая дымить, покрыли густыми клубами дыма поверхность моря. Плоскость палубы встала вертикально. Скользя по ней, люди повалились вниз вместе со всеми незакрепленными предметами. Стоял уже не крик, а общий вой. Противник продолжал огонь, и среди каши человеческих голов то и дело вздымались столбы воды от падавших снарядов. К месту катастрофы ринулись миноносцы «Бравый», «Буйный» и «Быстрый». С мостика эсминца «Бравый» с ужасом наблюдал за развернувшейся картиной лейтенант Дурново: «Картина была ужасная: в куче обломков, коек и остатков разбитых шлюпок кишела масса людей, которые неистово кричали, отнимая друг у друга подаваемые нами спасательные концы. Неприятельские снаряды густо ложились в этом месте, добивая плававших людей. Между обломками держался на воде сорвавшийся с талей минный катер с «Осляби», но он вскоре затонул под тяжестью вскарабкавшихся на него людей. В числе плававших предметов были шаровые мины броненосца, присутствие которых трудно объяснить. Минный погреб находился внизу в носовой части броненосца. По-видимому, при опрокидывании корабля днище разорвалось и мины выплыли». Доблестный командир «Буйного» капитан 2-го ранга Коломейцев подвел свой эсминец прямо под борт погибающего броненосца: «Я полным ходом пошел к «Ослябе» и, подойдя почти

вплотную, дал задний ход, так как в этот момент броненосец лег на левый борт, показал правый винт и дейдвуд, и пошел ко дну носом вниз. На воде осталось человек 300. Все кричали о помощи и картина была потрясающая. Я спустил вельбот и послал на нем мичмана Храбро-Василевского подбирать далеко плавающих, а сам, держась под ветром, спасал всех, кто приближался на расстояние бросательного конца. Адмирала Фелькерзама все еще не было среди спасенных, что меня крайне волновало, пока наконец спасенные офицеры не сказали, что он умер еще 10-го числа и стоял в гробу в церкви броненосца, ожидая погребения во Владивостоке. Все это время противник вел жестокий огонь».

На миноносец «Буйный» были подобраны из воды флагманский штурман 2-го отряда, подполковник Осипов, флаг-офицер, мичман князь Ливен, мичман, князь Горчаков и мичман Казмичев, кондукторы Шишкин, Бирюков и Бачурихин и 196 матросов. Несколько позднее был вытасцен из воды на «Буйный» мичман Бартенов.

Миноносец «Бравый» спас из команды «Осляби» лейтенантов Саблина и Колокольцева, мичманов Иванова и Бачманова, двух кондукторов и 179 матросов. Еще 10 матросов были подобраны миноносцем «Быстрый». «Ослябя» затонул в 14:45. Вместе с броненосцем погибли его командир, капитан 1-го ранга Бэр, старший офицер, капитан 2-го ранга Похвиснев, старший артиллерист, капитан 2-го ранга Генке, лейтенанты Нидермиллер, Косинский, Палецкий, Дьяконов, Тундерман, мичман Майков, прапорщик Болдырев, инженер-механики Успенский, Змачинский и Быков, врачи Васильев и Бунтинг, а также 490 матросов.

Дальнейшая судьба спасенных «ослябцев» такова: из поднятых на борт «Бравого» погибло еще 5 человек, когда в миноносец, при отходе его от места гибели «Осляби», попал снаряд противника. Остальные были доставлены «Бравым» во Владивосток. Спасенные «Буйным» «ослябцы» были затем переданы на крейсер «Дмитрий Донской», на котором в ходе последующего боя погибли еще 22 «ослябца». Остальные попали в плен.

10 человек, подобранных миноносцем «Быстрый», вместе с экипажем миноносца, взорвав его, ушли в корейские леса, где в конце концов были взяты в плен.

Броненосец «Ослябя» — первая жертва кошмарного Цусимского разгрома Русского Флота — погиб так быстро, не имея при этом настоящих подводных пробоин, что впоследствии стали выдвигаться разные версии, пытавшиеся объяснить его гибель. Одни говорили, что в броненосец попала торпеда с японских крейсеров, не замеченная в вихре снарядов. Другие утверждали, что «Ослябя» подорвался на плавающих минах, набросанных японцами на курсе русской эскадры. Была даже версия, что «Ослябя» подорвался на собственных минах, вывалившихся в воду через пробоину в борту корабля. Однако лучше всего объяснил гибель «Осляби» журнал «Морской сборник», который в № 9 за 1905 год писал: «Броненосец «Ослябя», опрокинувшийся всего от двух 10-дюймовых снарядов, попавших в район ватерлинии, навсегда скрыл под водой позорные результаты многолетней постройки его Новым Адмиралтейством».

Эскадренный броненосец «Ослябя» числился в 10-м флотском экипаже.

Корабль находился в строю 1 год и 11 месяцев.

Исключен из списков Русского Флота 15 сентября 1905 года.

Командиры эскадренного броненосца «Ослябя» 1896—1905 гг.

1896—1897 гг. — капитан 1-го ранга Кирсанов

1898—1900 гг. — капитан 1-го ранга Витгефт

1901—1904 гг. — капитан 1-го ранга Михеев

1904—1905 гг. — капитан 1-го ранга Бэр

Русские адмиралы, державшие флаг на броненосце «Ослябя»

1903—1904 гг. — контр-адмирал Вирениус

1904—1905 гг. — контр-адмирал Фелькерзам. (Умер на броненосце 10.05.1905)

**ОФИЦЕРЫ ЭСКАДРЕННОГО БРОНЕНОСЦА «ОСЛЯВЯ»,
ПОГИВШИЕ В ЦУСИМСКОМ БОЮ**

Мл. флагман эскадры, контр-адмирал ДМИТРИЙ
ГУСТАВОВИЧ ФОН ФЕЛЬКЕРЗАМ

Ст. флаг-офицер, лейтенант ФЕДОР МИХАЙЛОВИЧ
барон КОСИНСКИЙ 1-й

Командир, капитан 1-го ранга ВЛАДИМИР ИОСИ-
ФОВИЧ БЭР 1-й

Ст. офицер, капитан 2-го ранга ДАВИД БОРИСО-
ВИЧ ПОХВИСНЕВ

Ст. арт. офицер, капитан 2-го ранга СЕРГЕЙ
ЭМИЛЬЕВИЧ ГЕНКЕ

Мл. арт. офицер, лейтенант КОНСТАНТИН КАРЛО-
ВИЧ ТУНДЕРМАН 4-й

Ст. штурм. офицер, лейтенант ИВАН ВАЛЕНТИНО-
ВИЧ ДЬЯЧЕНКОВ

Мл. штурм. офицер, мичман ВЯЧЕСЛАВ ПЕТРО-
ВИЧ ПАЛЕЦКИЙ 2-й

Вахт. нач., лейтенант ВЛАДИМИР АЛЕКСАНДРО-
ВИЧ ФОН НИДЕРМИЛЛЕР 2-й

Вахт. нач., мичман ВЛАДИМИР НИКОЛАЕВИЧ
ТРУВЕЛЛЕР

Вахт. офицер, мичман ВАСИЛИЙ ПЕТРОВИЧ ШИ-
ПОВАЛОВ

Вахт. офицер, мичман ВАЛЕРЬЯН ВАЛЕРЬЯНОВИЧ
МАЙКОВ

Вахт. офицер, прап. по мор. части ФРИДРИХ НИ-
КОЛАЕВИЧ ШИРКЕНГЕФЕР

Вахт. офицер, прап. по мор. части ИВАН ВАСИЛЬ-
ЕВИЧ БОЛДЫРЕВ

Ст. суд. мех., полковник НИКОЛАЙ АНДРЕЕВИЧ
ТИХАНОВ

Трюмн. мех., поручик ПЕТР ФЛАВИАНТОВИЧ УС-
ПЕНСКИЙ 1-й

Мл. суд. мех., поручик ГРИГОРИЙ ГРИГОРЬЕВИЧ
ДАНИЛЕНКО

Мл. суд. мех., поручик АЛЕКСЕЙ АЛЕКСАНДРО-
ВИЧ БЫКОВ

Минный мех., поручик АНАТОЛИЙ ГЕОРГИЕВИЧ
ШЕВЕЛЕВ

Мл. суд. мех., прап. по мех. части СЕМЕН АРТЕМЬ-
ЕВИЧ МАЙСТРУК

Мл. суд. мех., прап. по мех. части ВАСИЛИЙ ИОСИ-
ФОВИЧ МЕДВЕДЕВ

Ст. суд. врач, коллежский совет. ГРИГОРИЙ СТЕ-
ПАНОВИЧ ВАСИЛЬЕВ

Мл. суд. врач, лекарь ГЕОРГИЙ РОЛАНДОВИЧ
БУНТИНГ

Кор. инж., ст. пом. судостр. КОНСТАНТИН АНТО-
НОВИЧ ЗМАЧИНСКИЙ

Суд. священник, иеромонах отец ВИКТОР (НИ-
КОЛЬСКИЙ)

8 кондукторов и 472 матроса.

СИСОЙ ВЕЛИКИЙ

Сисой Великий — православный святой



«Сисой Великий» (ББ-5)

Водоизмещение: 10400 т

Главные размерения: 107,2х20,7х7,6 м

Скорость максимальная: 16 узлов

Мощность механизмов: 8500 л. с.

Вооружение: четыре 12-дюймовых орудия в башнях, шесть 6-дюймовых орудий, двенадцать 47-мм и двенадцать 37-мм орудий, 2 десантных пушки, 4 пулемета

Бронирование: Борты — 203–406 мм

Казематы — 127 мм

Башни — 305 мм

Палуба — 51–76 мм

Боевая рубка — 152 мм

Экипаж (штатный): 27 офицеров, 555 матросов

Тип: «Сисой Великий»

Эскадренный броненосец «Сисой Великий» был заложен 25 июля 1891 г. в деревянном эллинге Нового Адмиралтейства С.-Петербургского порта. Строительство корабля велось в рамках изменений 1890 года кораблестроительной программы 1881 года. Строительством руководил корабельный инженер Мустафин А. И. Броненосец был спущен на воду 20 мая 1894 г. Судовые механизмы для него изготовлялись на Балтийском заводе, вооружение — на Обуховском заводе, а башенные установки — на Металлическом заводе. Общая стоимость постройки 7789521 рубль (механическая установка — 1700000 рублей).

Корабль вступил в строй 18 августа 1896 года. Первый командир капитан 1-го ранга Сиденснер. После ввода в строй эскадренный броненосец «Сисой Великий» зачислен в 1-й флотский экипаж, а впоследствии переведен в 13-й флотский экипаж.

18 августа 1896 года «Сисой Великий» ушел в Кронштадт и после завершения окончательных испытаний был направлен осенью 1896 г. в Средиземное море совместно с броненосцами «Наварин» и «Император Александр III». В начале 1897 года броненосец «Сисой Великий» совместно с рядом других русских и иностранных кораблей принимал участие в блокаде о. Крит в связи со вспыхнувшими там беспорядками. 3 марта 1897 г., находясь в водах о. Крит, эскадренный броненосец «Сисой Великий» проводил учебно-артиллерийские стрельбы. Неожиданно в кормовой башне главного калибра из-за неполноты закрытого замка орудия воспламенившийся заряд выбил замок и произвел взрыв, в результате которого была сорвана крыша башни и повреждены смежные с башней помещения корабля. При этом были убиты два офицера (лейтенант Пещуров и помощник старшего инженер-механика Дерягин) и 16 матросов и ранено 12 матросов. Для исправления повреждений броненосец направился в Тулон, где престоил в ремонте с 17 марта по 12 декабря 1897 г.

Обострившаяся в конце 1897 года военно-политиче-

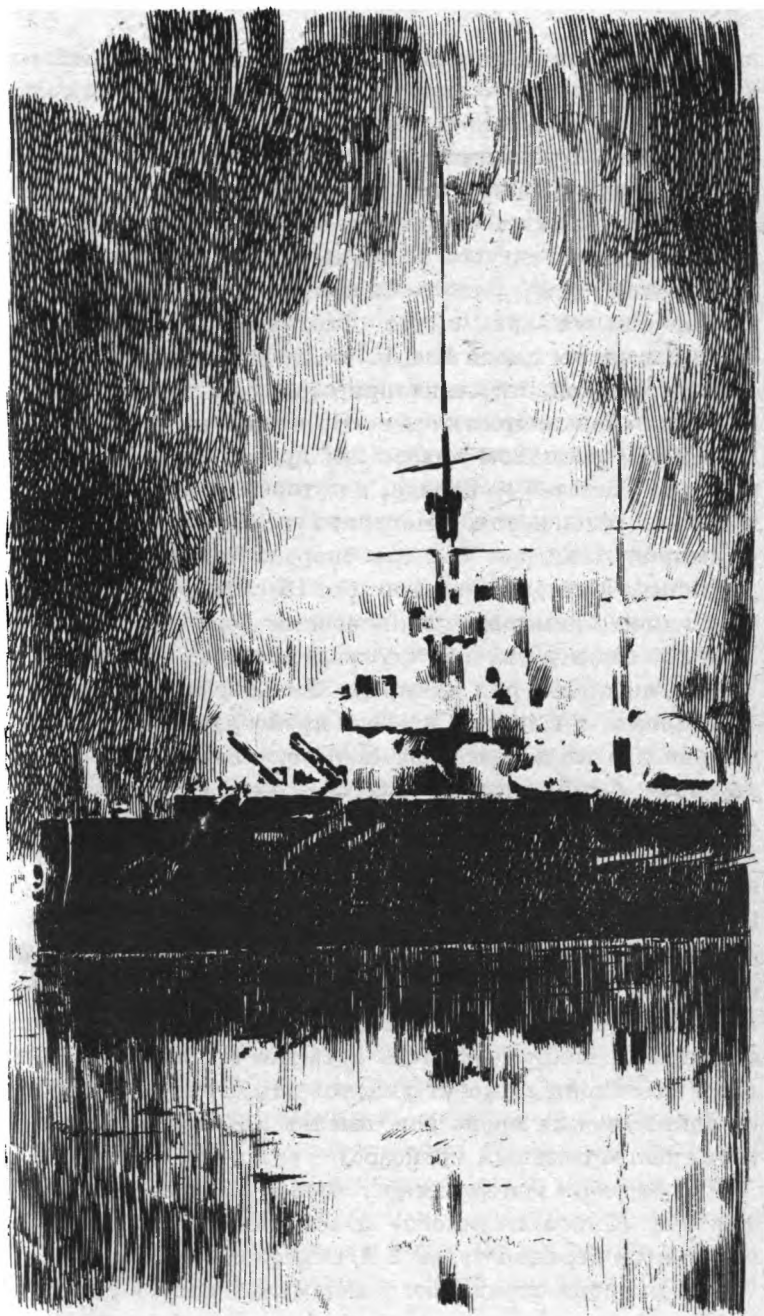
ская обстановка на Дальнем Востоке вновь потребовала срочного усиления русской Тихоокеанской эскадры. В связи с этим 22 декабря 1897 г. эскадренному броненосцу «Сисой Великий» было приказано срочно следовать на Дальний Восток. В начале 1898 года «Сисой Великий» совместно с эскадренным броненосцем «Наварин» покинули Средиземное море и в середине марта 1898 г. прибыли во Владивосток. (Столь неожиданный уход «Сисоя Великого» и «Наварина» из Средиземного моря встревожил многие иностранные государства и в первую очередь Англию. Однако посланный в слежение за русскими кораблями английский броненосец «Викториес» сел на мель в Суэцком канале. Переброска броненосцев на Дальний Восток в условиях сложной международной обстановки была очень хорошо обеспечена дипломатией и разведкой — случай весьма редкий в русской морской истории).

С апреля 1898 г. эскадренный броненосец «Сисой Великий», базируясь попеременно на Порт-Артур и Владивосток, обеспечивал русские государственные интересы в сложном сплетении столкнувшихся интересов европейских держав на Дальнем Востоке. Броненосец посетил различные порты Японии, Кореи и Китая, в мае 1899 г. прошел крупный доковый ремонт в Нагасаки, а в апреле 1900 г. принял участие в первых общесфлотских маневрах Тихоокеанской эскадры, проходивших в районе Порт-Артура и Талиенваня. Эскадренный броненосец «Сисой Великий» принимал вместе с другими кораблями русской Тихоокеанской эскадры активное участие в подавлении боксерского восстания в Китае. Действуя под флагом младшего флагмана эскадры контр-адмирала Веселаго, «Сисой Великий» с мая по сентябрь 1900 г. оставался в китайских водах, оказывая содействие международным экспедиционным силам в подавлении восстания боксеров. В действиях на берегу при штурме фортов Таку, взятии Шанхай-Гуаня и Пекина принимала участие десантная рота броненосца, которая в ходе боев потеряла 3 матросов убитыми и 12 ранены-

ми. После подавления восстания «Сисой Великий» оставался на Дальнем Востоке до декабря 1901 г., после чего был отозван на Балтику. Выйдя в начале декабря 1901 г. из Порт-Артура вместе с броненосцем «Наварин» и крейсерами «Дмитрий Донской», «Владимир Мономах» и «Адмирал Корнилов», также отозванными в Россию, броненосец пришел в Нагасаки. Оттуда по приказу контр-адмирала Чухнина «Сисой Великий» самостоятельно направился в Гонконг в связи с необходимостью незначительного ремонта в машине. В середине января 1902 г. «Сисой Великий» прибыл из Гонконга в Пуловей, где снова соединился с «Наваринным», пришедшим туда из Манилы. 28 января 1902 г. оба броненосца вышли из Пуловея в Коломбо, а затем, пройдя Суэцкий канал, Средиземное море и Атлантику, прибыли в конце апреля 1902 г. в Либаву. В мае 1902 года эскадренный броненосец «Сисой Великий» принял участие в военно-морском параде по случаю визита в Россию Президента Франции Лубо, а в июне 1902 г. был поставлен на капитальный ремонт в Кронштадте. В ходе ремонта на броненосце была заменена артиллерия главного и вспомогательного калибров, поставлены новые котлы, переделана вентиляционная система, несколько изменены надстройки. Однако на испытаниях после ремонта выявился ряд неполадок в котлах, машине и рулевом управлении броненосца, главным образом из-за недоброкачества заводских работ.

1903 г. броненосец провел на Балтике, совершая короткие походы, а в основном находясь в Кронштадте, исправляя незначительные, но частые повреждения машины.

После начала военных действий между Россией и Японией встал вопрос об усилении 1-й Тихоокеанской эскадры, что привело к формированию 2-й Тихоокеанской эскадры вице-адмирала Рожественского, в состав которой был зачислен и эскадренный броненосец «Сисой Великий». На старый броненосец в спешном порядке были установлены новые дальномеры, прожекторы и



несколько дополнительных 120-мм орудий. Все работы на «Сисое Великом» были закончены к июню 1904 года, однако из-за неготовности других кораблей эскадра смогла покинуть Кронштадт лишь 29 августа 1904 г., прибыв в Ревель 30 августа.

«Сисой Великий» вместе со всей эскадрой находился в Ревеле с 30 августа по 28 сентября, принимая уголь и различные виды боевого снаряжения. 26 и 27 сентября корабли эскадры, в том числе и «Сисой Великий», были посещены царем Николаем II. Выйдя из Ревеля 28 сентября, эскадра 29 сентября пришла в Либаву, откуда вышла 2 октября, начав свой исторический поход к Цусиме. В походном порядке эскадры «Сисой Великий» входил в состав 5-го отряда, в котором помимо него находились броненосцы «Наварин» и «Ослябя», крейсер «Адмирал Нахимов» и 2 транспорта. Командовал отрядом контр-адмирал Фелькерзам. 16 октября 5-й боевой отряд контр-адмирала Фелькерзама первым пришел в Танжер, где к 21 октября сосредоточилась вся эскадра.

В Танжере отряд адмирала Фелькерзама был перестроен с выводом из него крейсера «Адмирал Нахимов» и с вводом крейсеров «Светлана», «Жемчуг» и «Алмаз». Отряд должен был следовать Суэцким каналом, в то время как вся остальная эскадра шла вокруг Африки. (В начале предполагалось послать Суэцким каналом только три легких крейсера, но затем адмирал Рожественский решил усилить этот отряд двумя броненосцами — «Сисой Великий» и «Наварин». К этому решению адмирал пришел в связи с ненадежностью котлов «Сисоя Великого» и холодильников «Наварина» для следования вокруг Африки, а также в предположении того, что японцы смогут уничтожить отряд, состоящий из одних легких крейсеров, выслав в Красное море 2–3 своих более сильных крейсера).

18 октября контр-адмирал Фелькерзам перенес свой флаг на «Сисоя Великого» и вступил в командование отдельным отрядом судов 2-й Тихоокеанской эскадры.

21 октября отряд, возглавляемый эскадренным бро-

неносцем «Сисой Великий», покинул Танжер и 28 октября пришел в Суду, где был сформирован ожидавший отряд транспортный конвой, состоящий из 15 транспортов с различными видами снаряжения 2-й Тихоокеанской эскадры. Отряд простоял в Суде до 8 ноября, принимая запасы и ожидая готовности транспортов и миноносцев. Выйдя из Суды, отряд 12 ноября прошел Суэцкий канал и 17 ноября вышел из Баб-эль-Мандебского пролива в Индийский океан. После стоянки в Джибути, отряд 15 декабря пришел на Мадагаскар, где было назначено рандеву с главными силами эскадры. 27 декабря эскадра адмирала Рожественского соединилась с отдельным отрядом судов контр-адмирала Фелькерзама, после чего этот отряд был расформирован. 31 декабря контр-адмирал Фелькерзам перенес свой флаг с броненосца «Сисой Великий» на броненосец «Ослябя». «Сисой Великий» был зачислен во 2-й броненосный отряд, куда помимо него входили броненосцы «Ослябя» (фл), «Наварин» и броненосный крейсер «Адмирал Нахимов». По ряду обстоятельств стоянка 2-й Тихоокеанской эскадры на Мадагаскаре задержалась до 3 марта. За это время на «Сисое Великом», как и на всех других кораблях эскадры, проводились всевозможные учения, делался корабельными силами необходимый ремонт, принимались различные виды довольствия и шли постоянные погрузки угля. 3 марта эскадра вышла в Индийский океан, направляясь к берегам Аннама. Продвижение эскадры шло чрезвычайно медленно из-за постоянной необходимости грузить уголь с транспортов в море и не менее постоянных поломок различных кораблей. Более всех других задерживал движение эскадры броненосец «Сисой Великий», из-за которого 12 раз требовались остановки или уменьшалась эскадренная скорость — главным образом для заглушения лопнувших трубок в холодильниках, 4 раза из-за поломок в рулевой машине и 1 раз для замены клапанов воздушного насоса и исправления повреждений в котле. 16 марта при погрузке угля в море броненосец «Сисой Великий» потопил

свой паровой катер, с помощью которого грузил уголь. Катер подошел к броненосцу, имея на буксире баржи и баркасы с углем. «Сисой Великий», качаясь на зыби, склонился в это время в сторону катера, который своим фальшбортом попал под башмак сетевого ограждения, черпнул бортом и, наполнившись водой, пошел ко дну. Человеческих жертв не было. Пройдя Индийский океан, зайдя в бухты Камранг и Ванфонг, сделав короткую стоянку в Куа-Бэ, эскадра 1 мая 1905 г. вышла в Южно-Китайское море, следуя двумя кильватерными колоннами. Вторым броненосцем в левой колонне шел «Сисой Великий».

14 мая в том же походном порядке эскадра вошла в Японское море, направляясь в Цусимский пролив, где в 13:30 началось одно из самых кровавых сражений на море в истории человечества. Эскадренный броненосец «Сисой Великий» открыл огонь орудиями главного калибра в 13:45 с дистанции 49 кабельтовых, ведя огонь сначала по броненосным крейсерам противника «Ниссин» и «Кассуга», а затем по броненосному крейсеру «Ивате». В крейсер «Ивате» было достигнуто попадание 12" снарядом из носового орудия, что вызвало на японском крейсере сильный пожар. В 14:40 броненосец «Сисой Великий» получил первый удар — сорвало крышку носового торпедного аппарата. Затем 6" снаряд сделал большую пробоину в левом борту около ватерлинии, а немного погодя в левый борт попал 12" снаряд, в результате чего появилась еще одна большая пробоина вблизи шпилевого отделения также вблизи ватерлинии. Вода залила носовые отсеки до 20 шпангоута. В 14:55 попавшим снарядом была разрушена крышка левого носового торпедного аппарата. Около 15:00 «Сисой Великий» получил сразу два попадания: 12" снаряд попал в носовую башню главного калибра, выведя из строя систему горизонтального вращения башни, а 6" снаряд — в ходовую рубку, где уничтожил два 47-мм орудия и вызвал пожар, который проник в боевую рубку, повредив провода электрического управления рулевой ма-

пиной. В 15:15 8" снаряд влетел в казематный портик шестидюймового орудия № 5, разорвавшись в батарее, вызвав большой пожар, убив осколками и отравив удушливыми газами часть личного состава 6" батареи правого борта. Начавшийся в батарее пожар распространился в погреб боезапаса 6" снарядов правого борта, который был немедленно затоплен. Удушливые газы, вызванные взрывом этого снаряда, через единственный открытый для подачи снарядов люк проникли в жилую палубу, отравляя по пути личный состав, достигли операционной и даже кочегарки, сильно мешая заделке пробоины в районе носового ТА левого борта. Действие газов оказало такое психологическое воздействие, что четверо матросов бросились за борт. В это же время в левый борт броненосца, в поясную 5" броню попал еще один 8" снаряд, который, пробив броневой пояс и двойной борт, застрял в угольной яме, в результате чего яма была затоплена. При этом оказалось временно поврежденным электроосвещение в нижних помещениях левого борта. Почти одновременно в помещение команды левого борта попал еще один 8" снаряд, перебив пожарную магистраль, питавшую носовые шланги, вынудив тушить горевшую ходовую рубку ведрами, воду в которые набирали из-за борта. Усиливающийся пожар в шестидюймовой батарее вынудили в 15:40 пробить пожарную тревогу и фактически прекратить бой. Броненосец вышел из строя и вступил концевым кораблем в хвост крейсерского отряда, продолжая, однако, по-возможности, огонь орудиями главного и вспомогательного калибров. Тем не менее и здесь броненосец был настигнут 12" снарядом противника, уничтожившим адмиральское помещение и убившим несколько человек прислуги 47-мм орудий. Через несколько минут еще один крупный снаряд сделал огромную пробоину в правом борту в районе кают-компаний, в которой пришлось задраить все водонепроницаемые двери и люки, поскольку она стала заливаться водой. Благодаря героической работе трюмно-пожарных дивизионов и дивизионов борьбы за живучесть к 17:00

удалось ликвидировать пожар на батарейной палубе. Однако качественно заделать пробоины в носовой части не удалось. Броненосец продолжал принимать воду, было затоплено подбашенное отделение носовой 12" башни, корабль получил дифферент на нос 1,5 м и шел с небольшим креном на левый борт.

В 17:00 «Сисой Великий» снова занял свое место в линии броненосцев, вступив в кильватер «Наварину». В продолжение дневного артиллерийского боя броненосец получил еще два попадания крупными снарядами в левый борт и два в правый. Было разбито брашпильное отделение и уничтожено несколько унтер-офицерских кают. Крен и дифферент корабля на нос продолжали увеличиваться, носовые переборки стали давать течь. С наступлением темноты артиллерийский бой прекратился и начались атаки миноносцев противника. Первые японские миноносцы были замечены с «Сисоя Великого» в 19:30. В 19:45 миноносцы провели первую яростную атаку на «Сисоя Великого», которая была отбита. Броненосец шел полным ходом, который при сильном дифференте на нос составлял 12 узлов. В 22:30 произошла вторая атака миноносцев на «Сисоя Великого», отбитая с большим трудом. Некоторые миноносцы приближались к кораблю на дистанцию до полукабельтова. В 23:15 началась третья координированная атака четырех миноносцев противника. Один из них был потоплен попаданием 12" снаряда из кормовой башни, однако выпущенная им торпеда попала в корму броненосца, разрушив и затопив румпельное и рулевое отделения. Броненосец лишился управления и получил несколько новых повреждений. Управляясь машинами, «Сисой Великий» продолжал следовать на север, все более и более погружаясь носом. Около 02:00 удалось подвести пластырь под носовые пробоины, однако он пропускал воду и вскоре над водой оставалось не более 1 фута форштевня. Контрзатопление кормовых отсеков не дало ощутимых результатов, но несколько замедлило погружение носа. Незадолго до рассвета под носовые пробои-

ны был заведен второй пластырь, что несколько уменьшило поступление воды, причем крен на левый борт изменился на правый борт. С рассветом на «Сисое» обнаружили крейсер «Владимир Мономах», у которого запросили помощь. В ответ крейсер передал семафором, что помощь оказать не может, поскольку через час сам пойдет ко дну. К этому моменту стало ясно, что корабль спасти не удастся. Нос броненосца уже погрузился в воду до уровня верхней палубы, однако корабль продолжал идти к видневшемуся на горизонте о. Цусима, кренясь все сильнее на правый борт. В 07:15 на горизонте появились три японских вспомогательных крейсера «Синано-Мару», «Тайнан-Мару» и «Явата-Мару». При виде кораблей противника «Сисой Великий» поднял сигнал по международному своду: «Тону, прошу помощи». В ответ японцы запросили «Сисой», означает ли это, что он сдается. «Сисой Великий» ответил утвердительно, застопорил машины и, спустив шлюпки, начал спасение раненых. Японские крейсера также спустили шлюпки, направив на «Сисой» призывную команду в составе 1 офицера (лейтенант Ямада) и 31 матроса. В 08:15 японцы поднялись на борт броненосца и подняли на гафеле свой флаг, однако не смогли спустить на стенгах русские военно-морские флаги. Японцы пытались взять «Сисой Великий» на буксир, но вскоре отказались от этого намерения, поскольку нос броненосца продолжал погружаться и подошедшие шлюпки с японских крейсеров принимали людей, держась крючьями за стволы носовых 12" орудий. Одновременно продолжал увеличиваться и крен на правый борт. Японцы спустили свой флаг и сосредоточили все внимание на спасении людей. Около 10:00 «Сисой Великий» стал медленно ложиться на правый борт и в 10:05 стенга с русским военно-морским флагом скрылась в воде, «Сисой Великий» перевернулся вверх килем и затонул. В последний момент было замечено, что руль броненосца заклинен в положении «на борт» и, что у правого гребного винта оторваны две лопасти.

В Цусимском бою на броненосце «Сисой Великий» было убито 59 и ранено 66 человек. (Из офицерского состава погибли оба судовых врача: Подобедов В. Н. и Кальевич К. Г.).

Эскадренный броненосец «Сисой Великий» был исключен из списков Русского Флота 15 сентября 1905 года.

Командиры эскадренного броненосца «Сисой Великий» 1891–1905 гг.

1891–1896 гг. — капитан 1 ранга Сиденснер

1896–1897 гг. — капитан 1 ранга Бирилев

1898–1900 гг. — капитан 1 ранга Молас

1901–1902 гг. — капитан 1 ранга Тарасов

1903–1905 гг. — капитан 1 ранга Озеров

Адмиралы, державшие свой флаг на «Сисое Великом»

1898–1899 гг. — Чухнин, Веселаго

1900–1901 гг. — Кузьмич

1902 г. — Чухнин

1905 г. — Фелькерзам

Корабль находился в строю 9 лет.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОХОД ЭСКАДРЫ АДМИРАЛА ЧУХНИНА

Эскадра отправлялась из Порт-Артура в Кронштадт для капитального ремонта и перевооружения. Она состояла из двух броненосцев — «Наварин» и «Сисой Великий», и трех крейсеров — «Адмирал Корнилов», «Дм. Донской» и «Влад. Мономах». Вести их поручили младшему флагману Тихоокеанской эскадры, адмиралу Чухнину. День ухода эскадры был назначен на 12 декабря 1901 г. Адмирал Чухнин распорядился, чтобы в Артуре принять запасы на весь поход, чтобы не приобретать их в зарубежных портах и не переплачивать лишних денег. Начались

проводы: Артур в честь отбывающих на родину моряков устраивал празднества и бал сменялся балом...

Наступило 12 декабря. Уже с ночи вся эскадра, стоя на рейде, сильно дымила и готовилась сняться с якоря. Пробыло 8 часов. С последней склянкой на адмиральском корабле взвился разноцветный сигнал, ему ответили сигналы с других кораблей, которые начали выбираться с якоря, и, медленно разворачиваясь, двигаться к выходу. Первыми вышли крейсера, за ними следовал «Наварин». Эскадру замыкал адмиральский корабль «Сисой Великий», стоявший на месте и ждавший, пока все корабли не выйдут в море. Но вот на нем послышались свистки боцманских дудок, клубы дыма еще гуще повалили из его огромных труб, и гигант-броненосец, гордо неся на своей мачте адмиральский флаг, тронулся вслед за своей эскадрой. Из его бортов высунулись жерла пушек и грянул прощальный салют Артуру...

Когда корабли, выйдя один за другим, вытянулись в стройную кильватерную колонну и с береговых батарей грянул ответный салют, минута была до того красивая и торжественная, что у всех на уходящих кораблях сжалось сердце. Адмирал Скрыдлов с отрядом броненосцев несколько раньше вышел из Артура, и когда наша эскадра покинула рейд, она встретила в море своих остающихся товарищей. На флагманском броненосце «Петропавловск» взвился сигнал «Желаю счастливого плавания», крики «Ура!» полетели громовыми раскатами в море...

По маршруту «Наварин» вместе с «Дм. Донским» пошли в Корею, остальные — в Нагасаки... Адмирал держал флаг на «Сисое»... В Нагасаки должны были соединиться все корабли эскадры...

15 декабря стали на якорь в Мозампо. После мокрого снега и стужи Артура погода казалась очень теплой. Мы простояли несколько суток и пошли на соединение с адмиралом в Нагасаки. На вторые сутки мы уже подходили к его зеленым берегам. На рейде уже стояли ранее пришедшие «Сисой Великий», «Адмирал Корни-

лов» и «Владимир Мономах». Все спешили закупить на память японских безделушек и скоро в магазинах ничего не осталось: вся слоновая кость, ширмы, веера, черепаха были раскуплены. Эскадра грузила уголь. Адмирал распорядился, чтобы офицеры делали переводы с иностранных лоций и составляли бы описания тех берегов и портов, мимо которых эскадре предстояло идти. Чтобы удешевить плавание, а главное, не дать поставщикам повысить произвольно цены, адмирал решил разбить эскадру на два маленьких отряда и послать их по разным маршрутам. Броненосцы и «Адм. Корнилов» должны были идти в Манилу, а «Вл. Мономах» и «Дм. Донской» — в Гонконг. 21 декабря, в канун Рождества, вышли из Нагасаки в Манилу.

Переход был трудным. Под палящим тропическим солнцем начался шторм. Корабли болтало из стороны в сторону, иллюминаторы и люки были задраены, духота вместе с качкой тяжело действовала на всех. 26 декабря в 20:00 эскадра, пройдя маяк Коррехидор, крепость Кавиту, стала на якорь на Манильском рейде. Стоянка наша в Маниле была очень интересна. Мы пришли туда перед Новым годом и ушли после праздников, 6 января. Команда отдохнула от перехода. Для нее была устроена елка, которую предусмотрительно приобрели в Японии, причем вся команда получила на ней подарки. Подарки состояли из кошельков, нательных рубах, гребенок, щеток и т. п. После елки команда устроила спектакль, на котором под хохот товарищей изображали разных «непокорных сынов Адольфа и царя Максимилиана»... После Нового года на эскадре немедленно начались приготовления к походу в Пулавей. Стали грузить уголь, закупать провизию. Обнаружилось, что на «Наварине» вышло все машинное масло, хотя по приказу адмирала еще в Артуре масло должно было быть взято на весь поход из Порт-Артурского адмиралтейства. Гневу адмирала не было предела. Конечно, старшему инженер-механику «Наварина» страшно влетело, и он выслушал от адмирала много неприятных слов, но сде-

лать было ничего нельзя — пришлось приобретать масло в Маниле! Поставщики тут же воспользовались случаем и заломили цены аховые. Среди поставщиков был и старый знакомый по Порт-Артуру — Гинзбург, агенты которого следовали за эскадрой и, конечно, они старались не упустить момента и нажиться на поставках. Адмирал разрушил все их алчные планы и, чтобы не переплачивать крупных денег, обратился за содействием к американским морским властям. Американский командир порта немедленно пришел на помощь и отпустил все необходимое масло по казенной цене — в 5-6 раз ниже той, что заломили поставщики. Чтобы уменьшить расход угля на эскадре, адмирал приказал назначить судовые комиссии для определения расхода топлива и смазочных материалов на кораблях. На «Сисое» определение расхода велось при личном участии адмирала, который сам спускался в кочегарное отделение и лично проверял число кадок поданного в топку угля...

Грозные приказы адмирала отмечали каждый промах и подтягивали эскадру. «Адмирал Корнилов» при снятии с якоря отступил от приказа адмирала и получил сейчас же выговор с пушкой. Такой же выговор с пушкой получил даже и сам адмиральский корабль «Сисой Великий», куда адмирал перенес снова свой флаг с «Корнилова». Впечатление таких выговоров было огромное. Адмирал часто посещал корабли, постоянно делал им смотры, производил различные учения, переносил свой флаг с одного судна на другое... Наступило 6 января. Корабли дымили, стоя на рейде, и ждали приказа сниматься с якоря. Адмиральский корабль пестрел сигналами. Адмирал спрашивал: «Готово ли все и нет ли нетчиков на кораблях?» Их оказалось несколько человек. Обыкновенно ни один военный корабль не уходит из заграничных портов, не оставив в одном из них нескольких матросов нетчиков. У нас случилось то же самое, и человек пять наших матросов остались в Маниле. Во всех портах, посещаемых военными кораблями, раскинута сеть особых агентов, которые сманивают

команду. Прием обычно практикуется такой: когда команда съезжает на берег, то к матросу подходит женщина, завлекает его к себе и там напаивает. Когда матрос теряет представление о действительности, в комнату как бы невзначай заходит агент-сманиватель и начинает разговор о привольной жизни где-нибудь в Южной Америке или Австралии, о тягости военной дисциплины, причем матросу сулят золотые горы. Когда матрос сбит с толку и решается бежать, он по уходу корабля попадает в такие тиски, из которых ему никогда не освободиться. Его обычно отправляют куда-нибудь в южную республику Америки или в Австралию, где нуждаются в эмигрантах, и там он делается рабом на какой-нибудь ферме, не зная, как оттуда и выбраться. Такая участь, вероятно, постигла и наших дезертиров. Не имея возможности ожидать их или разыскивать, мы поручили их попечению нашего консула, а сами снялись с якоря...

Дальнейший наш путь лежал в Малаккский пролив на о. Пулавей.

На второй день «Наварин» получил неисправность в машине и просил сигналом разрешения уменьшить ход. Адмирал немедленно потребовал объяснений. Оказалось — начали греться подшипники в машине. Броненосец, а из-за него и вся эскадра пошла малым ходом. Настроение на «Наварине» было напряженное, так как все понимали, что адмирал не простит такой оплошности. И действительно, вскоре последовал сигнал остановиться, а затем все увидели, как посредине океана с адмиральского корабля спускается шлюпка, в которую садится адмирал! Шлюпка пристала к «Наварину», и адмирал лично пожелал осмотреть случившуюся неисправность. Старшему механику снова был учинен разнос...

Целых одиннадцать жарких дней под тропиками продолжался наш переход в Пулавей. Жара доходила до 36° и заставляла нас страдать. Никто не находил нигде покоя. Отстоявши вахту, хотелось отдохнуть, заснуть, но сделать это было нельзя, наверху не позволял спать

строгий морской устав, внизу — духота и жара. Помучившись и слегка забывшись, каждый просыпался весь мокрый, разбитый и с тяжелой головой. Жара еще более усилилась, когда мы подошли к экватору и вошли в Маоакский пролив. Тут уже давала себя чувствовать и физическая усталость. Поэтому мы все страшно обрадовались, когда на 12-е сутки вошли в бухту Сабанг на острове Пулавей. Приехавший голландец, толстый, упитанный поставщик, привез нам льда, и мы жадно накнулись на холодный лимонад и пиво. Мы стояли посреди небольшой, хорошо защищенной бухты, а кругом зеленела красивая густая тропическая растительность... Стоянка наша в Пулавее вышла в общем очень приятной. К столу у нас все время подавались чудные бананы — желтые, сладкие, ароматные, которые росли недалеко от пристани. В лесу мы сами собирали к чаю лимоны, которые были здесь особого вкуса и цвета: зеленые, с сильным запахом, они сильно отличались от наших лимонов. Туземцы принесли нам несколько обезьян и мы за четыре рубля купили трех мартышек. Жили мы в Пулавее по-тропическому и служба начиналась очень рано. Во время жары давали отдых, когда становилось прохладнее, начинались учения. Адмирал нарочно избрал Пулавей, где собралась вся его эскадра, чтобы заняться учениями, и сюда, для этой цели, пришли из Сингапура «Мономах» и «Донской»...

Каждый день проводились гребные гонки, различные тревоги, постановка сетевых заграждений, минные атаки, десанты и др. Все это начиналось с 6 часов утра, причем адмирал сам зачастую в это время являлся на различные корабли и, если замечал кого-либо из офицеров поздно вышедшим на верхнюю палубу, немедленно отправлял провинившегося под арест. Работать было чрезвычайно трудно. Жара стояла невыносимая и у всех было лишь одно желание — куда-нибудь укрыться в тень и добраться до освежительного напитка. Но, увы, при адмирале вместо такого отдыха учение беспощадно сменялось новым учением!

В Пулавее простояли мы две недели и уже дальше всей эскадрой, не разделяясь, пошли в Коломбо. Переход этот был беспокойный для вновь присоединившихся кораблей «Мономаха» и «Донского», которые на первых порах еще не совсем втянулись в общий строй и не знали хорошо всех требований адмирала в походе. Мы на «Наварине», «Сисое» и «Корнилове» уже приспособились к ним, но «Мономаху» и «Донскому» пришлось вначале выслушать много адмиральских замечаний и неодобрительных сигналов с флагманского корабля. Не считая этих сигналов, переход был, в общем, спокойный. Океан был как зеркало, и на четвертый день мы без всяких приключений уже подходили к берегам Коломбо...

Вскоре начал вырисовываться лес пальм, и узкая полоса берега стала явственно приближаться. Через час с небольшим наша эскадра прошла громадный мол и стала на якорь в Коломбо. На рейде было большое оживление. Масса судов, как военных, так и гражданских, окружала нас. Они принадлежали почти всем нациям мира: французские, немецкие, английские, голландские. Стоял наш русский доброволец, а рядом с ним развевался американский звездный флаг и даже виднелся турецкий полумесяц. Громадные волны, набегавшие на мол, шумно разбивались о него, и каскад воды и брызг поднимался на несколько сажен вверх. Рокот моря сливался с шумом порта и криками торговцев... Когда торговцев пустили на корабль, наша палуба немедленно превратилась в плавучий базар. В проходе кают толпились прачки, бравшиеся в несколько часов выстирать груды белья. Туземные портные предлагали за 2–5 рупий сшить целый белый костюм. Наверху индийские фокусники увеселяли столпившуюся команду и на ее глазах выращивали, тут же, на палубе, из маленького зернышка довольно большое растение чуть ли не в аршин высотой. В другом углу фокусник под звуки флейты заставлял танцевать кобру. Всюду сновали торговцы драгоценными камнями...

Картина базара на кораблях была очень живописна и после монотонного жаркого перехода внесла в судовую жизнь большое оживление. В кают-компанию сейчас же были доставлены лед, различные прохладительные напитки, среди которых утоляющим жажду явился джинжер-бир, настолько обжигавший рот, что после него действительно на время пропадает желание пить. За завтраком появились у нас чудные фрукты: великолепные, сочные бананы, красивые ананасы, какие-то маленькие колючие ягоды, в кожуре которых был скрыт плод, сильно напоминавший лимонад... Вскоре мы узнали, что простои́м тут пять суток и что адмирал решил поездку в окрестности Коломбо для осмотра древних цейлонских храмов... Все пять дней стоянки у нас был шум пестрого базара. Накупив массу ненужного хлама, различных палок черного дерева, фигур слонов, ожерелий из лунного камня, мы с сожалением покинули эту сказочную красивую страну... Под гром салюта эскадра снялась с якоря и ушла из Коломбо. Снова пройдя мол, мы быстро стали удаляться: лес пальм на берегу становился все меньше и меньше, и скоро Коломбо скрылось из глаз. Мы шли теперь Индийским океаном и направлялись к Адену. Дул легкий муссон, и корабли медленно покачивались...

Приблизительно на вторые сутки на горизонте вдруг показался дымок, и вскоре сигнальщики рассмотрели, что проходившее судно — русское, под военным флагом. Когда сблизились, то оказалось, что проходившее судно — броненосец «ПЕРЕСВЕТ», идущий на смену нам в Порт-Артур! Эскадра по сигналу адмирала остановилась, и с «Пересвета» на адмиральский корабль направилась шлюпка. Было так невыразимо приятно под экватором, вдали от России, встретить своих близких и увидеть далекую родину, хотя бы в виде родного военного корабля! Простояв неподвижно в океане с полчаса, мы пожелали «Пересвету» счастливого плавания и сами отправились в Россию, а он вместо нас — на Дальний Восток!

На четвертый день на «Донском» скончался матрос, и всем нам было больно потерять своего товарища. До порта оставалось слишком далеко — суток шесть ходу — поэтому было решено похоронить несчастного в море. По сигналу адмирала эскадра замедлила ход и наконец совсем остановилась. На кораблях приспустили флаги. Раздался печальный салют с «Дмитрия Донского», и бранные останки почившего, зашитые в парусину, были с соблюдением воинских почестей опущены с кормы крейсера в море. Такою морскою смертью прерывалась у нас на эскадре уже третья матросская жизнь по выходе из Порт-Артура!

В Адене мы стали очень далеко от берега и с трудом попали в город. Город отвратительный и маленький. Там мы полюбовались аравийскими евреями: вот прелести — наш отечественный еврейчик с ними прямо и не сравнится! Одни их пейсы, завитые в пять-шесть колец, стоят прямо золота!

В Адене мы стояли недолго — часов 6 с небольшим, и вскоре пошли дальше, в Суэц. В Аден эскадра пришла и ушла под грохот артиллерийских орудий. Английская крепость, сторожившая вход в Красное море, проводила учения...

Началось Красное море, печально известное среди моряков своей тропической жарой, где 50° почти нормальная температура. Зной нас сильно изнурял. Особенно трудно приходилось машинной команде и кочегарам. Жара в кочегарках была прямо невыносимая, и стоять у раскаленных топок было просто физически невозможно. Были приняты все меры, чтобы облегчить положение кочегаров: им выдавалось красное вино, а сама вахта была уменьшена с четырех часов до трех.

В Суэце мы остановились лишь настолько, сколько было необходимо, чтобы взять свежей провизии и лоцманов, которые должны были вести эскадру по каналу. На каждом корабле поместился лоцман, а на носу корабля установили прожектор, чтобы освещать ночью путь. Прибытие эскадры было заранее извещено, а по-

этому все встречные коммерческие пароходы были остановлены и поставлены на якорь в специально сделанных на канале маленьких бухточках. За проход каждого корабля пришлось уплатить администрации канала значительную сумму денег, но следует сказать, что эти деньги не были заплачены зря. Порядок на канале везде отличный: всюду были поставлены бакены, отличительные огни, где нужно, стояли сторожевые будки, вежи, сигнальные мачты. Глубина канала ограничена, и эскадре пришлось принять меры, чтобы довести осадку кораблей до требуемой глубины. Шли мы самым малым ходом с соблюдением больших предосторожностей: из канала входили в озера, затем входили снова в канал... Вскоре мы подошли к Порт-Саиду и начали погрузку угля, поскольку на следующий день должны были уйти в Александрию.

В Александрии эскадра стала вблизи города во внутренней гавани. Адмирал решил дать эскадре отдых, и мы здесь простояли более недели без всяких учений. Корабли чистились, мылись, команда отдыхала, гуляла на берегу, офицеры ездили в Каир. Вскоре, однако, соблазнившись александрийскими развлечениями, команда стала давать большое число нетчиков. Все это вызвало репрессии со стороны Чухнина. Вся эскадра была оставлена без берега и вместо отдыха ей сейчас же было приказано начать производство различных учений. Снова пошли у нас боевые и водяные тревоги, гребные гонки, минные атаки до самого конца нашего пребывания в Александрии. С наложенным наказанием эскадра ушла в Неаполь. Стоять вблизи такого красивого города, как Неаполь, и не съездить в город, было тяжелым наказанием для команды, но адмирал был неумолим и не собирался отменять приказ. На берег ездили только офицеры и лишь те из матросов, которые посылались по служебным поручениям. Команда обращалась с просьбами к офицерам и просила смягчить сердце адмирала и разрешить съездить на берег. Конечно, никто и не рискнул обратиться с этой просьбой к адмиралу. Единствен-

но, что могли сделать офицеры — это посылать надежных матросов возможно чаще по служебным поручениям и таким образом дать им возможность посмотреть Неаполь. Чтобы развлечь команду, командиры приглашали на корабли неаполитанские хоры. И нужно было видеть, какой успех имели неаполитанские песни у наших матросов.

В Неаполе мы простояли пять дней и ушли в Алжир...

Рано утром мы пришли в Алжир. На рейде стояла французская эскадра и ее броненосцы «Иена», «Монтельм», «Жергиберри» и «Карно» грозно щетинились жерлами своих пушек. Отдав положенный салют наций, мы занялись исполнением обычной морской вежливости и отправились делать визиты стоявшим кораблям и на берег — сухопутным властям... В витринах виднелись чудные фотографии, и мастерская Гейзера давала здесь прямо художественные произведения. Особенно хороши были морские виды и различные суда. Мы нашли снимки почти всех наших русских кораблей и не утерпели, чтобы не найти и не пригласить фотографа приехать снять нашу эскадру — до того изящны были выставленные снимки... Стоянка в Алжире получилась шумная и не совсем легкая. Все время на кораблях были посетители, приходилось их принимать, то ехать самим на какие-нибудь торжественные вечера в парадной форме, и все это среди многочисленной толпы, жары, духоты и шампанского!

Из Алжира наша эскадра ушла в несколько измененном составе. В Алжир пришло распоряжение Главного морского штаба оставить в Средиземном море крейсер «Владимир Мономах», а вместо него взять с собою броненосец «Император Николай I». Этот броненосец состоял в эскадре адмирала Кригера и теперь вместе с нами находился в Алжире, куда он пришел вместе с канлодками «Храбрый» и «Запорожец», минным крейсером «Абрек» и миноносцами №№ 119 и 120.

Присоединившись к нам, «Николай I» сейчас же по

выходе в море показал свою малую пригодность для совместного похода с эскадрой адмирала Чухнина. Адмирал требовал строжайше держать кильватерный строй. Каждый корабль смотрел за своим головным кораблем и малейшее движение последнего принималось немедленно во внимание. Конечно, броненосцу «Николай I», не плававшему с таким строгим флагманом, как Чухнин, и шедшему всегда в Средиземноморской эскадре головным кораблем под адмиральским флагом — было непривычно идти в таком строгом кильватерном порядке. И он все время то нагонял флагманский корабль «Сисой Великий», то отставал от него, то вылетал вправо или влево, — словом, идя вторым кораблем по старшинству, совершенно не мог держать курса и портил кильватерную колонну. Естественно, из-за него и другие корабли, шедшие сзади, должны были все время менять ход и были поставлены в совершенную невозможность держать строгий кильватерный строй. Конечно, адмирал немедленно обрушился на «Николая» и все время делал ему выговоры. Бедный корабль старался, но ничего не выходило из его стараний и, наконец, через несколько часов в Танжере он проделал при постановке на якорь такой номер, что и нам всем стало неловко за него. Он никак не мог стать на якорь, долго не мог найти своего места и чуть было не изъявил намерения таранить сначала своего адмирала, а потом какой-то французский корабль. После этих номеров адмирал так рассердился на «Николая I», что из Танжера он уже шел не в кильватерной колонне, а находился сбоку эскадры. В колонне шли «Сисой», «Наварин», «Донской» и «Корнилов».

Мы вышли из Алжира и все думали, что идем в Кадис, но подойдя к Гибралтару, мы по сигналу адмирала неожиданно повернули на юг и пошли в Танжер. За Гибралтаром нас ожидала французская эскадра в составе 4 крейсеров, и мы двумя колоннами под общим командованием нашего адмирала вошли на Танжерский рейд, стали здесь на якорь. Никто ничего не знал и все терялись в догадках, зачем мы пришли и долго ли бу-

дем стоять. Обычного сигнала адмирала о разрешении иметь сообщение с берегом не поднималось, и все офицеры оставались на кораблях. В общем, все было загадочно, любопытно и непонятно. Через полчаса вдруг с адмиральского корабля последовало извещение, что в нашем консульстве устраивается чашка чая, и предлагалось с каждого корабля послать по три офицера. Чашка чая получилась очень парадная: масса офицерства, дамы в изящных летних костюмах, черные фраки и смокинги мужчин — все это выглядело блестяще и носило торжественный вид. Любезный консул со своей женой старался занять гостей и усердно угощал чашкой чая, которая скорее состояла из шампанского и крошечного. Затем был прием у французского консула...

На следующий день в 10 утра поднялся сигнал адмирала «сняться с якоря» — и мы с хорошими, веселыми воспоминаниями покинули Танжер...

Французская эскадра снялась одновременно с нами, и мы некоторое время шли рядом, а потом французы повернули в Алжир. Как выяснилось потом, адмирал еще в Алжире получил предписание зайти в Танжер, но держал его до последней минуты в секрете. Видимо, это была политическая демонстрация союзных держав, дабы произвести впечатление на марокканского бея. Англичане очень заинтересовались этой демонстрацией. Какой-то их корабль все время следил за нами у Гибралтара.

Уже на следующий день мы бросили якорь вблизи длинного, выходящего далеко в море, Кадисского мола. Побывав на бое быков, мы на следующий день вышли в море и направились в Шербур.

Переход был трудным. Началось, как обычно, с «Николая I». На второй день скорость его уменьшилась настолько, что эскадра должна была замедлить ход. Оказалось, что на броненосце засорились трубки и котлы плохо держат пар. Конечно, адмирал тут же в море на шлюпке приехал на «Николая I» и учинил разнос. Видимо, этот разнос был настолько серьезным, что броненосец старался уже более хода не уменьшать. Кроме

устного разнота, сейчас же появился и соответствующий грозный письменный приказ со строгим выговором «Николаю I». Затем, в Бискайском заливе, начался основательный шторм и нас сильно потрепало. Шторм продолжался несколько дней и утих, когда мы уже подходили к Шербурру. Став здесь на якорь, мы произвели салют, получили ответ от старшего французского корабля и поехали отдавать визиты.

В Шербуре нас застала наша Пасха и адмирал, желая дать команде возможность спокойно провести праздники, назначил уход в Россию в конце святой недели. У нас были устроены пасхальные столы и все учения совершенно отменены...

Из Шербура эскадра, не останавливаясь, пошла прямо в Либаву. Была ранняя весна и после тропиков мы сильно мерзли. Постоянно шел мелкий дождь, находил туман. Адмирал зорко следил за кораблями и буквально не сходил с мостика. Выговоры получили почти все корабли эскадры, но, естественно, больше всех пришлось на долю броненосца «Николай I». В Немецком море он даже подвергся высшему наказанию адмирала — выговору с пушкой. Вообще этому броненосцу сильно не везло и на эскадре он, как корабль, пользовался неважной репутацией. Наконец мы вошли в родное Балтийское море и на пятые сутки перед нами открылась Либава. Жалкая, после всех виденных заграничных портов, родная Либава показалась нам милым раем. В Либаве нас ждало известие, что вскоре ожидается визит французской эскадры с Президентом Лубэ и что мы должны принимать ее в Кронштадте. Кроме того в Кронштадте нам предстоял смотр главного командира и Высочайший смотр. Однако из-за льда прием французов переносился из Кронштадта в Ревель. Впрочем, вскоре снова приказали следовать в Кронштадт. В Ревеле к эскадре присоединился к-р «Аскольд» и отряд морского корпуса: «Г-Э», «Г-А», «Пожарский», «Моряк», «Вестник», «Воин», «Верный» и «Крейсер». Вся эта эскадра под флагом Чухнина 5 мая 1902 г. вышла из Ревеля в Кронштадт.

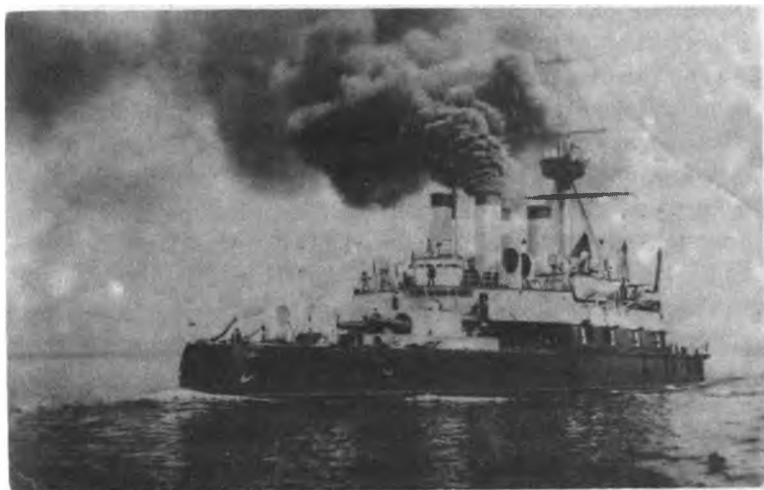
Загрохотал салют Константиновской батареи, грянул наш ответный салют. Мы в Кронштадте! Первое время мы жили в каком-то чаду. Французские гости, свои родные и знакомые, которых многие из нас не видели по нескольку лет, Высочайший смотр, милостивые слова Государя, одарившего вниманием буквально каждого офицера, благодарность Государя-Императора, соизволившего объявить сигналом: «Изъявляю особое удовольствие отряду адмирала Чухнина» — все это каким-то ярким фейерверком осветило нас...

В Кронштадте эскадра простояла недолго и, отбыв все смотры, снова ушла в Либаву. Вскоре она закончила кампанию и спустила флаги. 19 мая 1902 г. адмирал Чухнин спустил свой флаг на «Сисое».

М. Д. Жуков, «Наварин».

НАВАРИН

Наварин — название города и бухты в Греции, где 8 октября 1827 г. объединенная англо-русская эскадра разгромила турецко-египетский флот



«Наварин» (БВ-4)

Водоизмещение: 10206 т

Главные размерения: 107х20,4х8,4 м

Скорость максимальная: 15,85 узла

Мощность механизмов: 9020 л. с.

Вооружение: четыре 12-дюймовых орудия в башнях, восемь 152-мм орудий, восемнадцать 47-мм и двенадцать 37-мм орудий, 2 десантных пушки, 6 ТА

Бронирование: Борта — 305–406 мм

Казематы — 127–305 мм

Башни — 305 мм

Палуба — 51–76 мм

Боевая рубка — 254 мм

Экипаж (штатный): 28 офицеров и 596 матросов

Тип: «Наварин»

Эскадренный броненосец «Наварин» был заложен 19 августа 1889 года в большом старом эллинге на Галерном острове. Строительство корабля велось в рамках изменений 1885 года кораблестроительной программы 1881 года. Постройкой броненосца «Наварин» руководили корабельные инженеры Максимов В. В., Тучков Г. А., Берг В. К. и Титов. Работы финансировались Обществом Франко-Русских Заводов, которому был отдан во временное пользование Галерный остров со всеми мастерскими, эллингами и прочим имуществом. 19 сентября 1891 года «Наварин» был спущен на воду, после чего Галерный остров был отобран у Общества Ф.-Р. Заводов. Достройка броненосца велась поэтому собственными, весьма ограниченными средствами Общества Франко-Русских Заводов и очень затянулась. Кроме того Ижорский завод, изготавливавший броневые плиты для корабля, работал исключительно медленно, а башенную броню был вообще не в состоянии производить. Последняя была заказана во Франции заводу С. Шамона и также была поставлена с большим опозданием. Обуховский завод, изготавливавший артиллерию для «Наварина», опоздал с поставками, как и все другие заводы, в результате чего башенная артиллерия была установлена на броненосце только в июне 1895 года. Корабль официально вошел в строй 1 июля 1895 года. Первый командир, капитан 1 ранга Вилькен. /При нахождении «Наварина» на стапеле на него командиром был назначен капитан 1 ранга Ланг. Однако после спуска корабля на воду он был заменен Вилькеном/. Стоимость постройки «Наварина» — 8077110 р. (корпус и машины — 6441610 р., артиллерия — 1340000 р., электроминное оборудование — 295500 р.). После ввода в строй эскадренный броненосец «Наварин» был зачислен в 9-й Флотский экипаж.

Зиму 1895–1896 гг. «Наварин» провел в Ревеле, отработывая боевую подготовку экипажа и завершая различные недоделки. Летом 1896 г., закончив необходимые испытания артиллерии и машин, «Наварин» был направ-

лен в Средиземное море. Действуя совместно с эскадренными броненосцами «Сисой Великий» и «Император Александр III», «Наварин» остаток 1896 г. и почти весь 1897 г. находился в водах острова Крит, осуществляя его блокаду в связи с непрекращающимися на острове беспорядками.

Обострившаяся обстановка на Дальнем Востоке потребовала срочного усиления русской эскадры Тихого океана. В связи с этим командующий эскадрой Средиземного моря адмирал Андреев получил 22 декабря 1897 года приказ немедленно отделить от эскадры броненосцы «Сисой Великий» и «Наварин» для следования на Дальний Восток. В начале 1898 года эскадренный броненосец «Наварин» вместе с «Сисоем Великим» покинули Средиземное море и 15 марта 1898 года прибыли во Владивосток. Главной задачей Русского Флота в то время было укрепление только что полученной по договору с Китаем военно-морской базы Порт-Артур и прилегающего к ней района. Большую часть 1898–1899 гг. эскадренный броненосец «Наварин» провел стационаром в Порт-Артуре, совершая время от времени непродолжительные походы во Владивосток и в близлежащие порты Японии, Кореи и Китая. В апреле 1900 г. эскадренный броненосец «Наварин» принял участие в первых общесфлотских учениях Тихоокеанской эскадры, проходящих в районе Порт-Артура и Талиенваня, на которых отрабатывались задачи перевозки и прикрытия десанта, ночного плавания отрядом, отражения атак миноносцев и пр. В ходе учений на эскадренном броненосце «Наварин» прошел успешные испытания новый вид сигнального прожектора для переговоров азбукой Морзе в ночное время.

Эскадренный броненосец «Наварин» принимал вместе с другими кораблями русской Тихоокеанской эскадры активное участие в подавлении боксерского восстания в Китае. Действуя под флагом младшего флагмана контр-адмирала Старка, «Наварин» прикрывал перевозку войск, сам перевозил войска, блокировал китайское

побережье и поддерживал огнем действия союзных экспедиционных сил на берегу. В сухопутных боях при штурме фортов Таку, взятии Шанхай-Гуаня и Пекина принимала участие десантная рота с броненосца, потерявшая в ходе боев 4 человека убитыми и 10 ранеными. Пробыв в китайских водах с июня по октябрь 1900 г., «Наварин» вернулся в ноябре в Порт-Артур, где по апрель 1901 г. простоял в ремонте. В мае 1901 г. корабль принял участие в крупных общеслужбских учениях в Талиенване, в ходе которых впервые в практике Тихоокеанской эскадры отрабатывались приемы эскадренного боя броненосцев в предвидении грядущего конфликта с Японией. Совместно с «Наваринным» действовали броненосцы «Сисой Великий», «Петропавловск» и «Полтава», а также ряд других кораблей растущей Тихоокеанской эскадры. После завершения учений «Наварин» в июне 1901 года вместе с броненосцем «Полтава» и крейсером «Россия» посетил Нагасаки, где был поставлен в док для очистки подводной части. С июля по сентябрь 1901 года броненосец провел во Владивостоке, а в октябре перешел в Порт-Артур для завершения подготовительных мероприятий к возвращению на Балтику.

«Наварин» был зачислен в отряд кораблей контр-адмирала Чухнина, назначенный к возвращению в Россию. Кроме него в отряд вошли броненосец «Сисой Великий» и крейсера «Дмитрий Донской», «Владимир Мономах» и «Адмирал Корнилов». 12 декабря 1901 г. отряд вышел из Порт-Артура в Нагасаки, откуда «Наварин», «Сисой Великий» (фл) и «Адмирал Корнилов» проследовали в Манилу, а «Дмитрий Донской» и «Владимир Мономах» отдельным отрядом направились в Гонконг.

По прибытии в Манилу адмирал Чухнин перенес флаг на «Наварина», а «Сисой Великий» был направлен в Гонконг для небольшого ремонта машины. В середине января броненосцы соединились в Пуловее, а 28 января вышли оттуда в Коломбо. Затем «Наварин» и «Сисой Великий», пройдя Суэцкий канал, Средиземное море



и Атлантику, прибыли в конце апреля 1902 г. в Либаву. В мае 1902 г. эскадренный броненосец «Наварин» принял участие в военно-морском параде и торжествах по поводу визита в Россию Президента Франции Лубэ. Затем всем кораблям, вернувшимся с Дальнего Востока, был проведен Императорский смотр, после которого «Наварин» был поставлен в Кронштадте на ремонт.

В ходе ремонта на броненосец были поставлены новые котлы Бельвиля, капитально отремонтирована механическая установка и изменена система вентиляции машинного отделения и жилых помещений. Был поднят также вопрос о замене артиллерии главного и вспомогательного калибров, однако в связи с предположением, что «Наварин» в будущем будет оставаться на Балтике в качестве флагманского корабля Учебно-Артиллерийского отряда, этот вопрос был снят. Таким образом к началу русско-японской войны эскадренный броненосец «Наварин» оставался со старыми недалнобойными орудиями главного калибра (четыре 305-мм/35 к), стреляющими дымным порохом и устарелыми 6" картузными орудиями Бринка, которые помимо всего прочего имели очень сложный замок и тяжелую неповоротливую бортовую установку. Башни главного калибра броненосца для перезарядки должны были ставиться по ДП.

Неудачи 1-й Тихоокеанской эскадры и необходимость ее срочного усиления привели к формированию на Балтике 2-й Тихоокеанской эскадры, куда из-за недостатка боевых кораблей был зачислен и «Наварин», несмотря на его устарелость и очевидно низкую боеспособность.

И хотя при формировании 2-й Тихоокеанской эскадры в распоряжении русского командования было достаточно времени для перевооружения «Наварина», этого сделано не было, и старый броненосец вместе со всей эскадрой адмирала Рожественского вышел 2 октября 1904 г. из Либавы в составе 5-го отряда со старой недалнобойной артиллерией и ненадежными котлами и машинами. Придя 16 октября в Танжер, «Наварин» был отделен от главных сил эскадры с тем, чтобы следовать

в составе отряда контр-адмирала Фелькерзама («Сисой Великий» (фл.), «Светлана», «Алмаз» и транспорты) через Средиземное море, Суэцкий канал и Красное море к Мадагаскару. 15 декабря «Наварин» вместе с отрядом пришел в Носси-Бэ, где 27 декабря 1904 г. произошло соединение главных сил эскадры адмирала Рожественского с отрядом Фелькерзама.

Продолжавшаяся до 3 марта стоянка 2-й Тихоокеанской эскадры на Мадагаскаре была использована «Наваринным», как и другими кораблями эскадры, для различных учений по повышению боевой и морской подготовки личного состава, мелкого ремонта и пр. 3 марта 1905 г. эскадра вышла в море, направляясь к берегам Аннама. И без того медленное продвижение эскадры через Индийский океан постоянно задерживалось различными поломками и авариями на кораблях, среди которых достойное место занимал «Наварин». На корабле имели место постоянные поломки в машинах и аварии рулевого управления. Кроме того, «Наварин» требовал постоянно больше всех других кораблей времени для приемки угля с транспортов, принимая при этом угля меньше всех. Это говорит прежде всего о низкой организации командования броненосцем, что в итоге привело к трагическим последствиям.

(Интересно также отметить, что всегда при упоминании «Наварина» в связи с походом и боем 2-й Тихоокеанской эскадры к этому броненосцу приклеивается эпитет «устарелый». Следует напомнить, что к моменту Цусимского боя «Наварин» еще не находился в строю полных 10 лет, а перед самой войной прошел капитальный ремонт в Кронштадте. Признавая, что корабль имел слабую по водоизмещению артиллерию, все его прочие беды следует отнести за счет крайне неудачного проекта, исключительно низкого качества заводских работ, как при постройке, так и при ремонте, а также за счет катастрофически низкой боевой подготовки командного и рядового состава).

Пройдя Индийский океан, зайдя в бухты Камранг

и Ванфонг, сделав короткую стоянку в Куа-бэ, эскадра 1 мая 1905 года вышла в Южно-Китайское море, следуя на север в строю двух кильватерных колонн. Третьим броненосцем левой колонны вслед за «Ослябей» и «Сисоём Великим» шел «Наварин».

14 мая 1905 г. эскадра Рождественского была перехвачена в Цусимском проливе японским флотом и втянута в решительное сражение, которое практически навечно легло кровавым пятном на военно-морскую историю России.

В дневном бою «Наварин» пострадал сравнительно мало, поскольку все усилия японцев были направлены на уничтожение боевого ядра русской эскадры — четырех броненосцев типа «Бородино». Первое попадание «Наварин» получил только в 14:50, когда в носовую часть броненосца попал 8" снаряд, сделав подводную пробоину и затопив отделение носового торпедного аппарата. В 14:55, лишившийся управления, объятый пламенем флагманский броненосец «Князь Суворов» вышел из строя и, описав циркуляцию, прорезал строй левой колонны между «Сисоём Великим» и «Наваринным». Уступая ему дорогу, «Наварин» вынужден был склониться на 12 румбов влево, а затем вновь вступить в кильватер «Сисою». При выполнении этого маневра броненосец получил попадания в кормовую часть сразу двух 12" снарядов — с левого и правого бортов. Оба эти снаряда совершенно разрушили офицерскую кают-компанию и смежные помещения, образовав вблизи ватерлинии две симметричных пробоины, через которые стала поступать вода. Вспыхнувший в кают-компании пожар удалось с большим трудом ликвидировать, однако качественно заделать пробоины экипаж оказался не в состоянии. Вода продолжала поступать, и броненосец постепенно садился кормой. В 15:10, когда место между «Сисоём» и «Наваринным» занял горящий броненосец «Император Александр III», 8" снаряд попал в крышу носовой башни, разорвался, уничтожив осколками 75-мм орудие и смертельно ранил командира «Наварина», капитана 1-го ранга Фитингофа. В командование броненосцем вступил

старший офицер, капитан 2-го ранга Дуркин. В ходе последующего боя японцы, стремясь добить 1-й броненосный отряд, лишь спорадически обстреливали «Наварина». Броненосец получил еще два крупных снаряда: один в корму, что увеличило прибыль воды, а второй в нос, где были уничтожены каюты кондукторов. Осколками близко разорвавшихся снарядов были нанесены незначительные повреждения надстройкам и трубам броненосца. В ходе дневного артиллерийского боя на «Наварине» был смертельно ранен командир, а также убито и ранено еще 17 человек, в том числе 4 офицера: лейтенанты Измайлов и Рклицкий и мичманы Щелкунов и Лемишевский. Между тем в кормовые помещения броненосца продолжала поступать вода, и «Наварин» все более и более погружался кормой. После наступления темноты эскадра по сигналу адмирала Небогатова развила ход в 12–13 узлов, следуя за новым флагманским броненосцем «Император Николай I». Непосредственно за адмиралом шел «Орел», затем броненосцы береговой обороны, «Сисой», «Наварин» и «Адмирал Нахимов». Эскадренный броненосец «Наварин», хотя и с трудом, но держал скорость 12 узлов, не отставая от других кораблей, отбивая атаки японских миноносцев, которые после наступления темноты со всех направлений ринулись на остатки разгромленной русской эскадры. Однако из-за следования 12-узловым ходом поступление воды через кормовые пробоины увеличилось и к 21:00 каюткомпания броненосца оказалась полностью затопленной, корма погрузилась по кормовой срез, вода доходила до кормовой башни главного калибра. Пришлось уменьшить скорость для заведения пластыря под пробоины. Корабли эскадры быстро скрылись в темноте, и «Наварин» остался один. Для него, стреляющего дымным порохом, это было самое страшное — оставшись один, он не мог эффективно отбивать атаки миноносцев противника. В 21:35 в носовой кочегарке «Наварина» лопнула паровая магистраль, в результате чего из действия были исключены три котла. Скорость броненосца упала до 7 узлов.

В этот момент «Наварин» был обнаружен 4-м дивизионом японских миноносцев в составе миноносцев «Асагири», «Мурасаме», «Асасиво» и «Сиракумо», которые преследовали русскую эскадру с востока. В 21:50 миноносцы противника начали атаку на «Наварина» с разных курсовых углов. Отвлекая внимание русских, «Асагири», «Асасиво» и «Сиракумо» направили на «Наварина» лучи своих прожекторов, а «Марусаме», зайдя под корму русского броненосца, в упор, с расстояния 200 м, выпустил в «Наварина» торпеду. Торпеда разрушила подводную часть кормовой скулы правого борта, однако руль и винты броненосца действовали исправно. После попадания торпеды на броненосце началась паника, часть личного состава бросилась за борт и командование с большим трудом удалось восстановить на корабле порядок. «Наварин» застопорил машины, корма его почти полностью погрузилась в море. Экипаж отчаянно пытался при свете переносных фонарей завести пластырь под новую пробоину. Однако, несмотря на то, что при этом смыло за борт несколько человек, завести пластырь не удалось. В этот момент 4-й дивизион японских миноносцев возобновил свои атаки на «Наварина». Миноносец «Мурасаме», получивший повреждения от огня «Наварина», был отпущен на базу, но три других под общим командованием командира дивизиона капитана 2-го ранга Судзуки настойчиво продолжали свои атаки. Они проносились вблизи «Наварина», пытаясь выйти в торпедную атаку, отгонялись огнем броненосца, но в свою очередь вели по «Наварину» огонь из своих мелких орудий и даже из пулеметов. Несколько торпед при этом прошло мимо «Наварина», который с сильным креном на правый борт шел 4-узловым ходом, держа курс к побережью Кореи. В 01:40 миноносец «Асагири», на котором держал свой брeid-вымпел капитан 2-го ранга Судзуки, с дистанции 500 м выпустил торпеду, попавшую в правый борт «Наварина» в районе мидель-шпангоута. Было затоплено котельное отделение ПБ, погасло электрическое освещение. С тяжелым креном на пра-

вый борт, который увеличивался с каждой минутой, «Наварин» остановился. На корабле началась паника. Не было сделано никаких попыток осуществить организованное снятие с гибнущего корабля личного состава. Несмотря на отданную команду спустить спасательные плавсредства, эта команда не была выполнена. Один спасательный катер, сорвавшись с талей, затонул, второй, спущенный на воду, затонул под грузом кинувшихся на него людей. Эвакуация раненых произведена не была. Немногочисленные шлюпки были спущены под заваливающийся борт. Каждый спасался, как мог, команды офицеров не выполнялись. А между тем времени («Наварин» тонул очень медленно) для организованного снятия людей было более чем достаточно. Крен «Наварина» достиг невероятных размеров, однако он все еще держался на воде. В этот момент (около 2 часов ночи) из темноты появился миноносец «Сиракумо» (капитан-лейтенант Камада) и в упор выпустил по погибающему броненосцу еще одну торпеду. Перевернувшись через правый борт, «Наварин» затонул, накрыв и увлекая за собой спущенные шлюпки и сотни барахтавшихся в темноте людей. Низкая организация службы на «Наварине» привела к тому, что после гибели броненосца из 703 человек его экипажа спаслось только трое матросов. Один из них, сигнальщик Седов, провел 16 часов в воде, после чего был подобран японским миноносцем «Фубуки». Двое других — комендор Кузьмин и кочегар Дергачев — проведя в воде 14 часов, в полубессознательном состоянии были подобраны английским пароходом и сданы в Шанхае русскому консулу. Интересно отметить, что капитан 2-го ранга Судзуки, командовавший миноносцами 4-го дивизиона, впоследствии стал выдающимся офицером японского флота, адмиралом и последним премьер-министром Императорского правительства Японии в 1945 году.

Эскадренный броненосец «Наварин» был исключен из списков Русского Флота 15 сентября 1905 г.

Корабль находился в строю 10 лет.

**Командиры эскадренного броненосца «Наварин»
1889—1905 гг.**

- 1889—1891 гг.— капитан 1-го ранга Деливрон
1891—1893 гг.— капитан 1-го ранга Ланг
1893—1896 гг.— капитан 1-го ранга Вилькен
1896—1899 гг.— капитан 1-го ранга Иениш
1899—1903 гг.— капитан 1-го ранга Беклемишев
1903—1905 гг.— капитан 1-го ранга Фитингоф

**Русские адмиралы, державшие флаг на
«Наварине»**

- 1896—1897 гг.— контр-адмирал Андреев
1898—1901 гг.— контр-адмиралы Веселаго, Старк и
Кузьмич, вице-адмирал Чухнин.

**ОФИЦЕРЫ ЭСКАДРЕННОГО БРОНЕНОСЦА «НАВАРИН»,
ПОГИВШИЕ В ЦУСИМСКОМ БОЮ**

Командир, капитан 1-го ранга БРУНО АЛЕКСАНД-
РОВИЧ барон ФИТИНГОФ 1-й

Старший офицер, капитан 2-го ранга ВЛАДИМИР
НИКОЛАЕВИЧ ДУРКИН

Ревизор, мичман ПАВЕЛ АЛЕКСАНДРОВИЧ МАКА-
ЛИНСКИЙ 3-й

Ст. минный офицер, лейтенант СЕРГЕЙ ПЕТРОВИЧ
ОГАРЕВ

Мл. минный офицер, лейтенант АЛЬФОНС АРТУ-
РОВИЧ ДОМБРОВСКИЙ 2-й

Ст. арт. офицер, лейтенант КОНСТАНТИН МИХАЙ-
ЛОВИЧ ИЗМАЙЛОВ

Мл. арт. офицер, лейтенант АЛЕКСАНДР АЛЕК-
САНДРОВИЧ ГРАУ

Мл. арт. офицер, лейтенант ВИТОЛЬД ИВАНОВИЧ
ПОДГУРСКИЙ

Ст. штурм. офицер, лейтенант ГЕОРГИЙ МИХАЙ-
ЛОВИЧ РКЛИЦКИЙ

Мл. штурм. офицер, мичман ЛЕОНИД НИКОЛАЕ-
ВИЧ МАКАРОВ 5-й

Вахт. нач., лейтенант ПЕТР АЛЕКСАНДРОВИЧ
ПУХОВ

Вахт. нач., мичман ГЕОРГИЙ ВИКТОРОВИЧ ЛЕМИ-
ШЕВСКИЙ

Вахт. нач., мичман ВАЛЕРИЙ СЕМЕНОВИЧ КНЯ-
ЗЕВ 2-й

Вахт. офицер, мичман АЛЕКСАНДР АЛЕКСАНДРО-
ВИЧ ЩЕЛКУНОВ 2-й

Вахт. офицер, мичман АНАТОЛИЙ АЛЕКСАНДРО-
ВИЧ ВЕРХОВЦЕВ

Вахт. офицер, мичман БОРИС НИКОЛАЕВИЧ СЫ-
ТЕНКО 2-й

Вахт. офицер, мичман АРСЕНИЙ КОНСТАНТИНО-
ВИЧ ЛЕМАН 2-й

Вахт. офицер, прап. по морской части АЛЕКСАНДР
ЛЬВОВИЧ ЕПИФАНОВ

Ст. суд. мех., подполковник ВЛАДИМИР ИВАНО-
ВИЧ МЕЛЬНИКОВ 2-й

Мл. суд. мех., штабс-капитан ДМИТРИЙ БОРИСО-
ВИЧ СМИРНОВ 1-й

Мл. суд. мех., поручик КОНСТАНТИН АНДРЕЕВИЧ
БЕРСОН

Мл. суд. мех., поручик АЛЕКСАНДР НИКОЛАЕ-
ВИЧ МИХАЙЛОВ

Мл. суд. мех., прап. по мех. части ФЕДОР ПАНТЕ-
ЛЕЙМОНОВИЧ БАРАНСКИЙ

Ст. суд. врач, надворный советник КОНСТАНТИН
НИКОЛАЕВИЧ КРЕЧУНЕСКО

Мл. суд. врач, лекарь АЛЬБЕРТ ГЕОРГИЕВИЧ АР-
РОНЕТ

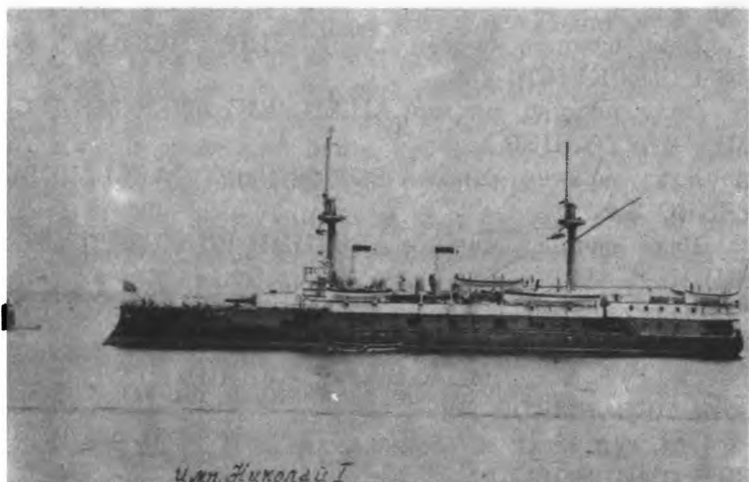
Минно-арт. содержатель, титулярный советник
АЛЕКСЕЙ АНДРЕЕВИЧ СТЕПАНОВ

Суд. священник, иеромонах отец КИРИОН

11 кондукторов и 662 матроса.

ИМПЕРАТОР НИКОЛАЙ I

Николай I — русский царь с 1825 по 1855 гг.



«Император Николай I» (ББ-3)

Водоизмещение: 9672 т

Главные размерения: 105,6×20,4×7,7 м

Скорость максимальная: 15,5 узлов

Мощность механизмов: 7842 л. с.

Вооружение: два 12-дюймовых орудия во вращающейся башне, четыре 9-дюймовых орудия, восемь 6-дюймовых, шестнадцать 47-мм и два 37-мм орудия, 2 десантных пушки и 4 пулемета, 6 надводных ТА

Бронирование: Борта — 102–356 мм

Казематы — 76–152 мм

Башня — 254 мм

Палуба — 60 мм

Боевая рубка — 254 мм

Экипаж (штатный): 31 офицер, 585 матросов

Тип: «Император Николай I»

Броненосный корабль «Император Николай I» был заложен 27 июня 1886 года на Франко-Русском Заводе в Санкт-Петербурге. Строительство корабля велось в рамках изменений 1885 года кораблестроительной программы 1881 года. Строительством руководили инженеры Кутейников Н. Е. и Титов П. А. Работы по строительству корабля шли медленно, и он был спущен на воду лишь 20 мая 1889 года. Достройка «Императора Николая I» производилась в Кронштадте. Общая стоимость постройки 7887222 рубля (корпус и машины — 6290222 рубля, артиллерия — 1352000 рублей, минное вооружение и электрооборудование — 245000 рублей). Корабль вступил в строй в апреле 1891 года. Первый командир, капитан 1-го ранга Гильтебранд. После ввода в строй броненосный корабль «Император Николай I» был зачислен в 1-й флотский Его Императорского Высочества Генерал-Адмирала Константина Николаевича экипаж.

Летом 1891 года «Император Николай I» проходил различные испытания в Балтийском море, а зиму 1891–1892 гг. находился на паровом отоплении в Кронштадте. 1 февраля 1892 года броненосный корабль «Император Николай I» был переклассифицирован в класс эскадренных броненосцев. Весь 1892-й год броненосец провел на Балтике, отрабатывая различные задачи боевой подготовки и выполняя мелкие переделки по корпусу, механической установке и артиллерии... Перезимовав в Кронштадте, броненосец «Император Николай I» 30 мая 1893 года вышел в море, направляясь в Соединенные Штаты для участия в колумбийских торжествах по случаю 400-летия со дня открытия Америки.

7 июня броненосец пришел в Фальмут, где принял на борт уголь, а также запасы машинного масла, провизии и пресной воды. 16 марта броненосец покинул Фальмут и, выйдя в Атлантику, попал в шторм. Размахи корабля доходили до 11–13 в минуту, а крен — до 16°. Пройдя мыс Лизард, броненосец взял курс на Азорские острова. Встречный шторм, доходящий до 9 бал-

лов, сильно замедлял путь корабля, который только 22 июня пришел на о. Сан-Мигель, где простоял до 29 июня, ремонтируя цилиндры механической установки и принимая уголь. Эти задержки привели к тому, что броненосец «Император Николай I» опоздал на колумбийские торжества, придя в Нью-Йорк 12 июля 1893 года, где вступил в эскадру вице-адмирала Казнакова, состоявшую из крейсеров «Адмирал Нахимов», «Дмитрий Донской» и «Рында» (эти корабли прибыли в США с разных баз поодиночке и вице-адмирал Казнаков, прибывший на крейсере «Дмитрий Донской», принял командование эскадрой уже в американских водах). 13 июля адмирал Казнаков произвел смотр броненосцу «Император Николай I», а 15 июля, оставив броненосец в Нью-Йорке, русские крейсера ушли в Ньюпорт. На борту броненосца «Император Николай I» в США прибыл русский народный хор, который запоздало принял участие в праздновании открытия Америки. 29 июля броненосец покинул Нью-Йорк, получив приказ следовать в Лиссабон. 9 августа корабль снова прибыл на о. Сан-Мигель из группы Азорских островов, намереваясь простоять там 4 дня и принять местный высококачественный дешевый уголь. Однако в виду того, что единственное удобное место в гавани было занято крейсером «Дмитрий Донской», «Император Николай I», приняв уголь на рейде, в тот же день снялся с якоря и пошел в Лиссабон, куда прибыл 13 августа. Простояв в Лиссабоне около двух недель, броненосец перешел в Кадис, где к нему присоединились крейсер «Память Азова» под флагом командующего Средиземноморской эскадрой контр-адмирала Авелана и «Рында». 27 сентября все три корабля покинули Кадис, взяв курс на Тулон. В море к ним присоединились крейсер «Адмирал Нахимов», вышедший из Картахены, и канонерская лодка «Терец», вышедшая из Барселоны. 1 октября 1893 года «Император Николай I» во главе эскадры прибыл с официальным визитом в Тулон. Этот визит был ответом на посещение французской эскадрой Кронштадта в 1891 году.

Визит русских моряков в Тулон ознаменовался бесконечными торжествами, устроенными в их честь французскими моряками и населением приморских городов юга Франции. Командующий эскадрой контр-адмирал Авелан, командиры кораблей и многие офицеры посетили Париж, где были приняты Президентом Франции Карно и награждены французскими орденами. В свою очередь Президент Карно прибыл в Тулон и был принят в кают-компании броненосца «Император Николай I», где в его честь был дан грандиозный банкет. «Катер Президента, — вспоминает один из участников этого события, — обошел броненосец с кормы. Надпись золотыми буквами «Император Николай I» выделялась на черной обшивке судна. Над нею красовался вызолоченный императорский двуглавый орел. Облепившие палубу и марсы матросы кидали вверх свои фуражки и семь раз прокричали «Ура!». На мостике броненосца стояли адмирал Авелан, русский посланник барон Моренгейм, наш военный агент генерал Фредерикс и секретарь посольства Нарышкин».

Встречи, приемы и банкеты продолжались до 19 октября, а 20 октября «Император Николай I» покинул Тулон, взяв курс на корсиканский порт Аяччио.

Во время стоянки в корсиканском порту Аяччио в малярном помещении броненосца произошел пожар из-за воспламенения пакли, в результате которого погиб матрос Ян Дидвик. 23 октября «Николай I» вышел с Корсики, направившись в Пирей, куда прибыл в начале ноября 1893 г. Весь 1894 год броненосец «Император Николай I» провел в составе эскадры Средиземного моря. Базируясь в основном на греческий порт Пирей, броненосец посетил многие порты Средиземного моря, плавая совместно с крейсерами «Память Азова» и «Владимир Мономах» при поддержке трех канонерских лодок и 6 миноносцев.

Обострившаяся после японо-китайской войны обстановка на Дальнем Востоке потребовала срочного усиления русской эскадры Тихого океана, что было осуществлено за счет переброски на Дальний Восток ряда кораб-

лей эскадры Средиземного моря. В числе других кораблей на Тихий океан был направлен и «Император Николай I», вышедший на Дальний Восток в конце января 1895 года под флагом командующего эскадрой Средиземного моря, контр-адмирала С. О. Макарова. 6 апреля 1895 года броненосец «Император Николай I» прибыл на Дальний Восток, войдя в состав соединенных эскадр под общим командованием адмирала Тыртова. До 21 апреля «Император Николай I» находился в Нагасаки и после принятия решения о сосредоточении всех кораблей соединенных эскадр в Чифу вышел туда, прибыв в этот китайский порт 23 апреля 1895 года. Броненосец оставался в Чифу до 27 июня, пока шли переговоры с Японией, участвуя в составе эскадры в многочисленных учениях по отработке различных боевых задач. В начале мая, когда стала очевидной готовность японского правительства пойти на уступки в вопросе пересмотра результатов японо-китайской войны, боевая готовность русских соединенных эскадр была несколько понижена. 20 мая на «Императоре Николае I» был спущен флаг командующего эскадрой Средиземного моря контр-адмирала Макарова, который в связи с болезнью был направлен на крейсере «Разбойник» в Иокогаму. 27 июня броненосец «Император Николай I» покинул Чифу, взяв курс на Иокогаму, где на нем был снова поднят флаг контр-адмирала Макарова. Выйдя из Японии, броненосец 5 августа 1895 года прибыл во Владивосток. До конца навигации 1895 года «Император Николай I» оставался в русских дальневосточных водах, проводя под руководством адмирала Макарова гидрологические изыскания в Лаперузовом проливе и съемку берега от мыса Поворотный до залива Св. Ольги. После окончания этих работ броненосец в конце 1895 года направился в Гонконг для докового ремонта. 7 января 1896 года «Император Николай I» после расформирования соединенных эскадр был зачислен в состав эскадры Тихого океана и оставался в дальневосточных водах до 10 октября 1896 года, после чего был отозван обратно в Средиземное море.

(После зачисления в состав эскадры Тихого океана броненосец действовал под флагом младшего флагмана эскадры адмирала Чухнина, участвуя в различных учениях и исследовательских работах. Из более-менее примечательных событий этого периода был приход «Императора Николая I» 21 апреля 1896 года в Чифу, где была сосредоточена вся эскадра для оказания давления на правительство Китая, которое отказывалось отвести небольшой участок земли для нужд русской пароходной компании Шевелева). Прибыв в конце ноября 1896 г. в Средиземное море, «Император Николай I» вновь вступил в состав Средиземноморской эскадры. Почти весь 1897 год броненосец провел в водах о. Крит, блокируя совместно с броненосцами «Наварин», «Александр II» и «Сисой Великий» его порты, обеспечивая действия русских войск на берегу и проводку транспортов с войсками. В блокаде острова участвовал и ряд иностранных кораблей, что было вызвано непрекращающимися беспорядками на Крите, которые угрожали интересам многих держав.

Броненосец «Император Николай I» находился в Средиземном море до марта 1898 года, после чего был отозван на Балтику. Лето 1898 года броненосец проплавал в составе Учебно-артиллерийского отряда Балтийского моря, а после окончания кампании был поставлен в Кронштадте на капитальный ремонт. В ходе ремонта, продолжавшегося весь остаток 1898 года и большую часть 1899 года, на броненосец было поставлено 16 новых котлов Бельвиля, произведен капитальный ремонт машины, удлинены для повышения тяги дымовые трубы, несколько изменены надстройки, переделаны боевые марсы. После окончания ремонта броненосец «Император Николай I» при работе десяти котлов мог спокойно держать скорость 14 узлов, а при работе всех котлов — дать максимальную скорость 16,85 узла, что на узел превысило его скорость на испытаниях после постройки. (Наблюдавший в этот период броненосец известный английский военно-морской обозреватель Ф. Джен пи-

сал о нем: «Что особенно поразило меня, когда я увидел броненосец «Николай I», это насколько корабль не похож на свои изображения на фотографиях... Мачты и надстройки выглядят гораздо более высокими и величественными, чем на фотографиях, а корабль в целом — менее неуклюжим»).

Лето 1900 и 1901 гг. «Император Николай I» проплавал в составе Учебно-артиллерийского отряда Балтийского моря, а в августе 1901 года снова направился в Средиземное море, прибыв в сентябре в Пирей, где на нем поднял флаг командующий эскадрой Средиземного моря, контр-адмирал Кригер. Броненосец оставался в Средиземном море до марта 1902 года, после чего снова вернулся на Балтику и вступил в состав Учебно-артиллерийского отряда. 26 августа 1902 года «Император Николай I» вышел из Либавы в Шербур, а в сентябре прибыл в Геную, где снова стал флагманским кораблем эскадры Средиземного моря. С сентября 1902 года и вплоть до начала русско-японской войны броненосец оставался флагманом т. н. «Отдельного отряда судов в Средиземном море». Базируясь в Пирее, «Император Николай I» совершил ряд плаваний, посетив в феврале 1903 года Яффу, что дало возможность экипажу броненосца посетить Святые места в Иерусалиме.

После начала русско-японской войны броненосец был отозван на Балтику и лето 1904 года проплавал в составе Учебно-артиллерийского отряда. Необходимость усиления 2-й Тихоокеанской эскадры привела к формированию на Балтике так называемой 3-й Тихоокеанской эскадры, флагманским кораблем которой был назначен броненосец «Император Николай I». Зимой 1904 года броненосец прибыл в порт «Императора Александра III» в Либаве, где в спешном порядке приступили к его ремонту, чтобы подготовить корабль к дальнейшему плаванию и к участию в боевых действиях. В ходе ремонта были перебраны механизмы, прощелочены котлы, срезан второй ярус характерного для броненосцев этого типа двух-ярусного кормового балкона, установлены дополнитель-



ные дальномерные посты, очищена и заново выкрашена подводная часть, выкрашены в черный цвет борта и надстройки. Предполагалось также заменить артиллерию главного и вспомогательного калибров, однако из-за недостатка производственных возможностей и времени этого сделать не удалось. 10 января 1905 года на броненосце «Император Николай I» поднял свой флаг командующий 3-й Тихоокеанской эскадрой контр-адмирал Небогатов. Приняв все виды боевого снаряжения, «Император Николай I», как и другие корабли эскадры, был в полной готовности к выходу в море к 24 января 1905 года. Выход эскадры был несколько задержан сильными морозами, стачками на заводах и отсутствием ледоколов. 24 января 1905 года «Император Николай I» самостоятельно пробился через льды и вышел в море для определения девиации и корректировки новых прицелов.

3 февраля 1905 года 3-я Тихоокеанская эскадра покинула Либаву и отправилась на соединение с эскадрой вице-адмирала Рожественского. (В состав эскадры входили: эскадренный броненосец «Император Николай I» (фл), броненосцы береговой обороны «Адмирал Ушаков», «Адмирал Сенявин», «Генерал-адмирал Апраксин», крейсер «Владимир Мономах», вспомогательный крейсер «Русь», транспорты «Ливония», «Ксения», «Курония» и буксирный пароход «Свирь»).

Пройдя Атлантическим океаном, эскадра 19 февраля вошла в Гибралтарский пролив, 20 февраля приняла уголь у островов Цаффарин и 23 февраля направилась в Суду, куда прибыла 28 февраля. (Во время стоянки в Суде к эскадре присоединились плавучий госпиталь «Кострома», транспорт «Герман Лерхе» и водоналивной пароход «Граф Строганов»). 8 марта эскадра, возглавляемая броненосцем «Император Николай I», вышла из Суды, взяв курс на Порт-Саид, куда прибыла 11 марта. Пройдя Суэцким каналом, эскадра прибыла 20 марта в Джибути, где простояла несколько дней, принимая различные запасы и проводя учения. 25 марта 1905 года эскадра вышла из Джибути, провела 28 марта боевые

стрельбы в Аденском заливе и 30 марта прибыла в Мирбат для пополнения запасов угля. 31 марта 1905 года эскадра начала поход через Индийский океан и, пройдя 22 апреля Малаккским проливом, вышла в Южно-Китайское море, где 26 апреля соединилась в районе Камранга со 2-й Тихоокеанской эскадрой вице-адмирала Рожественского. После соединения эскадр броненосец «Император Николай I» был назначен флагманским кораблем 3-го боевого отряда и вместе со всеми кораблями адмирала Рожественского пошел навстречу своей судьбе в Цусимский пролив.

В дневном бою 14 мая «Император Николай I» пострадал мало, поскольку все внимание японцев было сосредоточено на более новых русских броненосцах. Однако в корабль попало 10 снарядов разного калибра, в том числе и несколько 8" (по «Николаю I» вели sporadический огонь японские броненосные крейсера «Асама» и «Ивате»). В результате этих попаданий броненосец получил большую пробоину с левого борта, было выведено из строя одно 12" орудие, разбиты катамараны и шлюпки. Из личного состава были убиты один офицер (лейтенант Мирбах) и 4 матроса, ранено 35 человек, в том числе и командир броненосца капитан 1 ранга Смирнов. «Император Николай I» интенсивно вел ответный огонь, когда расстояние до кораблей противника не превышало дальности стрельбы его орудий. В ходе дневного боя 14 мая броненосец выпустил по противнику 1456 снарядов главного и вспомогательного калибров.

После разгрома главных сил Русского Флота и выхода из строя флагманского броненосца «Князь Суворов», адмирал Рожественский передал командование адмиралу Небогатову. Таким образом «Император Николай I» стал флагманским кораблем 2-й Тихоокеанской эскадры. Ночью с 14 на 15 мая адмирал Небогатов сделал попытку оторваться от противника и прорваться во Владивосток. Однако утром 15 мая был настигнут с остатками эскадры главными силами японского флота. Броненосец «Император Николай I» и возглавляемые им

остатки эскадры (броненосец «Орел» и броненосцы береговой обороны «Адмирал Сенявин» и «Генерал-адмирал Апраксин», а также крейсер «Изумруд») находились в 18 милях юго-западнее о. Такесима, когда окружившие их японские корабли открыли огонь с дистанции, недоступной для русских орудий. В броненосец попало еще несколько снарядов, которыми была повреждена боевая рубка и разворочен клюз левого борта, в результате чего произошла самопроизвольная отдача якоря. При этом был убит один офицер (мичман Шубинский) и 2 матроса. В этих условиях адмирал Небогатов принял решение сдать «Императора Николая I» противнику и по его приказу броненосец поднял международный сигнал о сдаче и застопорил машины. Вслед за «Императором Николаем I» сдались и все возглавляемые им корабли кроме крейсера «Изумруд», который благодаря своей высокой скорости прорвался через японское кольцо. (Интересно отметить, что японцы не разобрали поднятого «Николаем I» сигнала о сдаче по международному своду. Тогда по приказу Небогатова на броненосце, а затем и на других кораблях эскадры были подняты на стеньгах и гафеле японские военно-морские флаги. Случай беспрецедентный в военно-морской истории!).

После сдачи на «Императора Николая I» прибыла японская призовая партия в составе 9 офицеров, 4 кондукторов и 185 матросов. Командование броненосцем принял капитан 2 ранга Ямада. 15 мая 1905 года в 19:30 «Император Николай I» с поднятыми японскими флагами дал ход, взяв курс на Сасебо, прибыв туда 17 мая в 14:30.

23 мая 1905 года броненосец «Император Николай I» был в торжественной обстановке переименован в «Ики» и официально включен в состав Императорского Японского флота.

«Император Николай I» исключен из списков Русского Флота 13 сентября 1905 года.

Броненосец «Ики» служил в составе японского флота в качестве корабля береговой обороны и учебного судна

до 1917 года, после чего в 1918 году был переоборудован в корабль-цель. Разобран в 1922 году.

**Командиры эскадренного броненосца
«Император Николай I»**

1889–1892 гг. — капитан 1 ранга Гильтебранд

1893–1894 гг. — капитан 1 ранга Дикер

1895–1899 гг. — капитан 1 ранга Фелькерзам

1900–1902 гг. — капитан 1 ранга Невецкий

1902–1903 гг. — капитан 1 ранга Комаров

1903, апрель — вр. командир, капитан 2 ранга Полис

1903–1904 гг. — капитан 1 ранга Иванов 2-й

1904–1905 гг. — капитан 1 ранга Смирнов

Первый японский командир, капитан 2 ранга Ямада (до этого старший офицер броненосца «Шикишима»)

**Адмиралы, державшие флаг на эскадренном
броненосце «Император Николай I»**

1892–1893 гг. — контр-адмирал Авелан

1894–1895 гг. — контр-адмирал Макаров

1895–1896 гг. — адмирал Алексеев, контр-адмирал

Чухнин

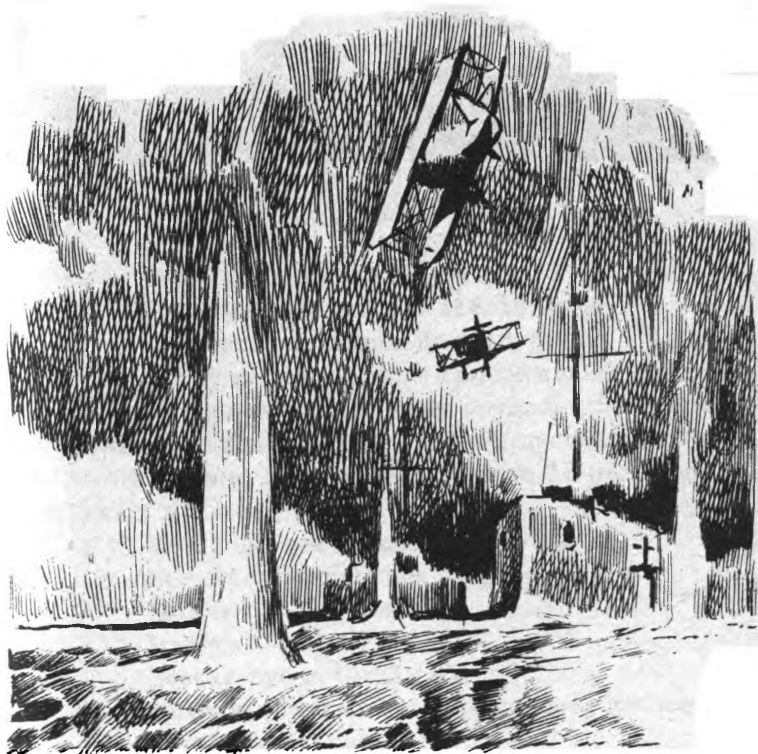
1901–1902 гг. — контр-адмирал Кригер

1903–1904 гг. — контр-адмирал Молас

1905 г. — контр-адмирал Небогатов

Броненосец находился в строю 24 года — 12 лет под русским флагом и 12 лет — под японским.

В ОГНЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО КАТАКЛИЗМА



ЦЕСАРЕВИЧ

Цесаревич — титул наследника русского престола



«Цесаревич» (BB-12)

Водоизмещение: 12912 т

Главные размерения: 118x23,2x7,9 м

Скорость максимальная: 18 узлов

Вооружение: четыре 12-дюймовых орудия в башнях, двенадцать 6-дюймовых орудий в шести двухорудийных башнях, двадцать 75-мм, двадцать 47-мм и два 37-мм орудия, 2 десантных пушки, 10 пулеметов, 2 надводных и 2 подводных ТА

Мощность механизмов: 16300 л. с.

Бронирование: Борта — 120–249 мм

Башни — 152–254 мм

Палуба — 38–69 мм

Боевая рубка — 254 мм

Экипаж (штатный): 25 офицеров, 724 матроса

Тип: «Цесаревич»

Эскадренный броненосец «Цесаревич» был заложен 18 мая 1899 г. на верфи анонимного общества «Форж и Шантье де ля Медитерранне» в г. Тулон, Франция. Строительство корабля велось в рамках специальной кораблестроительной программы 1898 г. для нужд Дальнего Востока. Заказ на постройку броненосца во Франции был выдан фирме 8 июля 1898 г. С русской стороны за постройкой «Цесаревича» наблюдали корабельный инженер Боклевский К. П. и капитан 1-го ранга Григорович И. К. Анонимное общество «Форж и Шантье де ля Медитерранне», основанное в 1835 г., являлось самым значительным судостроительным предприятием Франции. Общество имело верфи и мастерские в Гавре, Марселе и в городке Ля-Сен близ Тулона, где и строился «Цесаревич». В феврале 1898 г. русское правительство выделило дополнительные ассигнования на кораблестроение и предложило Морскому Техническому комитету выработать технические задания для проектирования броненосцев водоизмещением примерно в 12000 т. В апреле 1898 г. технические задания были составлены и разосланы русским и иностранным заводам с заданием разработать конкурсные проекты. В итоге французские инженеры предложили проект «Цесаревича», а американские — «Ретвизана». Эскадренный броненосец «Цесаревич» послужил прототипом для самой крупной серии эскадренных броненосцев Русского Флота. Проект «Цесаревича» был составлен французским инженером Лаганем, который предложил расположить 12 шестидюймовых орудий в шести двухорудийных башнях с вынесением средних башен на бортовые срезы, что давало им угол обстрела в 180° и позволяло в носовом и кормовом залпах (т. е. когда корабль представляет наименьшую по площади цель) кроме концевых 12" орудий использовать и восемь шестидюймовых. Новой в проекте была и 38-мм броневая противоторпедная переборка протяженностью около 90 м, установленная в средней части броненосца на расстоянии 2 метров от наружной обшивки по типу французского броненосца «Жорегибери». «Це-

саревич» отличался от прежних броненосцев значительно более полным бронированием: масса новой крупновской брони, на 16 — 30% превосходившей по сопротивлению гарвеевскую, достигала примерно 30 — 32% водоизмещения.

Орудия для броненосца были изготовлены на Обуховском заводе, однако башенные установки, в отличие от существовавшей практики, были также изготовлены во Франции, не считая верхних откатных частей. Попутно выяснилось, что принятые в России башенные станки для 12" орудий не помещаются в башнях французского образца. Пришлось срочно спроектировать новые станки и заказать их Путиловскому заводу за дополнительные 237600 рублей. Петербургский Металлический завод изготовил для броненосца торпедные аппараты. Все остальное, включая машины, котлы и прочие системы, было изготовлено во Франции.

23 февраля 1901 г. эскадренный броненосец «Цесаревич» был спущен на воду, пробыв на стапеле 1 год и 10 месяцев. Достройка корабля затянулась: русские орудия не хотели влезать во французские башни, не совпадали зарядные системы, оказались слабыми станки Путиловского завода. Все это требовало многочисленных переделок и доводок, задерживая сдачу корабля.

2 августа 1903 г. эскадренный броненосец «Цесаревич» официально вошел в строй. Первый командир, капитан 1-го ранга Григорович. Общая стоимость постройки корабля 14004286 рублей.

Затянувшиеся заводские испытания и медленные работы по исправлению дефектов башенных установок сорвали график прибытия броненосца в Порт-Артур. Главный морской штаб предполагал направить «Цесаревича» на Дальний Восток в составе эскадры контр-адмирала Вирениуса, который 15 августа прибыл в Ля-Сен, подняв на «Цесаревиче» свой флаг. Однако, связав главные силы эскадры Вирениуса с непригодными для океанского плавания номерными миноносцами, Главный морской штаб обрек всю операцию по усилению Тихоо-

кеанской эскадры на провал. Несмотря на заклинания адмирала Алексеева и яростные телеграммы Вирениуса, Петербург не разрешил оставить никуда негодные миноносцы в Средиземном море, но распорядился выделить из состава эскадры броненосец «Цесаревич» и крейсер «Баян» (построенный несколько ранее на той же верфи, что и «Цесаревич») для самостоятельного следования на Дальний Восток. 4 сентября 1903 г. эскадренный броненосец «Цесаревич» оставил Тулон и направился в Порос на соединение с ранее пришедшим туда крейсером «Баян». Неожиданная авария в машине вынудила «Цесаревича» зайти на короткое время в Неаполь для срочного ремонта и только 27 сентября корабль пришел в Порос, где его более месяца ожидал пришедший с Балтики «Баян». «Цесаревич» пришел в Порос без боезапаса и с еще не сданными башенными установками главного калибра, которые решено было окончательно ввести в строй в Порт-Артуре совместными силами местного порта и командированных французских специалистов. Транспорт с боезапасом для «Цесаревича», вышедший из Севастополя, не прибыл вовремя в Порос, а ожидать его уже не было времени. Град телеграмм из Петербурга требовал срочного ухода кораблей в Порт-Артур. Назначив транспорту рандеву в море, «Цесаревич» и «Баян» вышли 30 сентября из Пороса, взяв курс на Порт-Саид. Приняв в море с транспорта боезапас, «Цесаревич» в сопровождении «Баяна» прошел Суэцкий канал и, сделав короткую остановку в Адене, вышел в Индийский океан, понукаемый бесконечными телеграммами из Петербурга форсировать переход в Порт-Артур. (Без сомнения, «Цесаревич» и «Баян» усилили 1-ю Тихоокеанскую эскадру гораздо сильнее, чем могли бы ее усилить все корабли эскадры Вирениуса вместе взятые. Их выделение из эскадры было весьма мотивированным, но следует помнить, что это произошло только из-за аварии на «Осляби», которая, очевидно, импульсивно подействовала на мысли Морского министерства). Прибыв 24 октября в Сабанг, «Цесаревич» и «Баян» погру-

зили там уголь и 29 октября снова вышли в море. 19 ноября 1903 г. «Цесаревич» и «Баян» прогрехотали якорными цепями на внешнем рейде Порт-Артура, приветствуя крепость и эскадру громом артиллерийского салюта. Это было последнее пополнение Тихоокеанской эскадры перед войной.

Прибытие броненосца «Цесаревич» на Дальний Восток довело число русских броненосцев на театре военных действий до 7, в то время как японцы имели их 6. На совещании 18 декабря адмирал Алексеев заявил, что «считает желательным идти к Сасебо и отыскать неприятеля для нанесения ему второго Синопа». Флаг-капитан эскадры, капитан 1-го ранга Эбергард высказал мнение, что «после прихода «Цесаревича» с наличными силами можно идти к Японии и принять бой у ее берегов». Начальник временного морского штаба заместника контр-адмирал Витгефт, которому суждено было погибнуть на борту «Цесаревича», высказался также за активизацию действий в связи с прибывшим пополнением для эскадры. Между тем сам «Цесаревич», столь воодушевивший русское морское командование в Порт-Артуре, строго говоря, еще не был в строю — на броненосце не действовали башни главного калибра. Весь декабрь «Цесаревич», номинально считаясь в кампании, заканчивал работы в башнях, которые все не удавалось довести до эффективности, предусмотренной проектом. Русские станки не подходили к башням, орудия не подходили к станкам, башенные системы не соответствовали требованиям, особенно система подачи. 2 января 1904 г. «Цесаревич» стал к стенке восточного Бассейна и приступил к монтажу новых подач для орудий главного калибра. Работы закончились 19 января, а 20 января «Цесаревич» вышел на внешний рейд Порт-Артура и, уничтожив девиацию компасов, занял якорное место № 8. Башни броненосца оставались весьма ненадежными, хотя и были официально приняты комиссией. 21 января «Цесаревич» участвовал в выходе эскадры к Шантунгу, а 22 января вернулся в Порт-Артур, ис-

пытав на себе все конвульсии стратегической нерешительности адмирала Алексева, безуспешно пытавшегося размахивать связанными руками.

Вернувшись в Артур, «Цесаревич» занял свое место по диспозиции, имея по носу крейсер «Аскольд», по пеленгу правого борта — броненосец «Победу» и становясь в створ с броненосцем «Севастополь». «Цесаревич» занимал место на внешней линии диспозиции — левый борт броненосца был обращен к открытому морю. Напряжение на «Цесаревиче», как и на других кораблях эскадры, возрастало. С борта броненосца наблюдали повальное бегство японцев из Порт-Артура, в кают-компании муссировали слух о разрыве с Японией дипломатических отношений и о возможном развитии дальнейших событий. Мощный и вместе с тем изящный корабль совершенно нового типа — «Цесаревич» — выделялся на фоне неуклюжих броненосцев эскадры. Соперничать с ним мог только «Ретвизан», но все единодушно отдавали предпочтение «Цесаревичу». «Краса нашего флота!» — с восторгом записал в своем дневнике один из офицеров эскадры, явно передавая общее мнение. (Броненосец «Цесаревич» очень выгодно отличался и от кораблей, которые считались его улучшенными вариантами и уж, конечно, был мощнее любого из японских броненосцев. Достаточно вспомнить, что даже «Микаса» и «Асахи» при стрельбе орудиями главного калибра для перезарядки вынуждены были ставить башни почти по ДП. На русских же кораблях башни перезаряджались в любом положении. Не плохая боевая техника, а полное неумение и нежелание воевать привели Русский Флот к уничтожению). Ночь с 26 на 27 января 1904 г. выдалась тихая, темная, ясная и прохладная. «Прекрасная ночь для атаки!» — записал в своем дневнике командир японского миноносца «Акацуки» лейтенант Суецуги, чей миноносец в составе 1-го отряда истребителей подкрадывался к рейду Порт-Артура. Вынужденная взяться за оружие, чтобы отстоять свою честь и интересы, Япония решила использовать это оружие с наибольшей эффек-

тивностью. Весь исход будущей войны зависел от захвата флотом инициативы в войне на море. Нокаутировать Русский Флот первым ударом так, чтобы он долго не мог придти в себя и предпринять какие-либо активные действия, вот что лежало в основе японского боевого плана. И, право, нет ничего постыдного во внезапном ударе по противнику. Напротив, удача внезапного нападения говорит о прекрасном планировании и обеспечении операции, а также о великолепном боевом мастерстве ее непосредственных исполнителей. Позорно другое — в течение 150 лет постоянно подставлять свои вооруженные силы под удары внезапного нападения, терпеть позорнейшие поражения или, завалив противника десятками миллионов трупов, достигать сомнительных побед. Достижение же внезапности, особенно внезапности в войне на море, является вершиной военноморского искусства.

Естественной целью для головных японских миноносцев стали русские корабли, дежурившие по освещению рейда — «Ретвизан» и «Паллада». Шедший концевым «Акацуки» вышел в атаку в 23:38, почти одновременно с «Касуми». Уже был подорван «Ретвизан», море кипело от снарядов, миноносцы шли через перекрестие щупальцев прожекторов. «Акацуки» выпустил торпеды, услышал прекрасную музыку их взрыва и, резко положив руль, вышел из боя в спасительную темноту ночи. На броненосце «Цесаревич» вахтенный офицер мичман Гильтебрандт в 23:38 заметил два миноносца, приближавшихся с левого борта без огней. Он тут же пробил сигнал «отражение минной атаки» и приказал открыть огонь. Выбежавший из своей каюты по тревоге командир броненосца капитан 1-го ранга Григорович в 23:40 увидел в воде приближающуюся торпеду, которая попала в кормовую часть корабля.

После взрыва торпеды «Цесаревич» резко накренился на правый борт, затем выпрямился и стал валиться на левый борт. Немедленно был отдан приказ разводить пары во всех котлах и затопить водой коридоры право-

го борта. Крен «Цесаревича» быстро увеличивался, вскоре достигнув 16°. Вода, хлынув через пробитые переборки, затопила рулевое отделение, помещения кормового ТА, боевого лазарета и склада мин, кают-компанию и офицерские помещения. Была затоплена вся жилая палуба от 73 шпангоута и часть батарейной палубы. Электричество по всему кораблю погасло, кормовые водоотливные средства вышли из строя... От подводки пластыря пришлось отказаться, поскольку пробоина оказалась под подзором, и пластырь нельзя было подтянуть, не пропустив шкоты снаружи гребных винтов, что помешало бы дать ход. Между тем миноносцы второй волны пытались добить «Цесаревича» торпедами. Однако встреченные сосредоточенным огнем кораблей русской эскадры японские миноносцы выпустили торпеды с большой дистанции. Одна из этих торпед прошла за кормой «Цесаревича» ближе к берегу, а вторая — в нескольких десятках метров по левому борту. Крен «Цесаревича», несмотря на энергичные меры, принятые для спасения корабля, продолжал увеличиваться и поэтому командир броненосца принял решение при первой же возможности сняться с якоря и выброситься на мель. В 00:50 электричество на корабле было восстановлено и машины были готовы к действию. На броненосце отклепали якорный канат, и «Цесаревич», дав ход, пошел, управляясь машинами, в обход эскадры к берегу. Крен корабля, дойдя до 18°, стал медленно уменьшаться. С броненосца велся беспорядочный огонь по всем подозрительным предметам на воде. Только в 00:55 с «Цесаревича» сигналом известили командующего эскадрой о случившемся, передав прожектором сообщение: «Взорван. Имею сильную течь. Нуждаюсь в немедленной помощи. Прошу прислать буксирный пароход». Когда «Цесаревич» в обход эскадры шел ко входу на внутренний рейд Порт-Артура, к нему по приказу адмирала подошел крейсер «Аскольд», на который с «Цесаревича» голосом передали: «Иду в гавань». Корма броненосца продолжала погружаться, корабль терял ход. Только в 02:30,

когда броненосец уже обошел эскадру, к нему наконец подошли портовые баркасы и повели «Цесаревича» на внутренний рейд. Благополучно миновав сидящий на мели в проходе подорванный «Ретвизан», который загородил собою половину прохода, «Цесаревич» приткнулся затопленной кормой на мель. Корма броненосца погрузилась до батарейной палубы, и вторая половина прохода оказалась блокированной. Несмотря на все усилия, буксиры не могли стащить гигантский броненосец с мели. Немедленно была начата разгрузка кормы «Цесаревича» — были разгружены кормовые снарядные погреба и угольные ямы. Утро 27 января осветило мрачную картину подорванных кораблей, блокированной гавани и нараставшую неразбериху в сочетании с начинающейся паникой из-за подхода японского флота к Порт-Артуру. В бою 27 января, когда к Порт-Артуру подошли главные силы адмирала Того, сидящий на мели в проходе «Цесаревич» умудрился все-таки выпустить в противника 8 шестидюймовых снарядов. Только к 13:00 27 января «Цесаревич» был снят с мели с помощью буксиров и собственных машин. Волоча корму по грунту, броненосец перешел на внутренний рейд и стал там на бочку. При осмотре корабля выяснилось, что на броненосце затоплены: рулевое отделение, машинный и провизионный склады, арсенал, боевой лазарет, минные и электропомещения, помещения водолазов и гальванеров, цейхгауз и один кормовой отсек левого борта. Корма «Цесаревича» погрузилась на 8 футов выше ватерлинии. Водолазы выяснили, что удар торпеды пришелся между 31 — 37-м шпангоутами у начала дейдвудной трубы, причем центр взрыва находился в 9 дюймах ниже ватерлинии против помещения корабельного арсенала. Силой взрыва борт броненосца был прогнут на 3 — 4 фута внутрь, образовав большую чашкообразную впадину с пробойной площадью в 200 кв. футов. Наибольшая длина пробоины 20 футов, высота — 17 футов. Листы обшивки оказались загнутыми далеко внутрь корабля и приподнятыми кверху. Переломаны, скручены и смяты

8 шпангоутов, двухслойная броневая палуба выгнута вверх на 2 — 3 фута, бимсы смяты, оторваны и расплющены. Поперечная переборка из помещения арсенала в рулевое была повреждена у борта, водонепроницаемая дверь сорвана с задраек, однако продольная двухслойная переборка, отстоящая на 12 футов от борта, выстояла и не получила никаких повреждений. Борт «Цесаревича» оказался помятым на длину 36 футов, ширину — 24 фута, с общей площадью вмятины 500 кв. футов. Кроме того, оказалась вдавленной внутрь 10" броневая плита нижнего пояса, рубашка за которой была местами прорвана и растрескалась. Во время взрыва в затопленном рулевом отделении утонул машинист Афиноген Жуков, оказавшийся единственной жертвой на «Цесаревиче» в первую ночь войны.

Все очевидцы торпедирования «Цесаревича» сходятся на том, что когда подорванный броненосец шел в гавань с огромным креном на левый борт, у всех было такое впечатление, что корабль вот-вот перевернется. По-видимому, так оно и должно было случиться, если бы не решительные, героические действия трюмного инженер-механика Федорова, быстро принявшего меры для затопления водой бортовых коридоров правого борта. Федоров приказал сразу затопить 9 коридоров, хотя одновременно можно было затопить только 3 коридора. Затем Федоров спустился в трюм кормового подбашенного отделения, куда, по донесению трюмного старшины Петрухова, по перепускной 9" трубе быстро прибывала вода из затопленного рулевого помещения. Увидев, что поврежден клинкет трубы, Федоров вместе с Петруховым вылез из подбашенного отделения и, захватив первые попавшиеся под руку вещи — подушку, одеяло, какую-то доску и вымбовку, полез обратно в подбашенное отделение затыкать трубу. С большим трудом бьющую из трубы струю воды удалось уменьшить — труба была заткнута подушкой, упертой вымбовкой. Едва Федоров и Петрухов успели это сделать, как погасло электрическое освещение и возвращаться пришлось в абсолютной

темноте, ползком, по скользкому наклонному днищу в ледяной воде, ориентируясь по доносящимся из люка голосам. Выбравшись наверх, Федоров приказал осушить этот отсек помпой, после чего он был вызван к командиру корабля. Выбираясь на верхнюю палубу, Федоров заметил оборванную цепь от крана затопления средних 6" погребов: оказалось, что затопление открыто по приказу старшего офицера. Федоров немедленно закрыл клинкет и приказал осушить затопленный почти наполовину снарядный погреб. Доложив командиру обстановку, Федоров кинулся в румпельное отделение, горловина которого находилась в кают-компании. Двери в кают-компанию были задраены, так как помещение было затоплено. Определив по стуку, что по правому борту воды в кают-компании нет, Федоров отдраил правую дверь и обнаружил, что по левому борту, где находился люк в румпельное помещение, вода в кают-компании стояла выше иллюминаторов. Для осмотра люка пришлось лезть по горло в ледяную воду. Убедившись, что горловина люка исправна, Федоров решил, что румпельное отделение осталось незатопленным, а вода в кают-компанию попала при крене через открытые полупортики, которые отдраили по сигналу «отражение минной атаки» и не успели задраить после взрыва. Федоров приказал задраить полупортики и по мере выравнивания крена организовал выкачивание воды брандспойтами. (Через семь с половиной лет после начала русско-японской войны, 18 августа 1911 г. капитан корпуса, инженер-механиков флота П. Федоров был награжден Георгиевским крестом 4-й степени за «принятие мер к спасению от потопления эскадренного броненосца «Цесаревич», получившего опасную подводную пробойну от взрыва неприятельской мины»). За те же самые мероприятия командир «Цесаревича», капитан 1-го ранга Григорович был награжден сразу же после боя мечами к ордену Св. Владимира 3-й степени. Отсутствие дока в Порт-Артуре для броненосцев крайне затрудняло ремонт повреждений у «Цесаревича» и «Ретвизана», поскольку

такой ремонт предстояло проводить в кессонах. Постройка кессона для «Ретвизана», получившего пробоину в носовой части, где борт был почти «прямоственным», была относительно легкой. Что же касается «Цесаревича», то многие специалисты сомневались в возможности подведения кессона под его пробоину, поскольку, не говоря уже о чрезвычайной сложности кормовых обводов броненосца, возникала необходимость пропустить через кессон гребной вал корабля. Малейшая ошибка при этом в обводе кессона и любая неточность при его установке могли привести к деформации гребного вала и к выходу «Цесаревича» из строя по меньшей мере до первого докования. Прибывший вместе с адмиралом Макаровым во главе группы рабочих Балтийского завода корабельный инженер Кутейников Н. Н. решил все сомнения. Под его руководством для ремонта «Цесаревича» был построен кессон длиной 36 футов, шириной в верхней части 4 фута, в нижней части в корме — 30 футов, в носу — 16 футов и высотой 35 футов. Своей кормовой поперечной стенкой кессон был надет на дейдвуд броненосца, для чего в этой стенке была сделана вырубка с дверцею на двух петлях, которую водолазы закрыли, забили клиньями и законопатили при установке кессона к пробоине 21 марта 1904 года. Глубина погружения кессона составила 7 метров. Из-за большого давления воды и неплотностей вокруг дейдвудного вала кессон постоянно тек так, что не успевали откачивать воду. Адмирал Макаров, осмотрев кессон, приказал вырубить два круглых отверстия для стока воды в переборке, отделяющей помещение арсенала от машинного отделения. По мере накопления воду спускали в машинное отделение, а затем отверстия забивали пробками. Работы по ремонту броненосца начались 24 марта вырубкой и выжиганием поврежденных взрывом частей корпуса. Вырубка велась вручную, а выжигание — с помощью вольтовой дуги. В кессоне стояла страшная духота. От вентиляционных шлангов пришлось отказаться, т. к. они еще более увеличивали немыслимую тесноту в кессоне. Грохот руч-

ной и пневматической рубки, испарения от выжигания набора угольными электродами вольтовой дуги, повышенная влажность — все приводило к повышенной утомляемости рабочих, к частым сменам, а в итоге — к медленному ходу работ. Для выпрямления загнутых внутрь листов наружной обшивки их долго нагревали керосиновыми форсунками, а затем отжимали 50-тонными домкратами. Пока рабочие, работая круглосуточно в кессоне, делали казалось бы невозможное для введения «Цесаревича» в строй, между адмиралами Макаровым и Алексеевым разгорелась склока по поводу кандидатуры нового командира «Цесаревича» в связи с предстоящим производством в контр-адмиралы капитана 1-го ранга Григоровича. Адмирал Макаров выдвигал на эту должность своего старого соплавателя и сотрудника капитана 2-го ранга Васильева — в прошлом командира ледокола «Ермак». Адмирал Алексеев в свою очередь пытался выдвинуть на этот пост бывшего флаг-капитана эскадры Тихого океана, капитана 1-го ранга Эбергарда (будущего командующего Черноморским флотом). Макаров, как обычно, грозил отставкой и апеллировал к царю, и в итоге было утверждено назначение командиром «Цесаревича» капитана 2-го ранга Васильева.

Однако, когда 27 марта капитан 1-го ранга Григорович вступил в должность командира Артурского порта, капитан 2-го ранга Васильев не успел принять у него дела, т. к. 30 марта он погиб вместе с Макаровым при взрыве «Петропавловска». После гибели капитана 2-го ранга Васильева, командиром на «Цесаревич» был назначен капитан 1-го ранга Эбергард, занимавший к этому времени пост флаг-капитана при адмирале Алексееве в Мукдене. Эбергард, задержавшийся с передачей дел, не успел до блокирования Порт-Артура вступить в командование броненосцем. Таким образом, после ухода капитана 1-го ранга Григоровича, т. е. с 27 марта весь гигантский объем работ, связанный с ремонтом «Цесаревича», лег на плечи старшего офицера броненосца, капитана 2-го ранга Шумова, исполнявшего обязаннос-

ти командира до 11 мая, когда на «Цесаревича» был назначен новый командир — капитан 1-го ранга Н. Иванов — в прошлом командир крейсера «Диана». (Первый командир «Цесаревича», капитан 1-го ранга Иван Константинович Григорович (1853–1930) — был одним из наиболее выдающихся офицеров Русского Флота, вложивших все силы в дело возрождения флота после его почти полного уничтожения в русско-японской войне. Занимая с 19 марта 1911 г. пост морского министра, адмирал Григорович провел гигантскую работу по созданию небольшого, но хорошо сбалансированного флота, способного прикрыть подступы к Петербургу и обеспечить общие стратегические замыслы России в период первой мировой войны. Несмотря на правительственную чехарду адмирал Григорович занимал свой пост вплоть до падения монархии в феврале 1917 г. и был, по меткому выражению Ленина, единственным умным человеком во всем царском правительстве).

Пока в высоких штабах спорили о кандидатуре командира «Цесаревича», на корабле продолжались круглосуточные ремонтные работы. Вместе с тем броненосец постоянно выделял свои катера для сторожевой и тральной службы.

Так 14 апреля катерам с «Цесаревича» было приказано протралить предполагаемое место гибели «Петропавловска». Траление проводилось под руководством младшего минного офицера броненосца лейтенанта Щетинина и в ходе его была обнаружена и обезврежена обширная минная банка.

А между тем, только 24 апреля рабочие приступили к установке новых элементов набора корпуса в районе торпедной пробоины «Цесаревича». В ходе ремонта пришлось перебрать всю броневую палубу корабля. Ее погнутые листы правились в горячем виде на плите в мастерской и устанавливались обратно. Новые бимсы склепывали из полос и угольников из-за отсутствия корбчатых профилей и устанавливали применительно к имеющимся отверстиям для заклепок в палубных лис-

тах. Вдавленную взрывом внутрь 10" броневую плиту нижнего пояса было решено не снимать, а также не снимать смятую и потрескавшуюся стальную рубашку. Ее просто залатали изнутри железными планками на гужонах, а наиболее смятые стойки за броней срубили, выправили и поставили на винты. Шельфовые листы палубы подогнали под кромку брони. Старые листы были разорваны взрывом, пришлось изготовлять новые в мастерской и выгнуть их так, чтобы они плотно прилегли к нижней кромке брони и к бимсам. Для выравнивания наружной поверхности брони был установлен тонкий вертикальный лист, прикрепленный винтами к нижнему шельфу и к торцу следующей броневой плиты. Зазор между этим листом и броней заполнили смесью цемента и гари. Затем началась установка листов наружной обшивки.

Пока «Цесаревич» ремонтировался, военная обстановка на южном театре продолжала ухудшаться. Последовавшая вслед за гибелью «Петропавловска» высадка японцев на Ляодунский полуостров привела к тесной блокаде Порт-Артура и с моря, и с суши. Туманный призрак гибели флота в случае падения крепости с каждым днем приобретал все более и более реальные черты. Русская армия, теснимая десантными силами японцев, откатывалась к линии артурских фортов. Необходимость ухода флота из Порт-Артура уже понимали все. Однако с меньшей ясностью все понимали, что прорыв из Порт-Артура не удастся осуществить без боя с японским флотом, а это страшило и командование русской эскадры, и ее личный состав на всех уровнях...

Временно командующий эскадрой контр-адмирал Витгефт, засыпаемый приказами адмирала Алексева, требующего немедленного ухода флота из Артура, откладывал выход, ожидая окончания ремонта поврежденных кораблей. Ремонт «Цесаревича» продолжался. Броненосец продолжал высылать свои катера для дозорной службы и траления, а 5 мая с «Цесаревича» в бухту Инцендзы, где предполагался японский десант, была послана

десантная полурота с четырьмя пулеметами под командованием лейтенанта Азарьева. Однако японцы десанта в этой бухте не высаживали и полурота лейтенанта Азарьева вернулась 14 мая в Порт-Артур в общем потоке отступления русских войск от Кинджоу. А между тем, 22 мая на «Цесаревиче» был установлен последний лист наружной обшивки и 24 мая от борта броненосца был отведен кессон. После четырехмесячного ремонта «Цесаревич» снова был в строю. (Внутренние работы по монтажу легкой настилки поверх броневой палубы и исправлению переборок продолжались еще около двух недель). 25 мая 1904 г. на «Цесаревиче» поднял свой флаг контр-адмирал Витгефт, перенеся его с броненосца «Севастополь». Эскадренный броненосец «Цесаревич» стал флагманским кораблем 1-й Тихоокеанской эскадры. 1 июня «Цесаревич» занял место флагманского корабля в Восточном бассейне Порт-Артура, а «Севастополь» перешел в Западный бассейн.

Эскадра продолжала готовиться к прорыву из Порт-Артура. Выход откладывался по различным причинам со дня на день, пока наконец не последовал приказ адмирала Витгефта быть готовыми к прорыву из Порт-Артура к 03:30 10 июня. (Контр-адмирал Вильгельм Карлович Витгефт (1847–1904), временно назначенный командующим эскадрой, оказался на этом посту совершенно случайно из-за спешного отъезда адмирала Алексея и неприбытия вовремя адмирала Скрудлова. Несмотря на бесспорную личную храбрость и большой опыт штабной работы, опыта флотоводца у него не было, поскольку вся его служба в адмиральском звании (с 1899 г. прошла на берегу. Вступив в командование эскадрой, Витгефт на первом же собрании флагманов и командиров заявил: «Жду от вас, господа, не только содействия, но и совета. Я — не флотоводец»). Адмирал Витгефт делал все возможное, чтобы сохранить в тайне день выхода эскадры в море. Однако весь Порт-Артур знал о дне выхода, поскольку спешную погрузку угля и других запасов, снятие кессонов и постановку орудий

нельзя было скрыть. Всем, кроме того, было известно время полной воды, видны были и приготовления в порту для вывода на рейд боевых кораблей. Более того, 7 июня с «Цесаревича» был разослан по всем кораблям приказ Витгефта следующего содержания:

«Эскадра, окончив исправления судов, поврежденных коварным врагом еще до объявления войны, теперь выходит по приказанию наместника в море... С помощью Бога и Св. Николая Чудотворца, покровителя моряков, постараемся выполнить наш долг совести и присяги перед Государем и разбить неприятеля, ослабленного гибелью на наших минах части его судов... Да поможет нам Бог!» В тот же вечер приказ был опубликован артурской газетой «Новый край». Начался переполох: полиция кинулась конфисковывать номер газеты, а командиры кораблей были вызваны на «Цесаревича» с требованием вернуть приказ. По кораблям поползли самые невероятные слухи, настроение и боевой дух совершенно упали.

Наконец, 10 июня в 04:00 по сигналу с «Цесаревича» корабли эскадры начали выходить на внешний рейд. Выход из порта шел очень медленно из-за поломок на кораблях и организационной неразберихи. Когда броненосец «Цесаревич» вслед за «Севастополем» и «Полтавой» начал выходить на внешний рейд, к нему подошла шлюпка с крейсера «Аскольд», с которой предупредили, что на якорном месте «Цесаревича» замечено несколько мин, выставленных японцами на небольшой глубине. В этот момент с «Цесаревича» по обоим бортам было замечено несколько плавающих мин и корабль был вынужден сменить назначенное якорное место. Мины продолжали всплывать, и вскоре стало ясно, что эскадра выходит на минную банку. Интересно, что в ночь перед выходом с наблюдательных пунктов флота, в том числе и от дежурного офицера на Золотой горе, пришло несколько сообщений о том, что японцы ставят мины на внешнем рейде. Но утром об этом почему-то забыли. Около 09:00 «Цесаревич» поднял сигнал: «Спу-

стить паровые катера, обследовать промежутки между судами. Затем: «Аскольду» осмотреть в море плавающие минные заграждения». Началось запоздалое траление, в ходе которого вблизи «Цесаревича» была обнаружена банка из четырех мин, взорвавшихся одновременно. На «Цесаревиче» крестились, снимая фуражки: «Бог пронес!» Траление продолжалось до 12:40, когда сигналом с «Цесаревича» было приказано поднять все шлюпки и катера. Затем на всех кораблях зачитали уже давно опубликованный в газете и прочитанный японцами приказ адмирала Витгефта о прорыве из Порт-Артура и отслужили молебны. Только в 14:00 по сигналу с «Цесаревича» эскадра стала сниматься с якоря и медленно вытягиваться в море за тралящим караваном. «Цесаревич» шел замыкающим в колонне броненосцев. в 14:50 на броненосце «Цесаревич» испортился рулевой привод. (После ремонта капитан 1-го ранга Григорович предупреждал о ненадежности рулевого привода корабля из-за неправильно собранных, поврежденных взрывом, несущих рам и станин). Пока рулевой привод исправляли, «Цесаревич» то стопорил машины, то давал снова ход, задерживая всю эскадру. Привод удалось исправить только к 16:00. Эскадра продолжала движение, медленно ковыляя и совсем не напоминая боевое соединение, идущее на прорыв. В 16:40 был, наконец, отпущен тралящий караван, а в 16:50 эскадра перестроилась из походного ордера в боевой, имея головным флагманский броненосец «Цесаревич», который, увеличив скорость до 10 узлов, лег на курс S020°. Перестроение было сделано очень медленно, растянув линию эскадры и вызвав дополнительную неразбериху. Глядя с мостика «Цесаревича» на маневрирование вверенных ему кораблей, адмирал Витгефт был очень удручен и, тяжело вздохнув, сказал ни к кому не обращаясь: «Нет, ничего не получится. У покойного Степана Осиповича может быть что-нибудь и получилось бы. У меня — нет».

Примерно в 17:10 мрачные мысли командующего эскадрой были прерваны докладом сигнальщиков о по-

явлении главных сил противника. Четко маневрируя, идя отдельными отрядами, подняв стеньговые флаги, японцы шли на сближение с русской эскадрой, охватывая ее с флангов и отрезая от берега. Со страхом смотря на своего грозного, опытного противника, адмирал Витгефт и офицеры его штаба неожиданно с совершенной ясностью для себя поняли, что шансов пробиться через японский флот нет никаких, что они будут разгромлены, рассеяны и смяты уже через несколько минут после начала боя, не только не выполнив поставленной задачи прорыва, но и еще более усугубив серьезность положения на южном театре военных действий. В 18:50, когда расстояние между эскадрами сократилось до 53 кабельтовых, адмирал Витгефт принял решение не вступать в бой и вернуться в Порт-Артур. По сигналу с «Цесаревича» эскадра повернула на 16 румбов и легла на обратный курс, оставляя противника за кормой. Адмирал Витгефт и офицеры штаба эскадры, к сожалению, не знали (да и не могли знать, конечно), какое ошеломление, весьма близкое к панике, царило на японских кораблях. Несмотря на многочисленные агентурные сведения, японские моряки так и не верили до конца в возможность ввода в строй «Цесаревича» и «Ретвизана». Сейчас же, увидев эти корабли в строю русской эскадры с «Цесаревичем» в качестве флагмана, они были потрясены. Совсем недавно японский флот уже заплатил за слишком уж сильное пренебрежение противником гибелью двух броненосцев первой линии и нескольких других кораблей, а если вспомнить извечную японскую психологию, ввергающую их в уныние при любых неудачах, то цепь неудач, пусть даже очень короткая, могла иметь для флота адмирала Того, несмотря на его высочайшую боевую подготовку, самые катастрофические последствия. 10 июня 1904 г. Русский Флот упустил свой шанс... В 20:15 «Цесаревич» привел русскую эскадру на внешний рейд Порт-Артура. Всю ночь русская эскадра отражала атаки японских миноносцев, а в 05:30 начала втягиваться на внутренний рейд. Капитан

2-го ранга В. И. Семенов записал в своем дневнике: «Удрали! Отступили без боя!.. Утром — Бог пронес, вечером — Бог пронес, ночью — Бог уберег... А сами-то что же?.. Мне казалось, что в этот день бесповоротно решилась судьба Артурской эскадры...»

12 июня броненосец «Цесаревич» стал на свое место в Восточном бассейне, а 14 июня на нем состоялось совещание флагманов, командиров кораблей и командующих сухопутными войсками. На этом совещании командование флота пыталось подбить командование армией присоединиться к мнению о невозможности выхода флота из Порт-Артура. Обосновывая свою точку зрения, контр-адмирал Витгефт в частности сказал: «Если пострадал всего один «Севастополь», а не взорвались при выходе и постановке на якорь «Цесаревич», «Пересвет», «Аскольд» и другие корабли, то это только милость Бога». По мнению адмирала Витгефта, «вторичный выход всем флотом может состояться лишь тогда, когда будет выбор между гибелью в гавани при взятии крепости и гибелью на рейде». Однако представители армейского командования, смотревшие на положение вещей более реально и не понимавшие трусости флота, не дали себя убедить доводами моряков. Что же касается адмирала Алексеева, то тот, узнав о возвращении эскадры в Порт-Артур, пришел в ярость и засыпал Витгефта телеграммами, где со ссылкой на Высочайшее повеление, приказывал немедленно уводить флот из Порт-Артура во Владивосток. 4 июля для обсуждения директив наместника на борту «Цесаревича» произошло еще одно совещание флагманов и командиров кораблей, на котором вновь был признан невозможным выход флота из Порт-Артура. Протокол совещания был переслан адмиралу Алексееву. Видя полное нежелание флота воевать, адмирал Алексеев вынужден был апеллировать к авторитету царя. В посланной им телеграмме адмиралу Витгефту говорилось: «На представленный протокол собрания флагманов и капитанов от 4 июля, Его Императорское Величество соизволили следующим ответом: «Вполне

разделяю Ваше мнение о важности скорейшего выхода эскадры из Артура и прорыва во Владивосток». На основании сего подтверждаю Вам к точному исполнению приказания, изложенного в моей депеше № 7». Но выпихнуть флот в море оказалось совсем нелегкой задачей. Если уж в России саботируют полученный приказ, то делают это долго и нудно. Было собрано новое собрание флагманов и капитанов, постановившее не уходить из Порт-Артура. Протокол был направлен адмиралу Алексееву, который очень резко напомнил Витгефту, что в армии приказы не обсуждаются вообще, а приказы царя, в особенности. Вынуждаемый правительством страны и главнокомандующим к активным действиям, флот сопротивлялся до последнего. Игнорируя категорические приказы, командование флотом приводило все новые и новые доводы, доказывая невозможность прорыва, настолько убедив себя в этом, что уж действительно ни о каком прорыве не могло быть и речи. И уже перед самым выходом в море 28 июля адмирал Витгефт направил непосредственно царю телеграмму следующего содержания: «Согласно повеления Вашего Императорского Величества, переданного наместником мне телеграммой, выхожу с эскадрой прорываться во Владивосток. Лично я и собрание Флагманов и Командиров были против выхода, не ожидая успеха прорыва, о чем доносил неоднократно наместнику». Эта беспрецедентная полемика между флотом и главнокомандующим на театре военных действий не имеет аналога в военно-морской истории человечества. В военное время флот упорно отказывался воевать на море, доказывая свою необходимость для сухопутной обороны крепости. Выкинутый в море целой серией резких приказов, потребовавших вмешательства самого царя, флот шел на прорыв в таком боевом настроении, что не удивительно, что ни один из русских кораблей так и не дошел до Владивостока, частично разбежавшись по нейтральным портам, а большей частью вернувшись в Порт-Артур с тем, чтобы в итоге угодить в руки противника. Пока командование эскадрой

отбивалось от приказов главкома, японцы, продолжая наступать, сбили русские войска с Зеленых и Волчьих гор и вышли на расстояние обстрела Порт-Артура из полевых орудий. 25 июля в 10:30 японская артиллерия, установленная на западных высотах Волчьих гор, начала обстрел внутренней гавани Порт-Артура из 120-мм орудий. В 10:50 по сигналу с «Цесаревича» русские корабли открыли ответный огонь. Артиллерийская дуэль продолжалась весь день. В ходе ее, в 16:15, в броненосец «Цесаревич» почти одновременно попали два снаряда. Один ударил в броневой пояс и взорвался, не пробив его. Второй снаряд попал в адмиральскую рубку, где находились контр-адмиралы Витгефт и Григорович. Разрывом этого снаряда был смертельно ранен телефонист (в рубке находилась телефонная станция связи с берегом). Осколками в плечо были ранены адмирал Витгефт и его старший флаг-офицер, лейтенант Кедров, а также легко контужены два матроса. Телефонная станция оказалась разбитой. Между тем флот продолжал готовиться к выходу в море, что в достаточной мере стимулировала бомбардировка кораблей с сухопутного фронта осадными батареями противника. 26 июля на «Цесаревича» были вызваны флагманы эскадры и командиры кораблей на совещание с командующим. На этот раз разговор шел только о прорыве. Было решено выходить в море 28 июля с утренней полной водой.

28 июля с 05:00 эскадра стала вытягиваться на внешний рейд. В 06:00 «Цесаревич», неся флаг командующего, первым из броненосцев вышел на внешний рейд, эскортируемый миноносцами «Скорый» и «Статный». Выход эскадры, как всегда, шел мучительно медленно. В 06:30 на «Цесаревиче» был поднят сигнал: «Адмирал требует скорого выполнения выхода». Однако это мало помогло. Эскадра выходила на внешний рейд в течение 3,5 часов. Несколько японских кораблей, дымя на горизонте, с рассвета наблюдали за действиями Русского Флота. В 08:15, после выхода на рейд броненосца «Полтава», на мачтах «Цесаревича» взвился сигнал: «Снять-

ся с якоря и занять свои места в строю». В 08:45 эскадра снялась с якоря, построилась и двинулась вслед за тралящим караваном в открытое море. В этот же момент на «Цесаревиче», который возглавлял колонну броненосцев, поднялся сигнал: «Приготовиться к бою», а в 09:00: «Флот извещается, что Государь-Император повелел идти во Владивосток». В 09:30 «Цесаревич» лег на курс S020° а через час сигналом отпустил в Артур тралящий караван и канонерские лодки. Ведя эскадру, «Цесаревич» лег на курс S055° и увеличил ход до 8 узлов. В 10:35 на «Цесаревиче» сломался рулевой привод, и броненосец, подняв сигнал: «Не могу управляться», круто вышел из строя. Эскадра уменьшила ход. Через несколько минут, исправив повреждение, «Цесаревич» снова занял место во главе эскадры. В 10:00 «Цесаревич» приказал всей эскадре постепенно увеличить ход, начиная с 10 узлов, чтобы выяснить надежность заделки пробоины на «Ретвизане». Сам «Цесаревич» шел очень неровно, несколько раз то уменьшая, то увеличивая ход, в результате чего следовавшим за ним кораблям было очень трудно держаться в строю. Нашедший незадолго до этого легкий туман начал рассеиваться, открыв в юго-восточной четверти горизонта японские корабли. Параллельно курсу нашей эскадры шел 3-й боевой отряд противника в составе броненосного крейсера «Якумо» и легких крейсеров «Касаги», «Читозе» и «Такасаго». Сзади и слева от эскадры шли корабли 5-го японского отряда. Около 30 японских миноносцев охватывали русскую эскадру со всех сторон, выходя на ее курс. Строй русской эскадры сильно растянулся, и в 11:00 «Цесаревич» поднял сигнал: «Соблюдать расстояние». В 11:30 с востока появились главные силы японского флота, ведомые броненосцем «Миказа» под флагом адмирала Того. На мачтах «Цесаревича» запестрели флаги сигнала: «Новику» занять место по диспозиции». Шедший в сторожевом охранении крейсер «Новик» вступил в кильватер крейсеру «Аскольд», оставив головным «Цесаревича». В 11:50 «Цесаревич» снова поднял сигнал: «Не могу управлять»

ся» и вышел из строя ремонтировать новую поломку в рулевом управлении. Через несколько минут флагманский броненосец исправил повреждение и снова занял свое место во главе эскадры, подняв сигнал: «Иметь 13 узлов хода». Все это время по курсу «Цесаревича» шныряли миноносцы противника. Наблюдая за ними, начальник штаба эскадры контр-адмирал Матусевич заметил вправо по курсу на воде приспособление, с помощью которого японские миноносцы обычно сбрасывали мины. Считая, что миноносцы противника, ставя мины, случайно уронили это приспособление в воду, Матусевич приказал сигнальщикам следить за плавающими минами. В тот же момент одним из сигнальщиков была замечена мина. Вскоре командир «Цесаревича», капитан 1-го ранга Иванов сам увидел по курсу броненосца два буйка замыкателей японских мин. Немедленно тревожными свистками и семафором эскадра была извещена об опасности. «Цесаревич» изменил курс, обходя мины. Следовавшие за ним корабли сделали то же самое — строй эскадры нарушился. В этот момент (12:20) с дистанции 80 кабельтовых броненосный крейсер «Ниссин» начал пристрелку по «Цесаревичу» и сигналом сообщил дистанцию остальным кораблям 1-го боевого отряда. Огонь противника сосредоточился на «Цесаревиче», однако в первой фазе боя броненосец не получил опасных повреждений. Один 12" снаряд противника попал в правый борт «Цесаревича», причинив подводную пробоину, через которую корабль принял 150 тонн воды, затопившей два междубортных отсека. Другим снарядом была разбита верхняя часть задней дымовой трубы. Крупным снарядом, попавшим в носовую часть «Цесаревича», сбило правый якорь, произведя большие разрушения на спардеке. 12" снаряд разорвался на крыше кормовой башни главного калибра, убив одного и ранив двух матросов в башне, а также ранив матроса у дальномера на кормовом мостике. Два 12" снаряда попали в борт под кормовой 6" башней, пробив борт и уничтожив адмиральский салон. 6" снарядом, влетевшим в иллюминатор,

было уничтожено помещение лазарета. От многочисленных японских перелетов рвались снасти, змеями развываясь по ветру. «Цесаревич» вел интенсивный ответный огонь, сосредоточив его на броненосце «Миказа». Однако во всех башнях зарядка орудий сильно затруднялась из-за выхода газов в башню при открытии замков. Более одной перезарядки комендоры не могли выдержать, поэтому в башни была назначена смена из числа комендоров мелкой артиллерии. Смена проводилась после каждого залпа. Свободная смена прижималась к башне, спасаясь от осколков непрерывно падающих японских снарядов. Невзирая на эти чудовищные для морского боя условия ведения огня, залпы «Цесаревича» постоянно накрывали флагманский броненосец противника «Миказа», который получил более 20 попаданий крупными снарядами. Один из снарядов «Цесаревича», пронизав грот-мачту «Миказы», разорвался на спардеке, убив 12 человек и ранив 5. Другим снарядом, попавшим в кормовую башню главного калибра, было выведено из строя одно 12" орудие и убит один матрос. При этом было ранено 18 человек, в том числе и командир башни капитан-лейтенант принц Хироясу — член божественной императорской фамилии. (Порванный осколками китель и брюки принца Хироясу до сих пор экспонируются в мемориале «Миказа» в Сасебо.) Крупный снаряд, разорвавшийся на мостике, убил офицера и 6 матросов, ранив 16 человек, в том числе командира корабля, капитана 1-го ранга Идзичи и двух флаг-офицеров адмирала Того. Последующими попаданиями на японском флагмане было убито 16 и ранено 52 человека.

Адмирал Витгефт руководил боем, находясь вместе со своим штабом на правом крыле ходового мостика, упорно отказываясь от предложения перейти в боевую рубку или, по крайней мере, на верхний мостик, где было безопасней. «Все равно, где умирать», — прервал доводы штабных адмирал Витгефт.

Около 13:20 расстояние между сражающимися эскадрами увеличилось и только концевые корабли продол-

жали вести бой. Адмирал Того, разойдясь контр-курсами с русской эскадрой, опоздал с поворотом вправо и, выполнив этот маневр, оказался за кормой русской эскадры. Таким образом, на этом этапе боя русским удалось прорваться, оставив противника за кормой. Адмирал Витгефт приказал ложиться на курс $S062^\circ$ по направлению к Корейскому проливу. На «Цесаревиче» взвился сигнал: «Больше ход!» Броненосец увеличил ход до 14 узлов, но тут же пришлось его снова уменьшить, поскольку стали отставать концевые броненосцы «Севастополь» и «Полтава». В 13:45 японцы нагнали русскую эскадру, и бой возобновился по всей линии, однако в 14:30 адмирал Того, изменив курс вправо, снова отстал и бой прервался. С «Цесаревича» запросили все корабли о повреждениях и убедились, что все повреждения незначительны. На все корабли был передан приказ в случае возобновления боя сосредоточить огонь на головном корабле противника. К борту «Цесаревича» был подозван миноносец «Выносливый», на котором находился начальник отряда миноносцев, капитан 2-го ранга Елисеев, и ему были даны инструкции о торпедных атаках на противника в случае возможности. Адмирал Витгефт со своим штабом разбирал возможные варианты продолжения боя, приказав поднять сигнал: «С заходом солнца следить за адмиралом».

Между тем японцы, пользуясь преимуществом в ходе, нагоняли русскую эскадру, и в 16:45 бой возобновился со всем ожесточением. Идя параллельным курсом, японцы охватили голову русской эскадры и к 17:00 обрушили всю мощь своего огня на «Цесаревича». Броненосец, ведя яростный ответный огонь, шел, в буквальном смысле слова, засыпaeмый снарядами, временами скрываясь из вида в черном дыму разрывов. Примерно в 17:25 японский снаряд разорвался между верхним и нижним мостиками «Цесаревича». Взрывом этого снаряда адмирал Витгефт был разорван на куски. (Позднее была обнаружена только его нога, опознанная по меткам на белье). Вместе с адмиралом этим же снарядом

были убиты флагманский штурман, лейтенант Азарьев и флаг-офицер, мичман Эллис (обоим оторвало головы) и три матроса. Были тяжело ранены начальник штаба эскадры контр-адмирал Матусевич, старший флаг-офицер, лейтенант Кедров и младший флаг-офицер, мичман Кушинников. Взрывом была полностью уничтожена рубка беспроволочного телеграфа. Командир «Цесаревича», капитан 1-го ранга Иванов, находившийся впереди боевой рубки, этим взрывом был сбит с ног и на какое-то время потерял сознание. Придя в себя и узнав, что выведено из строя все командование эскадрой, капитан 1-го ранга Иванов решил сам вести эскадру, не объявляя о гибели командующего, чтобы не вызвать растерянности на других кораблях. Однако в этот момент на мостике «Цесаревича» у коечных сеток взорвался еще один 12" японский снаряд, головная часть которого и осколки влетели в боевую рубку, убив и ранив всех находившихся там, в том числе смертельно старшего штурмана, лейтенанта Драгичевича-Никшича. Командир «Цесаревича» упал без сознания, получив осколок в голову и руку. Были ранены и оглушены взрывом лейтенанты Ненюков, Пилкин и Кетлинский, а также все находящиеся в рубке матросы, включая рулевого. Перед самым взрывом руль на «Цесаревиче» был положен на борт и неуправляемый броненосец покотился влево из строя. Первым пришел в себя раненный в висок лейтенант Ненюков. Увидев, что в рубке, кроме убитых и лежащих без сознания, никого нет, лейтенант бросился к рулю, чтобы вернуть броненосец в строй, но руль не действовал. Попытка перевести управление кораблем в центральный пост на нижний штурвал также ни к чему не привела, поскольку после взрыва снаряда в рубке все покинули центральный пост. Броненосец продолжал катиться влево. В этот момент пришел в себя лейтенант Пилкин, а в рубке появился мичман Дараган. Лейтенант Ненюков приказал Дарагану завести румпель-тали. (Этот способ управления на «Цесаревиче» был разработан очень хорошо: тали брались на паровой кормовой шпиль,

а приказы передавались через переговорную трубу). Пока этот приказ выполнялся, лейтенант Ненюков был вторично ранен и, чувствуя, что теряет сознание, передал командование кораблем лейтенанту Пилкину. Лейтенант Пилкин, убедившись, что машинный телеграф и телефон не действуют, перевел управление броненосцем в центральный пост. Ему помогали вернувшийся после перевязки старший рулевой Лавров и мичман Дараган, закончивший заводку румпель-талей. Если бы эскадра продолжала идти прежним курсом, то лейтенанту Пилкину удалось бы поставить «Цесаревича» концевым в строю. Однако к этому времени эскадра была уже рассеяна и все корабли действовали самостоятельно. Минут через 20 в боевой рубке «Цесаревича» появился старший офицер броненосца, капитан 2-го ранга Шумов. Когда в боевой рубке взорвался роковой снаряд, Шумов направлялся в жилую палубу, чтобы выяснить причину значительного крена броненосца. По пути, в батарейной палубе, Шумов встретил командира корабля, которого вели под руки двое матросов. Капитан 1-го ранга Иванов сказал Шумову: «Идите наверх, там никого нет. Я ранен». Едва капитан 2-го ранга Шумов выскочил наверх, как броненосец сильно накренился на правый борт, как будто от новой подводной пробоины. В действительности же крен был вызван тем, что на циркуляции корабля вода, хлынувшая из разбитой пожарной магистрали, всей своей массой перекатилась на правый борт.

Вступив в командование броненосцем, капитан 2-го ранга Шумов приказал передать сигнал: «Адмирал передает командование младшему флагману, князю Ухтомскому». В это время броненосец уже повернул примерно на 100° влево. Другие корабли эскадры обгоняли «Цесаревича», в панике отступая к Порт-Артуру. «Цесаревич» плохо держался на курсе и быстро отстал от остальных броненосцев. Японские броненосцы, находившиеся к востоку от «Цесаревича», снова открыли по нему огонь. С носа и с левого борта флагманский русский броненосец обстреливали крейсера противника. Из-

за наступавшей темноты огонь японцев становился менее точным и несмотря на большое количество падающих вокруг «Цесаревича» снарядов, противник добился только двух прямых попаданий 6" снарядов, взорвавшихся на юте. Тем временем стемнело, и на «Цесаревиче» стали готовиться к отражению возможных торпедных атак, отражать которые при поврежденных рулевых приводах и управлении машинами было очень сложно. Темнота сгущалась, и «Цесаревич», отставая от эскадры, стал терять ее из вида. Капитан 2-го ранга Шумов решил воспользоваться темнотой и, повернув на юг, идти, согласно приказу, во Владивосток. Около 20:00 «Цесаревич», тяжело развернувшись, повернул на юг. На северо-западе от него слышалась частая стрельба из мелкой артиллерии: это корабли эскадры, возвращавшиеся в Порт-Артур, отбивали атаки японских миноносцев. Все компасы на «Цесаревиче» были разбиты или повреждены. Курс прокладывался примерно по Полярной звезде. Броненосец был полностью затемнен, чтобы избежать атак японских миноносцев. Однако миноносцы обнаружили «Цесаревича» и произвели на него в течение ночи 5 атак. Первые три атаки были отбиты артиллерийским огнем, а двух других удалось избежать, давая полный ход и подставляя миноносцам корму. Одна торпеда, выпущенная в «Цесаревича» японским миноносцем в упор (с расстояния около кабельтова), по какой-то причине сразу повернула влево и прошла параллельно борту броненосца в 3-х саженьях от него. Временами находивший туман хотя и мешал управлению броненосцем, однако эффективно скрывал его от миноносцев противника. Около 22:00 командир «Цесаревича», капитан 1-го ранга Иванов, слегка оправившись от ран, приказал вывести себя наверх, в боевую рубку. По пути командир выслушал доклад старшего механика, доложившего о многочисленных неисправностях в машине и огромном перерасходе угля, вызванного падением тяги из-за разбитых дымовых труб. Выйдя на мостик, командир броненосца отменил приказ капитана 2-го ранга Шумо-

ва идти во Владивосток и приказал взять курс на китайский порт Циндао (Киан-Чао), находившийся тогда под контролем Германии. «Цесаревич» продолжал идти примерно на юг, держа Полярную звезду за кормой, поскольку капитан 1-го ранга Иванов полагал, что этот курс выведет корабль на вид Шантунгского полуострова, где можно будет приблизительно определить свое место. Тем временем удалось исправить привод руля в боевую рубку и наладить один из путевых компасов. За час до рассвета в темноте по курсу обрисовались силуэты нескольких кораблей, шедших малым ходом примерно одним курсом с «Цесаревичем». Командир приказал уклониться от этих кораблей, чему способствовал внезапно нашедший низовой туман. На рассвете открылся огонь южного Шантунгского маяка. Капитан 1-го ранга Иванов, не зная своего места и не рискуя приблизиться к берегу, приказал повернуть на восток, приведя Полярную звезду на левый траверз. Этим курсом «Цесаревич» шел, пока совсем не рассвело, когда открылись берега Шантунгского полуострова. Затем корабль повернул на юг, идя вдоль восточного берега полуострова. Между тем на «Цесаревиче» выясняли полученные в бою повреждения. Оказалось, что фок-мачта броненосца держится только мостиками и в случае падения угрожает их вывернуть. Мостики же, будучи скрепленными с дымовой трубой и крышей боевой рубки, в этом случае могут увлечь за собой трубу и крышу рубки. Мачта могла упасть на трубы и повредить котлы. Средствами корабля укрепить мачту было невозможно — заведенные тали лопались от размахов мачты. Кочегары броненосца выбивались из сил и с трудом держали пар. Смены им не было, так как почти вся кочегарная смена была отравлена пороховыми газами. За сутки плавания было израсходовано 600 тонн угля. Из-за отсутствия тяги расход угля все увеличивался и до Владивостока его бы не хватило. Утром 29 июля пришел в сознание начальник штаба эскадры, контр-адмирал Матусевич. Командир «Цесаревича» доложил ему, что направляется в Циндао,

чтобы исправить там, насколько возможно, трубы, снять перебитую фок-мачту и, пополнив запас угля, идти во Владивосток. Начальник штаба согласился с этим решением, и «Цесаревич», определив девиацию налаженного путевого компаса, взял курс на Циндао. 29 июля в 10:00 со всеми воинскими почестями были похоронены в море останки контр-адмирала Витгефта, лейтенантов Азарьева и Драгичевича-Никшича, мичмана Эллиса и 8 матросов.

В 21:00 броненосец «Цесаревич», приняв на борт немецкого лодмана, вошел на рейд германской военноморской базы Циндао. Там уже грузились углем пришедшие накануне русский крейсер «Новик» и миноносец «Бесшумный». (Ночью «Новик» ушел из Циндао, а утром пришли еще два миноносца «Бесстрашный» и «Беспощадный»). 30 июля с «Цесаревича» в береговой госпиталь были свезены раненые, включая начальника штаба эскадры и командира корабля, который передал командование капитану 2-го ранга Шумову. 31 июля на имя контр-адмирала Матусевича в Циндао пришла телеграмма от Николая II, в которой говорилось: «Изъявляю МОЮ сердечную благодарность Вам, офицерам и команде броненосца «Цесаревич» за беззаветное мужество при прорыве нашей эскадры 28 июля сквозь превосходящего силами неприятеля. Да ободрятся все чины в сознании свято и с честью исполненного долга перед Престолом и Родиной». На это контр-адмирал Матусевич ответил: «С чувством святого благоговения я, офицеры и команда «Цесаревича» и миноносцев прочли высокомилолюбивые слова Его Императорского Величества в телеграмме на мое имя и вознесли горячие молитвы Господу Богу о ниспослании здоровья и благоденствия возлюбленному Государю-Императору и Высоконоворожденному Наследнику. Покорнейше просим повергнуть к стопам Его Императорского Величества наши верноподданические чувства и единодушное желание снова нести наши жизни во славу Престола и Отечества». (В бою 28 июля броненосец «Цесаревич» выпустил по противнику

104 — 12" снаряда, 509 — 6" снарядов, 81 — 75-мм и 127 — 47-мм снарядов. Броненосец получил попадание в надводную часть 15-ю 12" снарядами, несколько снарядов попали в подводную часть, но особенно серьезных повреждений корабль не имел. Из экипажа броненосца (не считая адмирала Витгефта и офицеров его штаба) были убиты 1 офицер (лейтенант С. В. Драгичевич-Никшич) и 8 матросов, ранены 5 офицеров и 42 матроса).

31 июля броненосец «Цесаревич» и три миноносца были переведены на внутренний рейд Циндао. Немецкие власти опасались, после захвата японцами в Чифу русского миноносца «Решительный», аналогичных действий в Циндао. Японский боевой отряд адмирала Дева с приданным крейсером «Якумо» патрулировал вблизи Циндао, надеясь, что у русских еще сохранился боевой дух. Немецкий губернатор запрашивал Берлин, требуя инструкций относительно обращения с русскими кораблями. Германия была единственной европейской страной, которая хоть как-то поддерживала Россию в ее конфликте с Японией, поскольку этот конфликт осуществлял заветную мечту кайзера убрать с Балтики Русский Флот. 1 августа губернатор Циндао в ожидании инструкций из Берлина сам определил предельный срок стоянки русских кораблей в порту. Броненосцу «Цесаревич» было дано 6 дней, а миноносцам различные сроки — до 36 часов со времени объявления. Портовым властям было дано указание оказать русским кораблям полное содействие в скорейшем ремонте с тем, чтобы они могли быстрее выйти в море. Куда выходить и зачем — этого не знал никто, понимая, что в Артур уже не прорваться, а во Владивосток — тем более. Командиры миноносцев тщетно пытались получить на «Цесаревиче» какие-либо инструкции относительно дальнейших действий. Начальник штаба эскадры находился в госпитале, никого за себя не оставив. Капитан 1-го ранга Иванов сдал дела капитану 2-го ранга Шумову и перестал вообще интересоваться делами. Капитан 2-го ранга Шумов занимался составлением дефектных ведомостей, которые по сово-

купности должны были доказать невозможность выхода в море. Поэтому все облегченно вздохнули, когда 2 августа в 10:00 губернатор Циндао (капитан 1-го ранга немецкого флота Трумпель), ссылаясь на полученный приказ кайзера, потребовал от русских немедленного спуска военно-морских флагов и разоружения кораблей. Не имея возможности связаться с командованием, контр-адмирал Матусевич собственной властью приказал разоружаться. На «Цесаревиче» немедленно приступили к выгрузке боезапаса. Андреевские флаги были спущены и на фок-мачте поднят зеленый флаг — «Интернирован». В тот же день на миноносце «Икадзучи» в Циндао прибыл флаг-офицер японского адмирала Дева, капитан-лейтенант Ямадзи, чтобы узнать о намерениях немцев относительно русских кораблей. Ямадзи был принят капитаном 1-го ранга Трумпелем, который заверил японского офицера, что «Цесаревич» и три миноносца уже спустили флаги и начали выгрузку боезапаса. Русские корабли будут задержаны в Циндао до конца войны. Получив эти заверения, Ямадзи покинул Циндао и доложил об этом адмиралу Дева, который затем приказал своему отряду закончить патрулирование у Циндао и идти на соединение с главными силами.

Между тем на пирсе у «Цесаревича» встал кордон немецкой полиции. Съезд с корабля кому бы то ни было был запрещен. Немецкие миноносцы стали у выхода на рейд, следя за русскими кораблями. По наивности немцы полагали, что русские еще хотят воевать и будут прорываться из Циндао силой. Но «Цесаревич» продолжал выгружать боезапас. С броненосца были сняты замки с орудий главного калибра, замки 75-мм орудий, две крышки золотниковых коробок цилиндров среднего давления, а также все винтовки и револьверы, не считая 50 винтовок, необходимых для несения на корабле караульной службы. «Цесаревич» оставался в Циндао до конца войны. Постепенно суровые правила интернирования ослабевали. Было разрешено производить своими средствами любые работы, необходимые для приведения

корабля в состояние, удобное для жизни экипажа. Была снята поврежденная мачта, отремонтированы трубы и другие боевые повреждения. Часть офицеров (в том числе адмирал Матусевич и капитан 1-го ранга Иванов), дав слово не участвовать более в войне, уехали в Россию вместе с половиной матросов. Командовать «Цесаревичем» остался капитан 2-го ранга Шумов, под руководством которого шли все ремонтные работы. Немцы пытались как-то скрасить тоскливую жизнь на русских кораблях. Матросам были выданы невиданные ими доселе велосипеды, офицеров приглашали на редкие приемы. Пресса и слухи приносили неверные и туманные известия с театра военных действий. Рассыпались надежды на какой-то перелом в ходе войны. 20 декабря 1904 г. миноносцы «Бойкий» и «Смелый», вырвавшись из агонизирующего Порт-Артура, пришли в Циндао, принеся на «Цесаревича» известие о страшной и бесславной гибели первой Тихоокеанской эскадры. С надеждой на «Цесаревиче» следили по газетным сводкам о движении 2-й эскадры, а в конце мая — ошеломляющая весть о небывалой катастрофе Русского Флота в Цусиме. Русские моряки в Циндао (да и не только в Циндао) с ужасом поняли, что из 15 эскадренных броненосцев, принимавших участие в войне с Японией, уцелел только один «Цесаревич»! Но уцелел ли? Из Портсмута, где шли мирные переговоры с японцами, пришли известия, что японцы требуют выдачи им всех русских кораблей, интернированных в нейтральных портах. На «Цесаревиче» решили затопить корабль у стенки. Немцы, в ответ, пригрозили суровыми репрессиями вплоть до расстрела виновных. К счастью, все обошлось. Японцы не настаивали на своем требовании о выдаче интернированных русских кораблей, считая триумф своего флота достаточным.

Военно-морская история не знает примеров, подобных сокрушительному разгрому Русского Флота в русско-японской войне: в дальневосточных водах погибли или были захвачены в плен 69 боевых и вспомогательных кораблей Русского Флота. Практически перестал

существовать не только Тихоокеанский, но и Балтийский флот. Однако страшнее огромных материальных потерь был моральный удар, от которого русские моряки не оправились до конца и по сей день. Русская океанская стратегия была заморожена на 60 лет!

После ратификации мирного договора с Японией «Цесаревич» получил приказ следовать на Балтику. Эпоха колониальных захватов временно приостановилась: необходимо было думать об обороне и, в первую очередь, об обороне морских подходов к Петербургу. А для этого нужно было возродить флот и, самое главное, боевой дух у подавленного и деморализованного личного состава.

14 ноября 1905 г. капитан 2-го ранга Шумов вывел «Цесаревича» из Циндао. Броненосцу предстояло длительное плавание на Балтику — в Россию, где он еще никогда не был. Недогруженный (боезапас остался в Циндао), с одной мачтой и поврежденными винтами, окрашенный в светло-коричневый цвет, «Цесаревич» шел через Индийский океан, Средиземное море и Атлантику домой. Позади остались кровавые воды Японского моря, где на полвека нашла себе могилу русская имперская политика, впереди была неизвестность...

2 февраля 1906 г. капитан 2-го ранга Шумов привел эскадренный броненосец «Цесаревич» в Либаву. (Капитан 2-го ранга Дмитрий Петрович Шумов, чья энергия и мастерство постоянно спасали «Цесаревича» с момента его выхода из Тулона в 1903 г. был награжден за спасение броненосца в бою 28 июля высшей офицерской боевой наградой — Георгиевским крестом 4-й степени. Д. П. Шумов был зверски убит 20 июля 1906 г. в Кронштадте взбунтовавшимися матросами, когда он один, без оружия, пытался остановить обезумевшую, пьяную толпу. Георгиевскими крестами 4-й степени были также награждены офицеры «Цесаревича»: капитан 2-го ранга Ненюков и лейтенант Пилкин. Указом от 7 августа 1906 г. по представлению комиссии, разбиравшей бой 28 июля, были награждены еще несколько офи-

церов «Цесаревича»: капитан 1-го ранга Иванов — орд. Св. Владимира 3-й степени с мечами, лейтенанты Данилов — орд. Св. Станислава 2-й степени с мечами, Сполатбог — орд. Св. Анны с мечами и бантом, мичман Дараган — орд. Св. Анны с мечами и бантом, ст. механик Афанасьев — орд. Св. Владимира 4-й степени с мечами и бантом, штабс-капитан Федоров — орд. Св. Анны 3-й степени с мечами и бантом, поручик Корзун — орд. Св. Станислава 3-й степени с мечами и бантом, врач Шплет — орд. Св. Анны 3-й степени с мечами).

В течение весны 1906 г. эскадренный броненосец «Цесаревич» ремонтировался в Кронштадте. В ходе ремонта на корабле, наконец, качественно заделали подводные пробоины от японских торпед и снарядов, сменили винты, поставили новые мачты без массивных боевых марсов, изменили конфигурацию надстроек. В мае 1906 г. броненосец «Цесаревич» был зачислен в особый отряд (позднее — Балтийский отряд), сформированный для производства учебных плаваний с корабельными гардемаринами Морского корпуса и Морского инженерного училища Императора Николая I. Кроме «Цесаревича» в отряд вошли броненосец «Слава» и крейсер «Богатырь». 1 июня 1906 г. корабли отряда начали кампанию и до конца августа плавали по Балтийскому морю и его заливам. На «Цесаревиче» к этому времени полностью сменился экипаж. Работы по переоборудованию корабля в учебный фактически проведены не были, методик плавания без лоцманов по мелководным заливам Балтийского моря не существовало, равно как не существовало отработанных методик обучения корабельных гардемарин и строевых унтер-офицеров, ради чего, собственно, отряд и был сформирован. Все приходилось делать наощупь, анализируя опыт минувшей войны и стараясь забыть ее позорные результаты... 20 августа отряд, закончив учения в Балтийском море, вышел в заграничное плавание. Посетив по дороге Киль и Берген, «Цесаревич» вместе со «Славой» и «Богатырем» прибыл 10 сентября 1906 г. в Печенгскую бухту на

Мурмане. 16 сентября отряд перешел в Екатерининскую гавань, а затем, пройдя Кильденским проливом, зашел в Териберку и 20 сентября вышел в обратный путь на Балтику. Утром 21 сентября «Цесаревич» вместе с остальными кораблями отряда встал на якорь в норвежском порту Варде. В Норвегии отряд пробыл до 10 октября, посетив Гаммерфест, Тромсе и Тронхэйм, проводя при этом различные учения, главным образом, шлюпочные. 10 октября отряд, обойдя Британские острова с севера, пришел в Гриннок, перейдя затем в Барроу, где офицеры и гардемарины русских кораблей осмотрели завод Виккерса и строящийся там по русскому заказу крейсер «Рюрик». 26 октября отряд покинул Барроу, взяв курс в Средиземное море, посетив по дороге Брест, Виго, о. Мадеру и Кадис. Пройдя Гибралтар, отряд вошел в Средиземное море, посетив Бизерту и Тунис, где пробыл до 1 февраля нового 1907 г., после чего направился в Тулон. Пополнив запасы продовольствия, отряд снова прошел Гибралтар, зашел в Виго и направился в Портсмут, где офицеры и гардемарины осмотрели местное адмиралтейство и английские корабли. 15 марта 1907 г. «Цесаревич» вместе с отрядом покинул Портсмут и, посетив по дороге Киль, прибыл 29 марта в Либаву. Плавание Балтийского отряда показало, что задача практического обучения корабельных гардемарин в целом выполняется и что целесообразно подобные плавания продолжить. В конце апреля 1907 г. «Цесаревич» вместе с другими кораблями отряда перешел в Кронштадт, произвел там необходимый ремонт и, приняв на борт еще один выпуск корабельных гардемарин, вышел в плавание по Балтийскому морю. Проплав лето 1907 г. на Балтике, отряд в начале осени сосредоточился в Либаве и 30 сентября ушел в заграничное плавание, посетив Христианию, Берген, Гриннок и Брест. В Гринноке офицеры и гардемарины «Цесаревича» ознакомились с заводами Барра и Струда, а в Бресте осмотрели новейшие французские броненосцы. 10 октября 1907 г. эскадренный броненосец «Цесаревич»

был переклассифицирован в линейный корабль. Из Бреста отряд отправился в Виго, где состоялись рейдовые учения и артиллерийские стрельбы. Из Виго «Цесаревич» вместе с отрядом совершил восьмисуточный переход в греческую бухту Мармарис, выдержав по пути сильный шторм, которым был поврежден крейсер «Богатырь», вынужденный пойти в Сиру для исправления повреждений. Оставшиеся в бухте Мармарис «Цесаревич» и «Слава» вели непрерывные учения: вели стрельбы, устанавливали леерные сообщения, проводили водолазные работы и шлюпочные гонки. На Рождество 1907 г. «Цесаревич» и «Слава» пришли в Пирей, откуда 3 января 1908 г. вернулись в бухту Мармарис, где еще 26 дней проводили различные учения и проверочные экзамены корабельных гардемарин. 31 января русские линкоры покинули Мармарис и, произведя по дороге боевые стрельбы, прибыли вечером 1 февраля в Наваринскую бухту. Простояв там 3 дня, «Цесаревич» и «Слава» вышли в море, прибыв 7 февраля 1908 г. в Неаполь. По представлению русского посла в Италии Муравьева командующий отрядом, командиры линкоров и несколько офицеров и гардемарин выехали 9 февраля в Рим, где были приняты королем Италии, членами итальянского правительства и французским посольством. Русский Флот еще не мог восстановить свой престиж, но уже восстанавливал международные связи. 12 февраля русские офицеры вернулись в Неаполь, а 16 февраля «Цесаревич» и «Слава» покинули Италию, посетив по пути Гибралтар, Виго и Киль, прибыли 26 марта в Либаву. В этом походе линкор «Цесаревич» прошел 11500 миль без каких-либо крупных поломок в машине. С 28 марта по 2 апреля на «Цесаревиче» проходили экзамены гардемарин, а 3 апреля отряду был дан смотр морским министром, адмиралом Бирилевым и гардемаринны были списаны с кораблей. 15 апреля «Цесаревич» и «Слава» покинули Либаву и прибыли 16 апреля в Ревель для участия в морском параде по случаю визита в Россию короля Швеции. 17 апреля в Ревель пришла шведская

эскадра в составе броненосца «Оскар II», крейсера «Филипп» и миноносца «Магна», конвоируемая 1-м отрядом миноносцев Балтийского моря. До 25 апреля на «Цесаревиче» гремели салюты и оркестры, вились флаги расцвечивания и сияло зарево ночной иллюминации. После ухода шведов «Цесаревич» перешел в Кронштадт, произвел профилактический ремонт, принял на борт новую смену гардемарин и учеников строевых унтер-офицеров и 9 июля 1908 г. вышел в учебное плавание по Финскому заливу вместе с линкором «Слава». Заграничное плавание отряда было задержано из-за аварии назначенного в отряд крейсера «Олег» и началось не 29 сентября, как планировалось, а 4 октября 1908 г., когда «Цесаревич» и «Слава» покинули Либаву, придя 8 октября в Плимут. Простояв в Плимуте 9 дней, русские линкоры перешли в Виго, простояв там до 4 ноября, после чего 10 ноября прибыли в Бизерту, где и оставались до 30 ноября. 19 ноября в Бизерте к линкорам присоединился пришедший из России крейсер «Адмирал Макаров», назначенный в Балтийский отряд вместо «Олега». 1 декабря 1908 г. Балтийский отряд перешел в порт Аугуста, где к нему присоединился крейсер «Богатырь». Стоянка в «Аугусте», используемая для практических артиллерийских стрельб, должна была затянуться, однако 15 декабря планы Балтийского отряда оказались нарушенными известием о катастрофическом землетрясении, разрушившем до основания город Мессину. Оставив крейсер «Богатырь» догружать уголь в Аугусте, «Цесаревич», неся флаг командующего отрядом адмирала Ливитина, повел «Славу» и «Адмирала Макарова» на помощь пострадавшему городу. Высадившиеся в Мессине русские моряки приняли активное участие в спасательных работах и в эвакуации уцелевших жителей города. На второй день Рождества, 26 декабря 1908 г., отряд во главе с «Цесаревичем» вышел в Александрию, где простоял до 8 января 1909 г., после направился в Гибралтар, где к нему присоединился пришедший из России крейсер «Олег». Стоянка русского Бал-

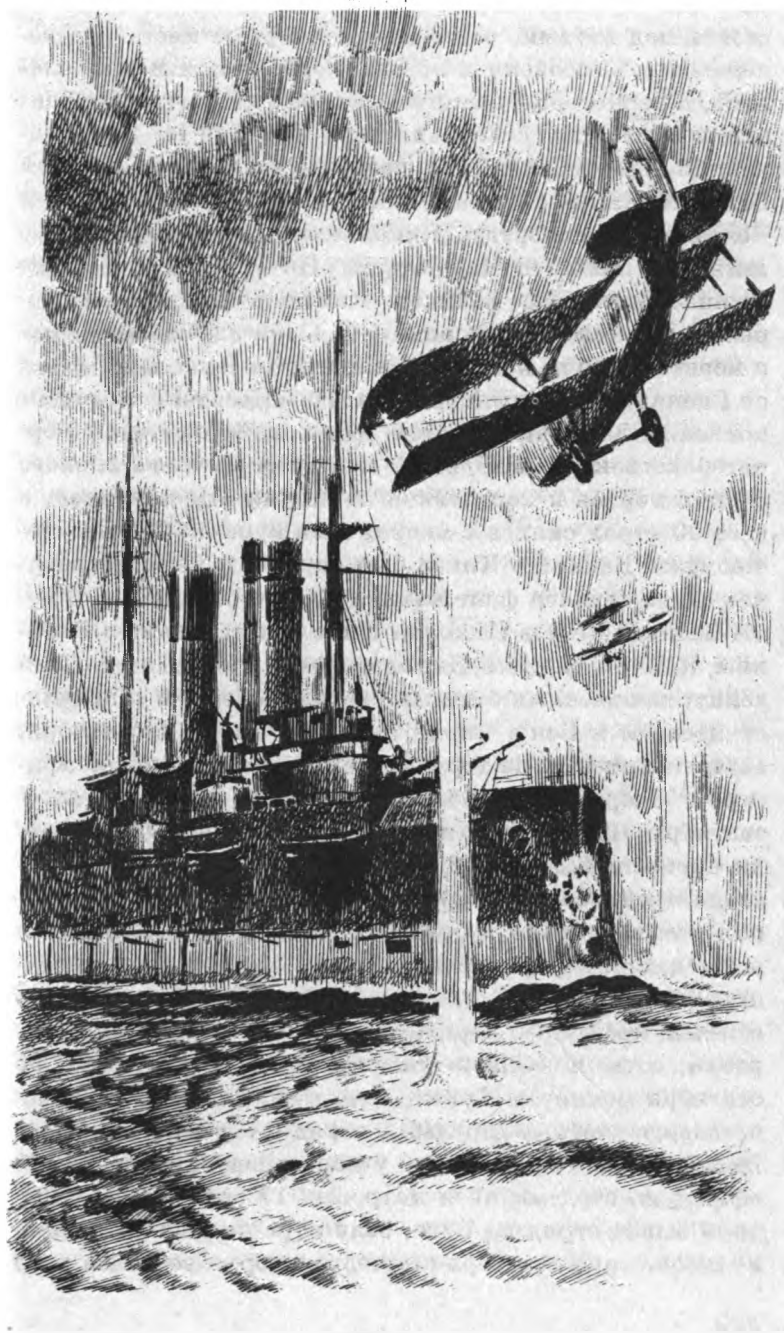
тийского отряда в Гибралтаре совпала по времени с приходом туда знаменитого Белого Флота Президента Рузвельта, совершавшего свое историческое кругосветное плавание. При обмене визитами русских поразила недисциплинированность американских моряков, американцев — тюремная муштра на русских кораблях, а также та пропасть, которая отделяла офицеров от матросов. Отсутствие показной дисциплины на американских линкорах не помешало им также поразить русских своей высокой профессиональной выучкой, о которой Русский Флот мог только мечтать. Рост морского могущества Соединенных Штатов был особенно заметен на фоне крушения морских надежд России, только начавшей выбираться из-под обломков русско-японской войны.

24 января 1909 г. «Цесаревич», «Слава», «Адмирал Макаров» и «Богатырь» вышли из Гибралтара, направившись в Лас-Пальмас на Канарские острова. («Олег» самостоятельно пошел в Виго). Посетив на обратном пути Фунчал на о. Мадера, русский отряд 8 февраля вернулся в Виго, где простоял 20 дней, проводя различные учения. 28 февраля «Цесаревич» вывел весь отряд из Виго и взял курс на север — домой. Посетив по пути Портсмут и Киль, отряд 17 марта прибыл в Либаву, пройдя за это плавание 10896 миль. После списания корабельных гардемарин линкор «Цесаревич» вошел в состав действующего флота Балтийского моря и все лето провел на Балтике, принимая участие в различных учениях и первых послевоенных больших маневрах флота, начавшихся в августе. 1 сентября 1909 г. линейный корабль «Цесаревич» пришел в Кронштадт и был выведен в резерв. Планировалось провести капитальный ремонт линкора, однако затем решили ограничиться переделкой эксцентриксов и бугелей, которые из-за неудачной конструкции были причиной многочисленных аварий. Балтийский завод, где ремонтировался «Цесаревич», был завален новыми заказами. Шел 1910 год. Появление в строю иностранных флотов линейных кораблей типа «Дредноут» сделало все линкоры додредно-

утского типа, каким был «Цесаревич», устаравшими, чья модернизация не имела большого смысла. Шла яростная борьба Морского министерства и новорожденного Морского генерального штаба с Думой и Советом государственной обороны. Оплеванный и опозоренный флот делал все, чтобы вернуть себе доверие страны, спекулируя на уязвимости Петербурга со стороны моря и составляя новые программы, осуществление которых дало бы возможность захватить Босфор и Датские проливы, высадить десант в Германии и взять реванш у Японии в новой русско-японской войне, намеченной на 1921 г. Но все это были мечты, а пока на Балтике было всего два старых линкора додредноутского типа — «Цесаревич» и «Слава» — даже и неорганизованные как линейные корабли, а выполняющие задачи учебных судов...

1 января 1910 г. застало «Цесаревича» у стенки Балтийского завода. Шел капитальный ремонт машины, заменялись элементы экономизаторов, ремонтировались стенки котлов, проверялись и регулировались оси валов. В начале мая «Цесаревич» вышел в море на пробу машин и уничтожение девиации, а 9 мая начал кампанию как флагман Балтийского отряда, в состав которого вошли: линкор «Слава», броненосный крейсер «Рюрик» и крейсер «Богатырь». 10 мая на корабли прибыли корабельные гардемарины, однако отряд задержался с выходом из-за эпидемии тифа, неожиданно вспыхнувшей на крейсере «Рюрик». 23 мая «Цесаревич» привел отряд в район Биорке, где прошли учения по отработке совместного маневрирования с миноносцами. 24 мая «Цесаревич» вместе с отрядом вернулся в Ревель и приступил к артиллерийским учениям. При этом на «Цесаревиче» широко практиковалось обучение комендоров на тренажере: стрельба винтовочными пулями по так называемому «звонкому щиту». В конце июня отряд снова перешел в Биорке, где провел учебные торпедные стрельбы, а 1 июля вернулся в Ревель продолжать артиллерийские учения. На 20 июля был назначен уход отряда в заграничное плавание с приказом принять уча-

ствие в торжествах по случаю 50-летнего юбилея царствования короля Черногории Николая I. 14 июля «Цесаревич» вместе с отрядом прибыл в Кронштадт для погрузки угля и приема необходимых для дальнего похода запасов. 18 июля «Цесаревич», «Слава», «Рюрик» и «Богатырь» покинули Кронштадт, пройдя мимо яхты «Штандарт», с борта которой за уходом отряда наблюдал Николай II. 21 июля отряд, не принимая лоцмана, прошел Бельт, а 24 июля стал на якорь на Спитхэдском рейде. Приняв полный запас угля, отряд 27 июля вышел в море, взяв курс на Алжир. 1 августа ночью, в 30 милях от Гибралтара на линкоре «Слава» произошла авария в котлах. «Цесаревич» взял «Славу» на буксир и весь отряд 6-узловым ходом дошел до Гибралтара, где «Слава» была оставлена для ремонта. «Цесаревич», «Рюрик» и «Богатырь» в тот же день ушли в Алжир, куда прибыли 4 августа 1910 г. 10 августа «Цесаревич» повел отряд в Фиуме, прибыв туда 15 августа. 18 августа, в 07:30, на «Цесаревича» для плавания в Черногорию прибыл Великий Князь Николай Николаевич со своей женой — черногорской принцессой и свитой. В 09:00 на «Цесаревиче» был поднят флаг Великого Князя, а флаг командующего отрядом перенесен на крейсер «Рюрик». В 10:00 корабли отряда снялись с якоря и взяли курс на порт Антивари. 19 августа, ночью, к отряду присоединился крейсер «Адмирал Макаров». В 11:30 на подходе к рейду Антивари с трапа «Цесаревича» волной был смыт работавший там матрос. Все корабли, застопорив машины, спустили шлюпки и матрос был поднят вельботом крейсера «Богатырь». В 13:30 отряд прибыл на рейд Антивари, а в 14:00 с «Цесаревича» отбыл на берег вместе со свитой Великий Князь Николай Николаевич и флаг был спущен под гром салюта. В тот же день командующий отрядом, а также часть офицеров и гардемарин вместе со сводной ротой матросов и оркестром отбыли в город Цетинье. Во время стоянки отряда на рейде Антивари постоянно штормило, дул сильный ветер. Корабли были вынуждены



стоять под парами, часто меняя якорные места. По вечерам, когда позволяла погода, корабли иллюминировались, а черногорцы зажигали в горах костры, выложенные в приветствие: «Живио царь Николай I». 26 августа на линкор «Цесаревич» возвратился вместе со свитой Великий Князь Николай Николаевич, привезя с собой Великого Князя Петра Николаевича, находившегося с семьей и свитой в Черногории. На «Цесаревиче» был снова поднят флаг Великого Князя, а флаг командующего перенесен на «Рюрика». В 11:00 на «Цесаревича» с визитом прибыл король Черногории Николай I с королевичами Данилой и Петром. На «Цесаревиче» рядом с Великокняжеским флагом был поднят штандарт черногорского короля. В 14:00 под гром артиллерийского салюта король и королевичи покинули «Цесаревича», а в 15:00 отряд снялся с якоря, взяв курс на Фиуме. Ночью флаг Великого Князя был спущен и на «Цесаревиче» снова взвился флаг командующего отрядом. В Фиуме Великий Князь Николай Николаевич вместе с Великим Князем Петром Николаевичем и объединенными великокняжескими свитами съехал на берег и отправился поездом в Вену. Отряд покинул Фиуме 4 сентября, задержавшись из-за торжественных похорон унтер-офицера с «Рюрика», убитого сорвавшимся мешком угля. 7 сентября «Цесаревич» привел отряд в Суду, где корабли пробыли 4 дня, выйдя 11 сентября в Тулон, где некогда «родился» «Цесаревич». Вечером 15 сентября отряд встал на бочки на рейде Тулона. В Тулон прибыли все отделенные от отряда корабли, включая и пришедшую из Гибралтара «Славу». 24 сентября от отряда был отделен крейсер «Адмирал Макаров», а остальные корабли, оставив «Славу» ремонтироваться в Тулоне, 30 сентября покинули Тулон, взяв курс на Виго. Проведя по дороге учебные стрельбы, отряд 5 октября прибыл в Виго, где были произведены учебные парусные гонки для офицеров, гардемарин и матросов. 17 октября «Цесаревич» вывел отряд из Виго, взяв курс на Шербур. Однако из-за свирепого норд-вестового шторма войти на рейд

Шербур было невозможно, и отряд укрылся в Портленде. 21 октября погода улучшилась, и русские корабли, покинув Портленд, снова взяли курс на Шербур, где, невзирая на сильный ветер, произвели погрузку угля. 25 октября отряд покинул Шербур и взял курс на Либаву, идя через 9-балльный шторм в Северном море. 1 ноября, находясь в 210 милях от Либавы, линейный корабль «Цесаревич» установил радиосвязь с портом Императора Александра III, получив приказ следовать прямо в Кронштадт. 2 ноября 1910 г. отряд прибыл в Кронштадт и 18 ноября «Цесаревич», закончив кампанию, был выведен в вооруженный резерв. Новый 1911 г. застал «Цесаревича» на паровом отоплении в Кронштадте. На корабле велся профилактический ремонт механизмов, менялась система вентиляции и отопления помещений, обновлялась кладка котлов. В 1911 г. была, наконец, сформирована бригада линейных кораблей Балтийского моря, куда вошли еще несданные флоту линкоры-додредноуты «Андрей Первозванный» и «Император Павел I», а также «Цесаревич» и «Слава», еще ремонтирующаяся в Тулоне. Все лето «Цесаревич» плавал на Балтике вместе с «Андреем» и «Павлом», отрабатывая различные приемы боя на центральной минно-артиллерийской позиции. Дальние плавания были отменены и океанское мышление Морского генерального штаба было подавлено более реальной проблемой: как остановить мощный немецкий флот, если тот вздумает прорваться в Финский залив и высадить десант на подступах к Петербургу. «Если это произойдет, — заметил бывший командир «Цесаревича», ныне морской министр адмирал Григорович, — то наш флот уподобится мыши, которую бросили на растерзание дюжине котов». Спасение заключалось в переграждении Финского залива огромным количеством мин, а линкорам ставилась задача не допустить траления этих заграждений противником. Эти планы не вызвали на «Цесаревиче» большого энтузиазма, поскольку было понятно, что старый линкор будет просто расстрелян у минной позиции немецкими

кораблями, чьи орудия стреляли на две мили дальше русских. 29 мая 1911 г. «Цесаревич» вместе с другими кораблями немногочисленного Балтийского флота принял участие в торжествах по случаю визита в Россию американской эскадры в составе дредноута «Саут Каролина», броненосцев «Канзас» и «Луизина» и знаменитого угольщика «Циклоп», чья мрачная тайна до сих пор будоражит умы...

В июле 1911 г. «Цесаревич» с крейсером «Рюрик» совершили кратковременное учебное плавание в Травемюнде, а в сентябре «Цесаревич», «Слава» (вернувшаяся в июле из Тулона), «Рюрик», «Громобой», «Баян», «Паллада» и «Адмирал Макаров» совершили недельный поход в бухту Киеге у берегов Дании. 26 октября «Цесаревич» закончил кампанию и стал на ремонт, в ходе которого на нем была сменена артиллерия главного и вспомогательного калибров.

Новый 1912-й год начался для «Цесаревича» интенсивными учениями в составе бригады линейных кораблей. Кипучая энергия и талант командующего морскими силами Балтийского моря адмирала Эссена делали все, чтобы высокой боевой подготовкой компенсировать очевидную слабость флота. Впервые за всю историю линкоры стали ходить через многочисленные опасные для навигации шхеры и проливы Балтийского моря без лоцманов. Усиление программы боевой подготовки, а в силу этого и ужесточение дисциплины, обострило недовольство матросов. Лишенные духовной связи со своими офицерами, политически индифферентные матросы легко попадали под влияние самых разнообразных подпольных и полуподпольных политических группировок, которые, пользуясь относительной политической свободой в тогдашней России, вели разнузданную пропаганду среди личного состава флота. Подрывная деятельность среди военнослужащих по большей части финансировалась немецкой разведкой, которая, умело играя на социальных противоречиях России, заранее, на случай войны, разлагала ее вооруженные силы. На кораблях

Балтийского флота группа матросов готовила мятеж, с весьма туманной и утопической программой, главным в которой было убийство офицеров. Руководители заговора находились на линкоре «Цесаревич», откуда сигнал к мятежу должен был быть передан на другие корабли. Однако командование флотом проявило на этот раз несвойственную ему политическую бдительность и в канун мятежа, 22 июля 1912 г., заговорщики на «Цесаревиче» были арестованы. Были проведены аресты и на других кораблях. Между тем боевая подготовка флота продолжалась. На линейных кораблях, в том числе и на «Цесаревиче», были установлены новые приборы управления огнем из боевого центрального поста. В конце августа 1912 г. на зачетных стрельбах линкор «Цесаревич» получил «Императорский переходящий приз», достигнув небывалого доселе в Русском Флоте процента попаданий от общего количества выпущенных снарядов — 7,3%. В начале сентября 1913 г. «Цесаревич» вместе с бригадой линейных кораблей и крейсеров, а также с заградителями «Амур» и «Енисей» совершил короткое плавание в Копенгаген.

Зиму 1912–1913 гг. «Цесаревич» провел в Гельсингфорсе. Зимой на линкоре была установлена антиобледенительная система для орудий, чтобы иметь возможность вести огонь в условиях сильных морозов, нередких для Балтийского театра. 1 апреля 1913 г. линкор «Цесаревич» начал кампанию. 26 апреля «Цесаревич» вместе с другими кораблями эскадры принял участие в торжествах по случаю закладки порта Петра Великого в Ревеле. На церемонии закладки присутствовал царь Николай II, проведший большую часть юбилейного года своей династии на различных кораблях Балтийского и Черноморского флотов. 1913-й год был годом еще более интенсивной боевой подготовки. Адмирал Эссен не давал флоту передышки: плавания в самых неблагоприятных условиях, артиллерийские стрельбы, учебные минные постановки чередовались смотрами на всех уровнях. 26 августа 1913 г. «Цесаревич» в составе бригады

линкоров, бригады крейсеров, четырех эсминцев и транспорта «Рига» начал месячное заграничное плавание, в ходе которого эскадра посетила Портсмут, Брест и Христианзанд. Намеченный был заход в один из германских портов был отменен. Отношения с Германией обострялись все сильнее. На кораблях уже открыто говорили о войне... 14 октября русская эскадра вернулась в Россию, а 31 октября «Цесаревич» закончил кампанию, оставшись зимовать в Гельсингфорсе.

Зимой 1913–1914 гг. был несколько изменен внешний вид «Цесаревича» — с корабля была снята, столь характерная для него «рамочная» шлюпбалка. Кроме того были сняты 75-мм орудия нижней батареи, а их порты наглухо заделаны стальными листами.

Кампания 1914 года началась, как обычно. Интенсивные учения, выходы два раза в месяц на совместное маневрирование с бригадой крейсеров и миноносцев. Первые отработки совместных действий с подводными лодками, артиллерийские и минные стрельбы, поиски оптимального варианта прикрытия центральной и фланговых минных позиций. Торжества по случаю визита эскадры английских линейных крейсеров адмирала Битти и французской эскадры, доставившей в Петербург Президента Пуанкаре. Политическая обстановка накалялась. Столкнувшиеся на Балканах и Среднем Востоке русско-немецкие интересы неминуемо вели к войне. С легкомысленной воинственностью престарелых империй Россия бесшабашно раздувала искры тлеющего конфликта, провоцировала войну, но как всегда, к войне готова не была и, начав ее, не выдержав напряжения, развалилась, рухнула, погребя под своими обломками будущее своего народа...

Более всего неготовность к войне чувствовалась на флоте. Призрак неравного боя на центральной минной позиции давил на всех. В середине июля «Цесаревич» вместе с бригадой линкоров пришел в Ревель. Осенью намечался капитальный ремонт старого линкора, но в связи с международной обстановкой об этом не могло

быть и речи. 26 июля «Цесаревич», «Слава» и «Павел I» перешли из Ревеля в Гельсингфорс, где на более защищенном рейде произвели погрузку угля и боезапаса, сдав в порт учебные снаряды и лишнее дерево.

27 июля отряд заградителей сосредоточился в Порккала-Удде в полной готовности выставить минное заграждение. В полночь 30 июля была объявлена мобилизация флота. 31 июля 1914 г., еще до официального объявления войны, были выставлены первые 2124 мины. «Цесаревич», «Слава» и «Павел I», прикрывая заградительную операцию, вышли из Гельсингфорса и были развернуты в районе мыса Пакерот. Для своевременного обнаружения немецкого флота в устье Финского залива был выдвинут крейсерский дозор. На флангах и шхерах заняли позиции эсминцы и подводные лодки. В течение всего первого месяца войны «Цесаревич» в составе бригады линейных кораблей, к которой присоединился окончивший ремонт «Андрей Первозванный», в дневное время крейсировал вдоль центральной минной позиции, производя учения по отражению немецкой попытки форсировать заграждение, а на ночь возвращался в Гельсингфорс. Время шло, но немецкий флот и не собирался прорываться в Финский залив. Скованные мощным английским флотом для операций в Балтийском море немцы выделили весьма скромные силы, основу которых составляли 9 легких крейсеров отнюдь не первой молодости. Как выяснилось, немецкое командование само страшно боялось нападения в первые дни войны Русского Флота на свои базы. На русских линкорах воспрянули духом, стараясь не вспоминать об оставленных на берегу завещаниях перед первым боевым походом 31 июля. Обстановка на Балтийском море складывалась гораздо более благоприятно, чем предполагалось перед войной. Воспрянувшее духом русское морское командование решило расширить операционную зону флота до меридиана мыса Дагерорт, укрепиться в Моонзундском и Або-Оландском архипелагах и, выдвинув базирование миноносцев и подводных лодок в эти райо-

ны, обеспечить, с одной стороны, более глубокую оборону Финского залива, а с другой — дать возможность флоту выполнять активные операции в Балтийском море. Неугомонный Эссен продолжал водить за собой свои четыре старых линкора, осуществляя активный поиск противника и вызывая его на бой. Все изменилось 11 октября 1914 г., когда дежурный крейсер «Паллада» был потоплен немецкой подводной лодкой «И-26», затонув в течение полутора минут со всем экипажем. Гибель «Паллады» ошеломила русское командование. С подводной опасностью на Балтике до этого совершенно не считались, только сейчас поняв полную незащищенность флота от подводной угрозы. Линейные корабли немедленно укрылись в Гельсингфорсе. Кампания 1914 г. для «Цесаревича» закончилась.

В 1915 г. состав русского Балтийского флота значительно усилился, благодаря вводу в строй четырех дредноутов, новых эсминцев и подводных лодок. Преимущество Русского Флота на театре военных действий стало подавляющим. Однако подчинение флота штабу 6-й армии, невозможность использования дредноутов без личного приказа царя и ряд других причин сводили это преимущество к нулю, не допуская активных действий. После введения в строй дредноутов, «Цесаревич» вместе с остальными додредноутами вошел в состав 2-й бригады линейных кораблей, разделенную на 3-ю и 4-ю боевые группы. В апреле 1915 г. штаб Балтийского флота получил разведанные о намерении противника захватить Або-Оландский район и создать там передовую базу подводных лодок и эсминцев. Для предотвращения захвата немцами этой важной фланговой позиции было принято решение сосредоточить в данном регионе линкоры «Цесаревич» и «Славу», крейсера «Аврора» и «Диана», 2 дивизиона эсминцев и подводных лодок и ряд других кораблей, включая минные заградители. Еще ранее для ознакомления с условиями базирования и плавания на Або-Оландской позиции туда были командированы штурманы «Цесаревича» и «Славы». Шхерный

стратегический фарватер от Гельсингфорса до Юнгфурзундского рейда еще не был оборудован, поэтому 9 апреля «Цесаревич» и «Слава» перешли из Гельсингфорса в Ревель, а оттуда с помощью ледоколов «Ермак» и «Михаил Федорович» были проведены к Эре. Для обеспечения прохода с 15 апреля на подходах к Эре работали тральщик № 1 и ледокол «Аванс» с буксируемым плавучим маяком «Люзерорт». 18 апреля «Цесаревич» и «Слава» вошли на Юнгфурзундский рейд в 5 милях на северо-восток от Эре. «Слава» в середине июля 1915 г. была переброшена с Або-Оландской позиции в Рижский залив, а «Цесаревич» оставался на позиции еще год, пока в июле 1916 г. он не был также переброшен в Рижский залив, куда переместилось главное направление немецкого удара. Переброске «Цесаревича» предшествовали 15-дневные интенсивные работы землечерпательного каравана Экспедиции особого назначения по углублению Моонзундского канала с 15 до 22 футов. Кроме «Цесаревича» через этот канал в Рижский залив были также введены крейсера «Баян», «Адмирал Макаров», «Аврора» и «Диана». В течение кампании 1916 года «Цесаревич», патрулируя в районе Ирбенского пролива, следил за попытками противника прорваться через него, высвободив «Славу» для оказания содействия сухопутным войскам. Линейный корабль «Цесаревич» перезимовал в Рижском заливе, где его и застало известие о Февральской революции в России. Корабли, находящиеся на передовых позициях под непосредственным воздействием противника, не пережили той ночи «длинных ножей», что и имела место на кораблях, стоявших в Кронштадте и Гельсингфорсе, где по заранее составленным немецкой разведкой спискам были убиты сотни наиболее способных офицеров, включая и командующего флотом адмирала Непенина. Особенно свирепствовали разложенные немецкой агентурой и одуревшие от безделья матросы учебных отрядов Кронштадта и экипажи линейных кораблей в Гельсингфорсе. План немецкой разведки 1912 года наконец начал сбываться! (В 1915 г. немецкая раз-

ведка инспирировала волнения на многих русских кораблях, направленные против многочисленных офицеров, имеющих немецкие фамилии. Утомленные бездельем экипажи линейных кораблей стали требовать смены этих офицеров. В России всегда любили и любят сваливать на «измену» неумение воевать. Были волнения и на «Цесаревиче», в результате которых был смещен его командир Николай Готлибович Рейн — Георгиевский кавалер времен русско-японской войны).

Февральская революция на флоте, помимо кровавого террора ее первых дней, ознаменовалась резким падением дисциплины и боеготовности. При убийстве адмирала Непенина со штабного корабля «Кречет» были похищены секретные кальки минных позиций, включая и кальку минных заграждений Ирбенского пролива. Задерганные и запуганные офицеры были не в состоянии эффективно выполнять свои обязанности. Приказы не выполнялись. Началось повальное дезертирство с кораблей. Ломались двухсотлетние устои Российского Императорского флота, предвещавшие его конец...

13 апреля 1917 г. линейный корабль «Цесаревич» был переименован в «Гражданина», продолжая нести боевую службу в Рижском заливе. В угаре митингов и падения дисциплины командование обороной Рижского залива пыталось принять меры по срыву планов противника. Талантливейшие адмиралы Развозов и Бахирев, которым ежечасно угрожали расправой, ежеминутно оскорбляя и унижая, чьи приказы или вообще не выполнялись или выполнялись после многочасовых буйных обсуждений, продолжали в этих невероятных условиях выполнять свой долг...

В Рижском заливе навигация 1917 г. открылась позже обычного — в мае еще полностью не сошел лед. Противник вел воздушную разведку района, участились налеты немецкой авиации на русские корабли и береговые позиции, более интенсивными становились активные минные постановки. В августе 1917 г. русский военно-морской атташе в Лондоне докладывал в моргенштаб: «На-

ступление противника должно начаться в самом ближайшем времени и будет поддержано атакой флота. Состояние Русского Флота и наличие у неприятеля точной карты минных полей даст Германии возможность атаковать с моря Ригу и другие, еще более важные пункты. Ближайшей задачей германского флота будет занятие острова Эзель и группы Оландских островов для обеспечения прорыва в Рижский, Финский и Ботнический заливы...»

1 сентября 1917 г. немецкие войска начали наступление с целью окружить русскую 12-ю армию и захватить Ригу. Разложенная и деморализованная русская армия уже была не в состоянии оказывать эффективное сопротивление и 6 сентября немцы захватили Ригу, отбросив остатки 12-й армии к Вендену. Взяв Ригу, немцы начали готовиться к захвату Моонзундских островов, выделив для этой цели весьма внушительные силы: 10 линкоров-дредноутов типа «Кениг» и «Кайзер», линейный крейсер «Мольтке», 9 легких крейсеров, 56 эсминцев, 11 миноносцев, 6 подводных лодок, 26 эскадренных тральщиков, 65 катерных тральщиков и более 300 других судов. Что могли противопоставить этим силам русские? Два дряхлых додредноута «Гражданин» и «Слава», несколько столь же почтенных крейсеров и пестрый набор эсминцев, канлодок и тральщиков, чьи экипажи находились в состоянии полного развала. Приказы не выполнялись. Экипаж каждого корабля сам решал, что ему делать. Адмирал Бахирев три дня (!) упрасивал минный заградитель «Припять» поставить мины на возможных путях прорыва противника. Руководства флотом не существовало: центробалты, центрофлоты, левые и правые союзы, корабли, сочувствующие большевикам, меньшевикам, эсерам, социал-демократам, конституционным демократам, анархистам, националистам и даже монархистам. После 1000-летнего голода Россия неумеренно объедалась политическими свободами, предоставленными Февральской революцией и неизбежно должна была вскоре скончаться от заворота кишек, подтвердив гениальные пророчества Парвуса...

На фоне этих динамических событий жизнь на «Гражданине» протекала сравнительно спокойно. Экипаж равно сочувствовал всем политическим партиям и в создавшемся равновесии приказы командира линкора капитана 1-го ранга Руденского выполнялись относительно четко. Перезимовав на рейде Куйвасте, «Гражданин» с началом навигации патрулировал в Моонзундском проливе, отбивая из вновь установленных зениток частые налеты авиации противника. Экипаж корабля несколько поредел от дезертирства и был пополнен новобранцами из кронштадтских учебных отрядов, которые только в машинной команде составляли более 60%. Когда 13 октября 1917 г. немцы начали высадку десанта на о. Эзель и прорыв через Ирбенский пролив, как и следовало ожидать, они не встретили какого-либо организованного сопротивления. Героизм и самопожертвование отдельных воинских частей и кораблей не мог компенсировать общего развала и отсутствия руководства. 14 октября линкор «Гражданин», маневрируя у о. Шильдау, поддерживал действия легких сил на Кассарском плесе, куда противник рвался через Соэлозундский пролив. Тем временем немцы прорвали минные позиции в Ирбенском проливе и начали бомбардировку 12" Церельской батареи, находящейся на южной оконечности стратегического полуострова Сворбе. Немецкий десант, рассеяв по окрестным лесам русскую 107-ю дивизию и взяв в плен ее штаб, занял полуостров Сворбе, отрезав 12" батарею от остальной части о. Эзель. 15 октября, после долгих дебатов, митингов и решения Второго Всебалтийского съезда моряков в Гельсингфорсе на помощь отрезанной батарее в район Сворбе был направлен линейный корабль «Гражданин» под эскортом эсминцев «Стерегущий», «Туркменец-Ставропольский» и «Амурец». Линкор имел указание: в случае невозможности удержать Церельскую батарею в наших руках — уничтожить ее огнем главного калибра. Вечером 15 октября «Гражданин» подошел к мысу Менто. В этот момент Церельская батарея уже агонизировала, оставленная большей час-

тью личного состава. Церель представлял собой феерическое зрелище: над базой бушевал пожар, застилая густым дымом окрестности. Горели гарнизонные здания и склады. Объятый огнем, пылал Церельский маяк. Над полуостровом проносились немецкие самолеты, а на горизонте дымили дредноуты флота открытого моря. Слева от «Гражданина» около мыса Домеснес трудились на горизонте немецкие тральщики, готовя безопасный путь в Рижский залив для своего флота. А из пылающего Цереля, как когда-то из разрушенной землетрясением Мессины, на помощь которой ходил «Цесаревич», доносился тысячеголосый вой. Отбиваясь от налетевших самолетов, «Гражданин» подошел к батарее на 30 кабельтовых и открыл по ней огонь левым бортом из орудий главного и вспомогательного калибров. Стрельба велась в полутемноте, без корректировки и была малоэффективной. После этого «Гражданин», миноносцы, а также два транспорта «Либава» и «Циммерман» приняли на борт 1500 солдат и матросов гарнизона Сворбе и отошли к Куйвасте.

Заняв на следующий день церельскую батарею, немцы получили возможность ввести в Рижский залив 3-ю эскадру своих линейных кораблей. Одновременно с этим противник, овладев проливом Соэлосунд, закреплялся на Кассарском плесе, сметая русскую сухопутную оборону на южном побережье о. Даго. 17 октября линейные корабли «Гражданин» и «Слава» сосредоточились на рейде Куйваста. Флаг адмирала Бахирева был перенесен на крейсер «Баян». К этому времени обстановка уже достаточно прояснилась: вытеснив русские корабли из Рижского залива и Кассарского плеса, немецкие корабли двумя колоннами шли к южному выходу Моонзундского канала в составе двух линейных кораблей-дредноутов «Кениг» и «Кронпринц», 8 эскадренных миноносцев и нескольких тральщиков. Несколько сзади них шли 2 больших транспорта, миноносец и тральщик. С фланга их прикрывали легкие крейсера «Кольберг» и «Страсбург», шедшие с флотилией тральщиков. Обходя спра-

ва русские минные поля, корабли противника приближались к району банки Ларина.

Неизвестно, какие мысли теснились в голове командира «Гражданина», капитана 1-го ранга Руденского, когда, обратившись к офицерам, находившимся в боевой рубке линкора, он сказал: «Господа, это последний бой под Андреевским флагом!» «Гражданин» и «Баян» развернулись южнее «Славы», которая превосходила их дальностью огня (116 каб.). В 09:30 на русские корабли совершили налет самолеты противника, но были отогнаны. В 09:50 по тральщикам противника открыла огонь русская береговая батарея на о. Моон, а в 10:05 линейные корабли «Кениг» и «Кронпринц» с дистанции 130 кабельтовых начали пристрелку по русским кораблям. Одновременно с ними по приближающимся тральщикам противника открыл ответный огонь «Гражданин», к которому вскоре присоединилась и «Слава». Немецкие тральщики, прикрываясь дымовой завесой, отошли на юг. Около 11:10 начали отход на юг и линкоры противника с тем, чтобы обойти с запада русские минные заграждения. В 11:40 немецкие линкоры, повернув на север, резко увеличили ход. В 11:50, обнаружив маневр противника, русские линкоры снялись с якоря и пошли на юг. В 12:04 «Гражданин» с дистанции 70 каб. открыл огонь по тральщикам противника, в 12:06 — открыла огонь «Слава», у которой к этому времени действовала только кормовая башня главного калибра, а затем — крейсер «Баян» и эсминцы. Героические немецкие тральщики, действовавшие в течение двух часов под огнем русских линкоров (случай еще небывалый!), прикрываясь дымовыми завесами, снова начали отход к югу. Между тем линейные корабли противника, продолжая большим ходом двигаться на север, быстро сократили невыгодную для них дистанцию и, удерживаясь на острых курсовых углах левого борта, в 12:13 с дистанции 90 кабельтовых открыли огонь по русским линкорам. В 12:25 «Слава», скрывшаяся в сплесках накрытия, получила первое прямое попадание, за которым последовало еще шесть. Объяс-

тый пожаром линкор вышел из строя. В 12:39 в «Гражданина» один за другим попало два 12" снаряда. Один из них пробил 38-мм броневую палубу по левому борту, повредив коечные сетки, и, взорвавшись, уничтожил каюту командира и прилегающие к ней помещения, вызвав сильный пожар. Второй снаряд пробил борт под средней башней и, взорвавшись, перебил кабель, идущий от вспомогательной динамомашины, провода электроосвещения и носового прожектора, магистральную отливную трубу, пожарную магистраль и несколько вспомогательных паропроводов. Несколько осколков этого снаряда через шахту для выгрузки мусора проникли в 4-ю кочегарку, но никого не ранили. Ядовитые газы от этого снаряда проникли в оба машинных отделения линкора, в результате чего машинисты «Гражданина» были вынуждены одеть противогазы. Кроме того, осколками были разбиты 4 шлюпки. Несколько немецких снарядов взорвалось вблизи «Гражданина», пробив осколками небронированную часть борта. Взрывной волной одного из этих снарядов на носовом мостике был вышиблен из гнезд главный носовой компас. Вспыхнувший на левых шканцах пожар был быстро потушен. «Гражданин» вел интенсивный, но малоэффективный ответный огонь по противнику. Не в силах противостоять натиску противника, русские корабли в 12:40 начали отход по Моонзундскому каналу на север. Хотя немецкие линкоры быстро подавили русскую береговую батарею на о. Моон, они не решились преследовать русских в мелководном проливе из-за большой минной опасности. Они продолжали обстреливать отходящие на север русские корабли до 12:50, когда расстояние увеличилось до 130 кабельтовых. «Слава», «Гражданин» и «Баян» продолжали идти на север и в районе о. Шильдау были атакованы немецкими самолетами, сбросившими на русские корабли около 40 бомб, но не достигшими прямых попаданий. Огнем зенитной артиллерии линкора «Гражданин» были сбиты два самолета противника. Тяжело поврежденная «Слава» не могла пройти Моонзундским

каналом. Адмирал Бахирев решил затопить «Славу» у входа в Моонзундский канал для преграждения дороги немецкому флоту и приказал «Славе» пропустить вперед «Баяна» и «Гражданина». Однако, выполняя этот приказ, «Слава», допустив ошибку в маневрировании, чуть не столкнулась с «Гражданином» и, уклоняясь, выскочила на мель в стороне от фарватера, после чего была взорвана экипажем. А между тем «Баян» и «Гражданин» медленно шли на север мелководным Моонзундским каналом. На «Гражданине» трюмный инженер-механик, чтобы уменьшить осадку линкора, быстро организовал выкачивание за борт пресной воды, выгрузку угля и распределение боезапаса, что позволило линкору благополучно пройти канал и покинуть Рижский залив. 20 октября «Гражданин» прибыл в Лапвик и после короткой стоянки там перешел в Гельсингфорс. (Предчувствия капитана 1-го ранга Руденского оправдались: линейному кораблю «Гражданин-Цесаревич» выпала честь участвовать в последнем бою Русского Флота под Андреевским флагом. Этот бой, получивший название Моонзундского, как и все многочисленные поражения Русского Флота, оброс легендами, в которых подчеркивается героизм (настоящий и вымышленный) отдельных кораблей или даже моряков и на этом фоне затушевывается главное — немцы всего за одну неделю овладели теоретически неприступной Моонзундской позицией и буквально вышвырнули из Рижского залива Русский Флот, наглядно продемонстрировав, что ждало бы Русский Флот на центральной позиции в 1914 г., не будь немецкий флот связан англичанами в Северном море. Все источники о Моонзундском бое любят говорить о неравенстве сил, но нельзя забывать, что довольно крупное соединение Русского Флота опиралось на мощнейшую систему минной и береговой обороны в сложнейших условиях узких акваторий архипелага, где каждый квадратный метр простреливался батареями или был завален минами. Другое дело, что русская армия и флот к этому времени были уже деморализованы политически-

ми событиями в стране и не желали воевать, чем и воспользовался противник. И уж совсем смешно звучит утверждение, что революционные моряки в Моонзундском бою преградили путь немцам к революционному Петрограду. Даже если бы «Слава» была затоплена на фарватере, стащить ее оттуда было бы делом одной недели. Немцев остановил не Русский Флот, а Брестский договор, заключенный большевистским правительством, захватившим власть после переворота 25 октября 1917 г.) Вернувшись в Гельсингфорс, «Гражданин» включился в бурную политическую жизнь на флоте. Было совершенно очевидно, что война проиграна, и Россия накануне национальной катастрофы: экономический хаос в сочетании с военными поражениями был не той ситуацией, с которой могло бы справиться слабое Временное правительство. На кораблях шумели митинги, в Петроград направлялись вооруженные отряды моряков. Послал своих матросов и «Гражданин». При штурме Зимнего дворца единственным убитым был как раз матрос с линкора «Гражданин». Захват власти большевиками накануне выборов в Учредительное собрание и весьма неприятное слово «диктатура» заставили подавляющую часть флотского офицерства отшатнуться от новой власти. Морской министр Вердеревский наотрез отказался сотрудничать с большевиками и так называемым Управляющим Морским министерством был назначен бывший командир крейсера «Диана», капитан 1-го ранга М. В. Иванов, чьи мотивы перехода на сторону большевиков тоже не совсем ясны. М. В. Иванов прибыл 5 ноября 1917 г. в Гельсингфорс добиваться подчинения командования Балтийским флотом. Флот тем отличался от армии, что без офицеров он существовать не мог. Никто из командования флотом не встретил в Гельсингфорсе Иванова. Прибыв на линкор «Гражданин», Иванов сообщил капитану 1-го ранга Руденскому, что он морской министр нового правительства и потребовал поднять на мачте «Гражданина» свой, т. е. министерский флаг. (Флаг, правда, был еще старым). Командир категоричес-

ки отказался это сделать и потребовал, чтобы Иванов покинул корабль. Тогда на «Гражданине» зашумел очередной митинг. Предсудкома линкора «Гражданин» матрос П. П. Сурков по всем правилам демократии решил вопрос: флаг морского министра не поднимать, а просить командира линкора доложить командующему флотом о том, что прибывший на линкор «Гражданин» капитан 1-го ранга Иванов желает, чтобы его признали морским министром и подняли на мачте флаг морского министра. Командующий флотом адмирал А. В. Развозов (тот самый лейтенант Развозов, который в роковую ночь 27 января 1904 г. был вахтенным офицером на «Ретвизане») отказался признать Иванова и запретил поднимать флаг морского министра. Был собран новый митинг. Предсудкома Сурков, после весьма продолжительных дебатов с представителями судкома, решил на свой страх и риск поднять на клотике «Гражданина» флаг морского министра. Затем на «Гражданине», стоящем уже под флагом морского министра, взвился флажной сигнал: «Предлагаю комфлота и флагманам явиться на «Гражданина». Первым на «Гражданина» прибыл председатель Союза морских офицеров капитан 1-го ранга Вилькен. В самой резкой форме он заявил, что морские офицеры не признают новой власти, назвав Иванова ренегатом. Через час на «Гражданина» прибыли командующий флотом адмирал Развозов, флагманы и командиры кораблей. В кают-компании линкора состоялось бурное пятичасовое совещание. Иванов не в силах был объяснить своим вчерашним товарищам законность прихода к власти большевиков накануне выборов в Учредительное собрание. Таким образом, линейный корабль «Гражданин» стал первым кораблем, на котором офицеры Русского Флота официально высказали свое мнение относительно новой власти и мнение это было крайне негативным. Между тем влияние большевиков на флоте падало. Дисциплины уже не было никакой. Офицеры, не имеющие никакой духовной связи с матросами, мало что могли сделать в таких условиях, но и не в лучшем по-

ложении оказались и революционные вожди флота вроде Антонова-Овсеенко, Дыбенко и Крыленко. (Кстати, и судьба у них одна: адмиралы Развозов, Бахирев и много других офицеров флота были расстреляны, на всякий случай, в 1919 г. по стандартному обвинению в контрреволюции. Несколько позднее эта же судьба ждала и их оппонентов по 1917 г. Антонов-Овсеенко, Дыбенко, Крыленко и многие другие стихийные вожди флота тех смутных лет также были расстреляны, став жертвами той беспощадной машины, на создание которой они отдали все свои силы и энергию). Неизвестно, почему именно линкор «Гражданин» был выбран местом всех митингов и споров общефлотского характера, включая и собрания флагманов в кают-компании. Корабль не был особенно революционным. Говоря понятным современным языком штампов, на нем преобладали эсеры. Сам предсудкома Сурков был скорее анархистом, чем большевиком. Не был корабль и флагманом. Непонятно также, почему Иванов выбрал именно «Гражданина» для своего представительства, хотя, как морской министр нового правительства, он должен был сам прибыть к адмиралу Развозову на штабное судно «Кречет». На все эти вопросы ответить очень трудно, но, прибыв снова в Гельсингфорс 19 ноября, Иванов опять выбрал линкор «Гражданин» и после некоторых пререканий поднял на нем флаг морского министра. (Старый флаг, разумеется. Все корабли еще стояли под Андреевскими флагами). В ответ на это на штабном судне «Кречет» был поднят сигнал адмирала Развозова: «Немедленно спустить флаг морского министра». На «Гражданине» начался очередной митинг. Одни предлагали утопить «Кречета» артиллерией, другие — выбросить за борт Иванова, третьи — сниматься с якоря и уходить в Швецию. Такой была обстановка на флоте в конце 1917 г. Таял экипаж «Гражданина»: дезертировали и уходили в «длительные» отпуска матросы, скрывались офицеры, правильно предположив, что ничего хорошего им новая власть не сулит. Оставшиеся вели разгульную жизнь. Пьянки и оргии на борту из чего-то чрезвычайного превратились

в обычное явление. Командование было совершенно бессильным, но и распоряжения Центробалта проводились в жизнь только через шумные митинги и кулачные голосования. 15 декабря 1917 г. Центробалт принял решение перебазировать линкор «Гражданин» и крейсера «Россия», «Диана» и «Аврора» как наиболее ненадежные в боевом и политическом отношении из Гельсингфорса в Кронштадт. Продолжалась война. Немцы наступали в Прибалтике, готовили десант в Финляндию, где уже бушевало пламя гражданской войны. В Гельсингфорсе не хватало топлива, провизии, боезапаса. Существовала реальная опасность захвата базы противником и гибели в ней всего флота, как в Порт-Артуре. Однако экипажи «Гражданина» и крейсеров отказались выполнять приказ Центробалта. 19 декабря этот вопрос был поставлен на обсуждение специального совместного заседания Центробалта, береговых и судовых комитетов базировавшихся на Гельсингфорс кораблей. Заседание, говоря сухим языком нашей современной истории, «единодушно осудило резолюцию «Гражданина», «Дианы», «Авроры» и «России», указав, что их решение дает огромный козырь в руки врагов революции, народа и свободы». 21 декабря линейный корабль «Гражданин», ведя за собой крейсера «Аврора», «Диана» и «Россия», покинул Гельсингфорс и вечером 23 декабря 1917 г. благополучно прибыл в Кронштадт. Переходом линейного корабля «Гражданин» и трех крейсеров в известном смысле был подготовлен грандиозный переход Балтийского флота из Гельсингфорса в Кронштадт, получивший название «Ледового похода».

2 марта 1918 г. на линейном корабле «Гражданин» был спущен Андреевский флаг и поднят флаг Морских сил РСФСР. Уже был выпущен декрет о роспуске «царского флота» и о создании «нового социалистического Рабоче-Крестьянского Красного Флота» (РККФ). 1 мая 1918 г. в Кронштадте состоялся первый военно-морской парад РККФ. Наряду с другими кораблями линейный корабль «Гражданин» поднял флаги расцветивания, имея на гафеле красный флаг. Оркестр на берегу исполнял «Ин-

тернационал». «На русских кораблях под Занзибарским флагом, в финских водах, на немецкие деньги исполняется французский гимн», — острили на флоте в те дни.

В последующие годы разбушевавшейся гражданской войны линкор «Гражданин» из-за недостатка как материально-технических средств, так и людей на флоте не был включен в т. н. «действующий отряд» Балтийского флота. Корабль был отбуксирован к стенке Кронштадтского завода, где начал умирать медленной смертью. Хотя и существовали планы восстановления «Гражданина», осуществить эти планы в те годы не было возможности. 26 июня 1919 г., во время знаменитого Красногорского мятежа, шальной снаряд с мятежных фортов разворотил носовую часть левого борта «Цесаревича-Гражданина», стоявшего без паров и экипажа у стенки завода. Кронштадтский мятеж в марте 1921 г., безучастным свидетелем которого был линкор «Гражданин», решил судьбу старого Балтийского флота. Перепуганное правительство решило избавиться от буйной революционной вольницы, каким стал Балтфлот, фактически приведший это правительство к власти. В печати замелькали статьи о ненужности Военно-Морских сил для Советской республики и о целесообразности их замены «морскими частями ГПУ». Практически весь Балтийский флот был обращен в лом. В июне 1922 г. линейный корабль «Гражданин» был отбуксирован на СРБ в Петрограде и разобран.

Корабль находился в строю 15 лет. Зачислен в списки Русского Флота 11 января 1899 г., исключен из списков — 7 августа 1922 г. Линейный корабль «Цесаревич» числился в 20-м флотском экипаже.

Командиры линейного корабля «Цесаревич» 1899—1921 гг.

- 1899—1904 гг. — капитан 1-го ранга Григорович
- 1904—1905 гг. — капитан 1-го ранга Иванов
- 1905—1906 гг. — капитан 2-го ранга Шумов (вр.)
- 1906—1907 гг. — капитан 1-го ранга Дмитриев

1908—1909 гг.— капитан 1-го ранга Любимов
1909—1910 гг.— капитан 1-го ранга Маньковский
1911—1913 гг.— капитан 1-го ранга Кербер
1913 г.— капитан 1-го ранга Пилкин (вр.)
1913—1915 гг.— капитан 1-го ранга Рейн
1915—1917 гг.— капитан 1-го ранга Чеглоков
1917—1918 гг.— капитан 1-го ранга Руденский
1919—1920 гг.— контр-адмирал в/о Колюбакин

Вл. Вл.

1920 г.— ст. лейтенант Колюбакин Всев. Вл.

1921 г.— ? Колесов Алексей Артем. (вр.)

Русские адмиралы, державшие флаг на «Цесаревиче»

1903 г.— контр-адмирал Вирениус

1904 г.— контр-адмирал Витгефт, контр-адмирал
Матусевич

1906—1907 гг.— контр-адмирал Эберггард

1908—1910 гг.— контр-адмирал Литвинов

1911—1913 гг.— контр-адмирал Маньковский

1913—1914 гг.— контр-адмирал Ферзен

1914—1915 гг.— контр-адмирал Максимов

1916 г.— адмирал Бахирев

1917 г.— на «Гражданине» поднял свой флаг капитан 1-го ранга Модест Иванов, которого принято считать первым красным адмиралом.

ПРИЛОЖЕНИЕ

В 1910 г. Государь-Император повелел Великому Князю Николаю Николаевичу принести Князю Черногорскому поздравления Его Величества с исполнившимся пятидесятилетием правления Черногорией и уведомить его о пожаловании высоким званием фельдмаршала Российских Армий с передачей фельдмаршальского жезла. Для сопровождения Великого Князя была назначена эскадра под командой контр-адмирала Маньковского в составе линейных кораблей «Цесаревич» и «Сла-

ва» и крейсеров «Рюрик» и «Богатырь». «Слава» из-за поломки цилиндра осталась в Тулоне. После торжественных и задуманных празднеств в Цетинье эскадра от Антивари до Фиуме шла под флагом контр-адмирала Маньковского, так как Великий Князь должен был тотчас же по прибытии в Фиуме сухим путем возвращаться в Россию. Подходя к крепости, эскадра произвела положенный по уставу салют наций. Крепость на салют не ответила. К вечеру на рейд пришла мощная австро-венгерская эскадра под флагом командующего морскими силами и морского министра вице-адмирала Монтекули. «Цесаревич», стоявший под флагом контр-адмирала Маньковского, сейчас же произвел салют, и контр-адмирал Маньковский отправился к князю Монтекули с визитом. На салют ответа не последовало, а контр-адмирала Маньковского на нижнем трапе встретил флаг-капитан командующего австро-венгерским флотом и сообщил, что «командующий принять не может, так как у него гости». При отходе русского адмирала от флагманского корабля полагающегося по международным правилам салюта произведено не было. Через пять минут после этого к трапу «Цесаревича» подошел катер с князем Монтекули. Он был встречен младшим флаг-офицером контр-адмирала Маньковского, который почтительнейше доложил, что «Начальник Российской эскадры принять Его Светлость не может, так как пьет чай». При отходе Монтекули был произведен салют, с последним выстрелом которого от «Цесаревича» отвалил катер с флаг-капитаном Маньковского, который направился к флаг-капитану Монтекули за объяснением происшедших оскорбительных для Андреевского флага случаев. Австрийцы пытались объяснить все это досадной оплошностью. Русский флаг-капитан передал категорическое желание адмирала Маньковского, чтобы завтра с подъемом флага и крепость и эскадра произвели бы положенный салют. «Крепость произведет, но эскадра не может, так как в 4 ч. утра должна срочно выйти в море». На это последовал спокойный ответ, что Командующий

русской эскадрой не выпустит австро-венгерскую эскадру с рейда, не получив салюта. Переговоры были кончены. По возвращении флаг-капитана русские корабли переменили место. «Рюрик» стал в центре выхода из Фиумской бухты, «Цесаревич» и «Богатырь» — ближе к берегу. Была пробита боевая тревога, орудия заряжены боевыми снарядами и направлены на флагманский корабль австро-венгерского флота. Всю ночь прислуга дежурила у орудий. Все на русской эскадре явно сознавали исход возможного боя: слишком неравны были силы, но все приветствовали энергичные действия контр-адмирала Маньковского, направленные на защиту достоинства России и чести Андреевского флага. Дважды приезжал на «Цесаревича» флаг-капитан князя Монтекули и пытался объяснить, что его эскадра обязана выйти в море до рассвета, адмирал Маньковский оставался непреклонным. К 4 ч. утра из труб австрийских кораблей повалил густой дым — эскадра готовилась сняться с якоря. В момент движения флагманского корабля русские корабли открыли бы по ней огонь. В такой напряженной до нельзя атмосфере текли часы. В 8 ч. были подняты кормовые флаги. Верки крепости окутались дымом салюта русскому флагу, одновременно с судов эскадры контр-адмирала Монтекули раздался салют русскому адмиралу. Произведя его, австрийская эскадра снялась с якоря и направилась к выходу из бухты. На русских кораблях моряки стояли во фронте, оркестр играл австро-венгерский гимн. С флагманского корабля эскадры Австро-Венгрии мощно неслись молитвенные звуки: «Боже, Царя храни»...

СЛАВА

Слава — русское слово, означающее признание доблести



«Слава» (ББ-17)

Водоизмещение: 13516 т

Главные размерения: 121×23,2×8,0 м

Скорость максимальная: 18 узлов

Вооружение: четыре 12-дюймовых орудия в башнях, двенадцать 6-дюймовых орудий в шести двухорудийных башнях, двадцать 75-мм, двадцать 47-мм и два 37-мм орудия, 2 десантных пушки, 8 пулеметов, 2 надводных и 2 подводных ТА

Мощность механизмов: 15800 л. с.

Бронирование: Борта — 102–178 мм

Казематы — 76 мм

Башни — 152–254 мм

Палуба — 31–75 мм

Боевая рубка — 203 мм

Экипаж (штатный): 32 офицера, 825 матросов

Тип: «Бородино»

Эскадренный броненосец «Слава» был заложен 1 ноября 1902 г. на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге. Строительство корабля велось в рамках специальной кораблестроительной программы 1898 г. для нужд Дальнего Востока. Будучи пятым и последним кораблем серии «Бородино», эскадренный броненосец «Слава» строился с некоторыми незначительными конструктивными изменениями, введенными для трех последних кораблей этого типа («Орел» и «Князь Суворов»). Руководил постройкой корабельный инженер Аверин К. Я. Стапельный период строительства «Славы» велся быстро и эффективно. 29 августа 1903 г. эскадренный броненосец «Слава» был спущен на воду и отбуксирован к достроечной стенке завода. Броню для корабля поставил Ижорский завод, исключая некоторые элементы вертикальной брони, заказанные американскому заводу Карнеги на сумму 2248150 р. Артиллерия была изготовлена Обуховским заводом, а механизмы — Балтийским заводом. Сметная стоимость корабля составляла 13840824 р., однако обошелся он примерно в полтора раза дороже из-за совершенно непредвиденных обстоятельств, связанных с его достройкой. Начало русско-японской войны застало корабль у достроечной стенки Балтийского завода. Неудачи 1-й Тихоокеанской эскадры привели к решению сформировать на Балтике 2-ю эскадру и направить ее на усиление Артурской эскадры. В состав 2-й эскадры был включен и броненосец «Слава», чья достройка шла в соответствии с графиком. Руководство завода считало вполне возможным ввести корабль в строй ко времени предполагаемого ухода 2-й эскадры на Дальний Восток. Однако затопление броненосца «Орел» у стенки Кронштадтского порта сорвало график достройки «Славы». Часть погибшего и поврежденного при аварии оборудования и механизмов «Орла» решено было снять для «Славы». Начался фактически демонтаж еще недостроенного броненосца. Достроечные работы на «Славе» полностью прекратились и к моменту ухода 2-й эскадры «Слава» оказалась в состоянии 78% готовности. После-

дующие стачки и увольнения с Балтийского завода тысяч рабочих настолько замедлили достройку броненосца, что при формировании т. н. 3-й эскадры он был включен в ее второй эшелон, выход которого на Дальний Восток предполагался в мае 1905 г. В марте 1905 г., не пройдя и половины необходимых испытаний, «Слава» была освящена и вступила в строй под командованием капитана 1-го ранга Князева.

Последующая Цусимская катастрофа, в которой погибли три однотипных собрата «Славы», а один был захвачен противником, к счастью, сняла вопрос о посылке на Дальний Восток второго эшелона 3-й эскадры, и «Славе» удалось избежать судьбы остальных кораблей ее типа. Разгром Русского Флота при Цусиме, где корабли типа «Славы», считаясь современнейшими и наиболее мощными, составляли боевое ядро эскадры, выявил целый ряд их фатальных недостатков, которые в итоге достались «Славе» как единственному уцелевшему броненосцу этой, некогда самой крупной в истории русского военного кораблестроения, серии однотипных броненосцев. Стало ясно, что «Слава» тихоходна, слабо бронированна, имеет безобразную остойчивость, плохие прицелы, неудачную конструкцию башенных установок главного и вспомогательного калибров и никуда не годный артиллерийский боезапас. Остаток 1905 г. и всю зиму 1906 г. на «Славе» шли работы по частичному исправлению перечисленных недостатков: менялись надстройки, модернизировалась боевая рубка, снимались массивные боевые марсы, переделывались погреба и угольные ямы. А между тем необходимо было уже думать о возрождении погибшего флота и готовить личный состав для предполагаемых постройкой новых кораблей, дабы заменить новым личным составом деморализованных офицеров и матросов русско-японской войны. В мае 1906 г. был сформирован особый отряд для плавания с корабельными гардемаринами (впоследствии переименованный в Балтийский отряд), в состав которого вошли броненосцы «Слава» и вернувшийся с Дальнего Востока един-

ственный уцелевший в огне русско-японской войны «Цесаревич», а также крейсер «Богатырь». Пока «Цесаревич» и «Богатырь» ремонтировались после перехода через три океана, «Слава», начав первого июня кампанию, вышла в плавание по Балтийскому морю и его заливам. Не успев получить боевое крещение в минувшей войне, эскадренный броненосец «Слава» неожиданно получил его на Балтике. В серии последовательных мятежей различных воинских подразделений и кораблей 15 июня 1906 г. восстала Свеаборгская крепость. (Вооруженные силы не прощают своим правительствам проигранных, да еще с таким треском, войн). 19 июня эскадренный броненосец «Слава», участвуя в подавлении мятежа, стоя на якоре, вел огонь по крепости из орудий главного калибра. Артиллерийские офицеры «Славы», корректируя огонь, не видели взрывов своих снарядов. Когда десантные части взяли крепость, артиллеристы «Славы» обнаружили, что ни один из выпущенных по крепости снарядов, не взорвался. Почти все снаряды были совершенно целыми. Только некоторые из них были без дна, а другие слегка развороченными. На «Славе» был тот же боезапас, что и на погибших кораблях 2-й Тихоокеанской эскадры — одна из причин Цусимской катастрофы стала очевидной.

20 августа «Слава», «Цесаревич» и «Богатырь» вышли в совместное плавание. Посетив Киль и Берген, русские корабли 10 сентября прибыли в Печенгскую бухту на Мурмане, а 16 сентября перешли в Екатерининскую гавань. На обратном пути, пройдя Кильденским проливом, отряд зашел в Териберке и 20 сентября вышел в океан. С 21 сентября по 10 октября 1906 г. русские корабли, базируясь на Варде, посетили Гаммерфест, Тромсё и Тронхейм. 10 октября отряд, обогнув Шотландию, прибыл в Гриннок на Клайде, а затем посетил Барроу, где были осмотрены судостроительные заводы Виккерса и строившийся по русскому заказу крейсер «Рюрик». 26 октября отряд вышел из Барроу и взял курс на юг, посетив Брест, Виго, о. Ма-

деру, Кадис, Гибралтар, Бизерту и Тунис, где пробыл до 1 февраля 1907 г.

1 февраля, пополнив запасы, отряд вышел в Тулон, а затем в Виго и Портсмут, где были подробно осмотрены Адмиралтейство и строящиеся корабли. 15 марта отряд покинул Портсмут и, посетив по дороге Киль, 29 марта 1907 г. прибыл в Либаву в порт Императора Александра III. В конце апреля броненосец «Слава» перешел из Либавы в Кронштадт, где стал на плановый ремонт. 30 сентября 1907 г. «Слава» снова прибыла в Либаву и вышла вместе с «Цесаревичем» и «Богатырем» в новое плавание с корабельными гардемаринами. Отряд русских кораблей последовательно посетил Берген, Гриннок и Брест. В Гринноке офицеры и гардемарины ознакомились с заводами Барра и Струда, а в Бресте им была дана возможность осмотреть французские броненосцы новейшей постройки. 10 октября 1907 г. эскадренный броненосец «Слава» был переклассифицирован в линейный корабль. Из Бреста, выдержав по пути сильный шторм, отряд перешел в Виго, а затем направился в бухту Мармарис. На пути в бухту отряд снова попал в шторм, во время которого получил повреждения крейсер «Богатырь», отправленный в Сиру для ремонта. На праздник Рождества отряд, прервав учения в бухте Мармарис, перешел в Пирей, откуда 3 января 1908 г. вернулся в бухту Мармарис, продолжая там учения еще 26 дней. 31 января 1908 г. отряд покинул Мармарис и направился в Наваринскую бухту, проведя по пути боевые стрельбы. 1 февраля русские корабли прибыли в Наваринскую бухту, а 7 февраля перешли в Неаполь. Из Неаполя по приглашению русского посла Муравьева командующий отрядом, командиры «Славы» и «Цесаревича» вместе с 8 отобранными офицерами и гардемаринами выехали 9 января в Рим, где были приняты королем Италии и прочими сановниками Итальянского королевства, а также аккредитованными в Риме дипломатами. 12 февраля офицеры вернулись в Неаполь, а 16 февраля отряд вышел в море, направляясь на родину. Посетив по до-

роге Гибралтар, Виго и Киль, отряд 26 марта 1908 г. прибыл в Либаву, где после сдачи экзаменов корабельными гардемаринами отряду был произведен смотр морским министром, а на следующий день, 4 апреля, корабельные гардемарины были списаны с кораблей. 15 апреля линкоры «Слава» и «Цесаревич» вышли из Либавы, прибыв 16 апреля в Ревель для встречи короля Швеции, который прибыл в Ревель на следующий день на броненосце «Оскар II» в сопровождении крейсера «Филгия» и миноносца «Магнэ». Шведская эскадра пробыла в Ревеле до 25 апреля, после чего «Слава» и «Цесаревич» перешли в Кронштадт для производства необходимого ремонта и принятия на борт новой смены гардемарин и учеников строевых унтер-офицеров. 9 июля 1908 г. линкоры «Слава» и «Цесаревич» вышли в учебный поход по Финскому заливу. 4 октября Балтийский отряд вышел из Либавы в очередное дальнее плавание, придя 8 октября в Плимут, где простоял 9 дней. Затем русские линкоры вышли в Виго, простояв там до 4 ноября, а 10 ноября прибыли в Бизерту, где простояли до 30 ноября. 19 ноября в Бизерте к отряду присоединился крейсер «Адмирал Макаров». 1 декабря 1908 г. отряд перешел в порт Аугуста, где узнал о землетрясении в Мессине. Вместе с другими кораблями отряда линкор «Слава» принял участие в оказании помощи жителям города и эвакуировал раненых. До 8 января 1909 г. линкоры «Слава» и «Цесаревич» пробыли в Александрии, совершая частые походы в Мессину, а затем вместе с крейсерами «Олег», «Богатырь» и «Адмирал Макаров» вышли в Гибралтар, где простояли до 24 января 1909 г. После этого отряд вышел в Лас-Пальмас на Канарские острова, затем посетил порт Фунчал на о. Мадера, вернувшись 8 февраля в Виго, где находился крейсер «Олег». 28 февраля отряд, завершив 20-дневные учения в Виго, направился в Портсмут, оттуда вышел в Киль и 17 марта прибыл в Либаву. Списав после экзаменов корабельных гардемарин, линейный корабль «Слава» вступил в состав действующего флота Балтийского моря и

все лето проплавал в Балтийском море, посещая различные отечественные порты и якорные стоянки, обучая новую смену корабельных гардемарин, прибывших на корабль в мае. В начале августа 1909 г. линкор «Слава» принял участие в крупных маневрах Балтийского флота, а 13 августа вернулся в Кронштадт, где 1 октября был выведен в резерв и поставлен на капитальный ремонт. В ходе ремонта на «Славе» была полностью заменена артиллерия главного калибра, исправлены стенки котлов и проверены оси гребных валов. В начале мая «Слава» вышла в море на пробу машин и уничтожение девиации, а 9 мая начала кампанию вместе со всем Балтийским отрядом, в состав которого, помимо «Славы», вошли линейный корабль «Цесаревич», крейсер «Рюрик» и крейсер «Богатырь». Выход отряда в море был несколько задержан эпидемией тифа, вспыхнувшей на крейсере «Рюрик». 23 мая 1910 г. Балтийский отряд сосредоточился в Биорке, где начались учения, продолжавшиеся попеременно то в Биорке, то в Ревеле до 1 июля. 14 июля отряд вернулся в Кронштадт, где погрузил уголь и принял запасы для заграничного плавания, в ходе которого отряду было приказано принять участие в праздновании 50-летнего юбилея князя Николая Черногорского. 18 июля 1910 г. отряд вышел из Кронштадта. 20 июля при проходе о. Борнгольм линейный корабль «Слава» столкнулся с двухмачтовой датской шхуной «Эген», пересекавшей курс отряда. Шхуна ударила «Славу» в борт у носового 75-мм орудия и сорвала один полупортик. Себе же шхуна сломала бушприт и фальшборт до фок-вант и повредила форштевень. 21 июля, не принимая лощмана, отряд прошел Бельт и 24 июля стал на якорь на Спитхэдском рейде. Приняв запас угля, отряд 27 июля вышел в Алжир. Ночью 1 августа в 30 милях от Гибралтара на линейном корабле «Слава» рухнула кладка сразу в 6 котлах и в четырех местах был пробит главный паропровод. (Это после капитального ремонта!). «Цесаревич» взял «Славу» на буксир и весь отряд шестизловым ходом доковылял до Гибралтара, где «Сла-

ва» была оставлена для ремонта, а весь отряд ушел в Алжир.

К 20 августа часть котлов и котельных механизмов на «Славе» были отремонтированы настолько, что линкор смог своим ходом перейти в Тулон, куда он прибыл 24 августа 1910 г. После осмотра корабля в Тулоне французскими специалистами выяснилось, что для приведения «Славы» в полную боевую готовность необходим капитальный ремонт всех котлов. А это потребует не менее 7 — 8 месяцев. 15 сентября Балтийский отряд зашел в Тулон и принял со «Славы» корабельных гардемаринов, чтобы доставить их обратно в Россию.

Линейный корабль «Слава» ремонтировался в Тулоне до апреля 1911 г., после чего, зайдя по дороге в Алжир, Кадис, Шербур и Киль, прибыл в июле 1911 г. на Балтику, где вошел в состав бригады линейных кораблей. Бригада состояла из только что введенных в строй линейных кораблей «Император Павел I» и «Андрей Первозванный», линкора «Цесаревич» и крейсера «Рюрик». Все лето 1911 г. «Слава» провела на Балтике и только в сентябре вместе с «Цесаревичем», «Рюриком» и бригадой крейсеров заходила на несколько дней в бухту Кёге у берегов Дании.

Кампания 1912 г. прошла для «Славы» в последовательной череде учений, маневров и смотров. Стрельбы, совместное маневрирование с крейсерами и эсминцами, уклонения от атак подводных лодок, походы по шхерам и заливам без лопмана. Адмирал Эссен серьезно взялся учить флот военно-морскому искусству. В сентябре 1912 г. «Слава» совместно с бригадами линкоров и крейсеров в сопровождении минных заградителей «Амур» и «Енисей» совершила короткое плавание в Копенгаген.

Зиму 1912—1913 гг. линкор «Слава» провел в Гельсингфорсе. Зимой на линкоре были установлены новые приборы управления артогнем и антиобледенительная система для орудий, чтобы иметь возможность вести огонь в условиях низких температур. Кроме того, с ко-

рабля были сняты подводные торпедные аппараты, а в их помещении развернут пост дополнительных динамо-машин.

Кампанию 1913 г. «Слава» из-за большого объема ремонтных работ начала несколько позднее других кораблей — 1 мая. 1913 год стал годом еще более интенсивной боевой подготовки. Призрак прорыва немецкого флота в Финский залив в случае войны давил на оперативное мышление русского военно-морского командования. Все лето линейные корабли отрабатывали различные варианты боя на центральной минной позиции. И хотя боевое мастерство росло, настроение личного состава падало — учения слишком ясно показывали безнадежность всех усилий, если немецкий флот открытого моря вторгнется на Балтику. 26 августа 1913 г. «Слава» в составе бригады линкоров, крейсеров, четырех эсминцев и транспорта «Рига» вышла в месячное заграничное плавание, в ходе которого эскадра посетила Портсмут, Брест и Христианзанд, приходя в себя от бесконечных учений и смотров по случаю 300-летия дома Романовых.

Намеченный поход в один из германских портов был отменен, что дало почву для весьма мрачных слухов. Войну на кораблях ждали в 1913 г. 14 октября эскадра вернулась в Россию, а 31 октября линейный корабль «Слава», окончив кампанию, был выведен в резерв в Гельсингфорсе. Зимой 1913–1914 гг. линейный корабль «Слава» прошел ремонт котлов, была изменена конфигурация дымовых труб, усовершенствована система управления артогнем и капитально отремонтирована система рулевого управления. Был проведен и плановый ввод линкора в док.

Кампания 1914 года проходила под знаком все ухудшающейся международной обстановки. Клубок взаимных интересов европейских держав, считавшийся долгое время залогом мира, затянулся настолько, что развязать его можно было только силой оружия. Балтийский флот лихорадочно готовился к войне. 26 июля 1914 г. линейные корабли «Слава», «Цесаревич» и «Павел I» («Анд-

рей Первозванный» ремонтировался в Кронштадте), прервав учения, вернулись в Гельсингфорс, произведя погрузку боевых снарядов и угля, сдав в порт учебные снаряды и все лишнее дерево. Офицеры писали завещания. 27 июля отряд минных заградителей под командованием вице-адмирала Канина сосредоточился в Порккала-Удде в полной готовности выставить минное заграждение для предотвращения прорыва немецкого флота в Финский залив. 31 июля «Слава», «Цесаревич» и «Павел I» развернулись в районе мыса Пекерот, прикрывая миннозаградительную операцию. Первые 2124 мины были выставлены еще до официального объявления войны.

Первый боевой поход на «Славе», как и на других кораблях, проходил в повышенно нервной обстановке. Заградители заваливали минами подходы к Финскому заливу. В каждой появившейся на горизонте лайбе мерещились немецкие дредноуты флота открытого моря, чьи орудия по дальности огня на 2 мили превосходили русские. Можно было легко предвидеть, как будет проходить бой на центральной минной позиции и рассчитать время полного уничтожения всего Русского Флота. А о дальнейшем не хотелось думать...

Шли дни уже объявленной войны, а немецкий флот не появлялся.

В апреле 1915 года командование Балтийским флотом получило информацию о намерении противника захватить Або-Оландский район и создать там передовую базу легких сил своего флота. Для предотвращения этого было решено сосредоточить в указанном районе линкоры «Слава» и «Цесаревич», крейсера «Аврора» и «Диана», два дивизиона эсминцев и подводных лодок, а также ряд других кораблей. Штурманских офицеров «Славы» и «Цесаревича» заранее командировали в Або-Оландский район для ознакомления со специфическими условиями базирования и плавания кораблей в этих водах. Так как шхерный стратегический фарватер от Гельсингфорса до Юнгфрузундского рейда еще не был обо-

рудован, то 28 марта «Слава» и «Цесаревич» перешли из Гельсингфорса в Ревель, а оттуда с помощью ледоколов «Ермак» и «Царь Михаил Федорович» были проведены к Эре.

Между тем временные успехи русских войск на сухопутном фронте сменились поражениями. В ходе общего летнего наступления 1915 года немецкие войска 30 июня нанесли удар по Северной группировке русской армии на наревском направлении, а во второй половине июля вышли к побережью Рижского залива, захватив почти весь южный берег Ирбенского пролива. К 15 июля сведения, добытые русской разведкой, а также общая обстановка на театре военных действий явно свидетельствовали о подготовке немецким флотом операции прорыва в Рижский залив. Вследствие этого командование приняло решение перебросить туда линейный корабль «Славу». Однако малые глубины Моонзунда не позволяли провести линкор по нему, а потому разработали операцию перехода «Славы» в Рижский залив через Ирбенский пролив. Для обеспечения перехода «Славы» в Эре, где она находилась, перешли линейные корабли «Андрей Первозванный» и «Павел I». Они находились в полной боевой готовности на случай любых неожиданностей. Накануне выхода «Славы» из Эре между Готландом и Виндавой заняла позицию в дозоре английская подводная лодка Е-9. 17 июля в 17 ч. «Слава» покинула Юнгфрузундский рейд и вышла в море под эскортом 1-й бригады крейсеров и полудивизиона миноносцев, следуя за тральщиками. Из Ирбенского пролива навстречу «Славе» вышли миноносцы и тральщики для проводки линкора по фарватеру. На возможных путях подхода противника были развернуты подводные лодки «Дракон», «Аллигатор» и «Кайман», а также две английские — Е-1 и Е-9. На рассвете 18 июля «Слава» вошла в Рижский залив, а сопровождавшие ее крейсера во главе с «Рюриком» вернулись в Гельсингфорс. Немецкие наблюдатели, находившиеся на захваченном Михайловском маяке, без труда опознали «Славу», что заставило

немцев ускорить подготовительные мероприятия по прорыву в Рижский залив.

Германское командование, понимая важное стратегическое значение данного района для русских, решило провести операцию, согласно которой прорвавшиеся в залив немецкие корабли должны были уничтожить «Славу», заградить минами Моонзунд и подходы к Пернову, а также обстрелять Усть-Двинск. Предназначенный для выполнения этой операции флот состоял из семи линейных кораблей типа «Виттельсбах», шести крейсеров, 24 эсминцев, 32 тральщиков и 12 моторных катеров, приспособленных для траления. Русские силы обороны Рижского залива, помимо линкора «Слава», состояли из канонерских лодок «Кореец», «Сивуч», «Храбрый» и «Грозящий», дивизиона эсминцев во главе с «Новиком» и дивизиона подводных лодок, ядро которых составляли английские лодки типа «Е». Ожидая активных действий германского флота, русское командование на случай боя на Ирбенской минно-артиллерийской позиции отдало следующий приказ: при появлении противника, имеющего целью прорваться через пролив, линейный корабль «Слава» производит развертывание в исходное положение, маневрируя с внутренней стороны залива и держась на больших дистанциях вне попадания снарядов противника. При подходе немецких тральщиков «Слава» открывает по ним артиллерийский огонь главным калибром, а при подходе немецких линейных кораблей производит стрельбу с предела «дистанции» длинными 305-мм фугасными снарядами. Кроме эсминцев и подводных лодок, действия «Славы» обеспечивались учебным судном (гидроавиатранспортом) «Орлица», имевшим на борту четыре гидросамолета.

К утру 26 июля германский флот завершил оперативное развертывание. Силы прорыва подошли к Ирбенскому проливу, оперативное прикрытие заняло место к северу от входа в него. В 03:50 немецкие тральщики начали траление фарватера в центральной части Ирбенского пролива, где русские минные заграждения были

наиболее плотными. Их действия прикрывали линейные корабли «Брауншвейг» и «Эльзас», крейсера «Бремен» и «Тетис» и несколько эсминцев. Мористее входа в пролив в охранении эсминцев находились остальные пять линейных кораблей и четыре крейсера, ожидая очистки от мин фарватера. Первыми нанесли удар по тральщикам самолеты с «Орлицы». Около 5 ч. к Ирбену со стороны Моонзунда подошли канонерские лодки «Грозный» и «Храбрый» в сопровождении эсминцев и открыли огонь по тральщикам. К началу шестого те уже успели протралить узкий фарватер в первой линии русских минных заграждений и перешли ко второй, где сразу же подорвался и затонул тральщик Т-52. Русские мины действовали безотказно: в 05:38 подорвался на mine крейсер «Тетис», а в 07:07 — миноносец S-144; оба корабля пришлось отправить на базу.

В 10:30 из Аренсбурга к месту боя подошла «Слава». «Брауншвейг» и «Эльзас» немедленно перенесли огонь на русский линкор, ведя его с предельных дистанций 110–115 кабельтовых. В ходе боя противники сблизились до 78 кабельтовых — подойти ближе мешало минное заграждение. Но даже и при такой относительно небольшой дистанции на «Славе» были вынуждены искусственно увеличить дальность стрельбы, затопив 300 т воды три бортовых отсека, что вызвало крен в 3° и позволило увеличить дистанцию ведения огня на 8 кабельтовых.

Увеличение крена более чем на 3° ухудшало маневренные качества корабля, затрудняло процесс заряжания орудий и увеличивало время перепуска воды из отсеков одного борта на другой при поворотах до 10–16 мин. Германские линкоры дали по «Славе» шесть залпов, которые легли с недолетами от 1,5 до 15 кабельтовых, та ответила 16-ю, которые также дали недолеты. Между тем тральщики продолжали свое дело, к 11:15 протралили проход во второй линии минных заграждений, германские корабли начали входить в Рижский залив. Однако в 14:45 в районе третьей линии русских

минных заграждений подорвался тральщик Т-58 и немцы, прервав операцию, отошли. Тем не менее все указывало на то, что противник в ближайшее время повторит операцию по прорыву в Рижский залив. С 28 июля по 2 августа заградитель «Амур» и эсминцы выставили на подходах к Ирбену и в самом проливе 320 мин, ликвидировав протраленные немцами участки и увеличив плотность минных заграждений. Кроме того, 27 июля в проливе выставили противолодочные сетевые заграждения.

3 августа германское командование решило повторить попытку прорыва в Рижский залив, значительно изменив состав своих сил. Число тральщиков увеличили почти вдвое, старые додредноуты типа «Виттельсбах» заменили линейными кораблями-дредноутами типа «Нассау». В состав отряда прорыва вошли линейные корабли «Нассау» и «Позен», крейсера «Грауденц», «Пиллау», «Бремен» и «Аугсбург», 30 эсминцев и миноносцев, 26 тральщиков, два дивизиона катеров-тральщиков, восемь сторожевых судов, два прорывателя минных заграждений, минный заградитель и три парохода-брандера для закупорки гавани Пернова. Силы оперативного прикрытия состояли из линейных кораблей «Остфрисланд», «Тюринген», «Гельголанд», «Ольденбург», «Рейнланд», «Вестфален», «Брауншвейг», «Эльзас», линейных крейсеров «Мольтке», «Зейдлиц» и «Фон дер Танн», пяти крейсеров, 31 эсминца и миноносца. В Либаве в качестве резерва находились пять линейных кораблей типа «Виттельсбах» и два — типа «Верт». Сосредоточение такого количества линкоров и линейных крейсеров флота открытого моря было осуществлено, конечно, не ради уничтожения устаревшей «Славы». Немцы надеялись, что семь боеспособных русских линкоров придут на помощь силам обороны Рижского залива. Но этого не случилось...

1 августа силы оперативного прикрытия вышли из Свинемюнде и на следующий день в 20:00 соединились в 30 милях к западу от Либавы с отрядом прорыва. 3

августа корабли последнего сосредоточились у входа в Ирбенский пролив: крейсера «Грауденц», «Аугсбург» и два миноносца держались в его северной части, линейные корабли, остальные крейсера и миноносцы — в южной, корабли, не участвующие в форсировании минных заграждений, — к югу от мыса Люзерорт. В 04:00 утра немецкие тральщики под прикрытием крейсеров «Пиллау» и «Бремен» и дивизиона эсминцев начали траление. Линейные корабли «Нассау» и «Позен» с выставленными противоторпедными сетями по мере протравливания фарватера в окружении миноносцев продвигались вперед. Выдвинутые к проливу русские канонерские лодки и эсминцы не смогли сорвать работу германских тральщиков, прикрываемых крейсерами. Кроме того, противнику благоприятствовала мгlistая погода. Около 12:00 к проливу подошла «Слава» и, заняв позицию на южном фланге против основной группировки немцев, открыла огонь по тральщикам, вынудив их прекратить работу. Прикрывая тральщики крейсер «Бремен» начал ответную стрельбу по русскому линкору. Вывея «Славу» из зоны обстрела, ее командир, капитан 1 ранга С. С. Вяземский приказал снова заполнить бортовые отсеки водой, чтобы довести дальность стрельбы до 90–93 кабельтовых. Огонь «Славы» вынудил немецкие крейсера отойти на запад, но вместо них в пролив вошли линейные корабли «Нассау» и «Позен», имевшие каждый по двенадцати 280-мм орудий (против четырех 305-мм орудий «Славы») с дальностью стрельбы около 115 кабельтовых. Обстановка для «Славы» осложнялась еще и тем, что она находилась в полосе разреженного тумана и представляла собой хорошую цель, тогда как германские корабли, огонь которых корректировался с Михайловского маяка, скрывал плотный туман. Правда, снаряды «Славы» все равно не долетали до противника и линкор, маневрируя, чтобы избежать попаданий, перенес огонь на тральщики. В 18:00 ввиду приближения темноты силы прорыва прекратили траление и вышли из Ирбена. Силы оператив-

ного прикрытия остались на своих местах, но никакие меры, хотя бы демонстративные, чтобы ослабить давление противника на Рижский залив извне, русскими предприняты не были, ввиду чего немецкие тральщики, несмотря на противодействие русских кораблей, протралили за день фарватер через большую часть заграждений вдоль южного берега пролива. С наступлением темноты «Слава» и остальные русские корабли отошли в Аренсбург. В ночь с 3 на 4 августа командующий германским флотом прорыва адмирал Шмидт выслал в Рижский залив для торпедной атаки «Славы» эсминцы V-99 и V-100, но линкор они таки не обнаружили и после суматошных перестрелок с дозорными кораблями были на отходе перехвачены сильнейшим русским эсминцем «Новик», в бою с которым V-99 погиб, а V-100 ушел, получив значительные повреждения.

С рассвета 4 августа немцы возобновили траление пролива. И на этот раз западную часть горизонта, где находились германские корабли, скрывала мгла. «Слава» и сопровождающие ее эсминцы, подойдя к Михайловскому маяку, сразу же попали под огонь немецких линкоров, обнаружить которые во мгле они не могли. Около 12:15 «Слава» одно за другим получила три попадания бронебойными 280-мм снарядами. Первый выпущенный с дистанции 90 кабельтовых, пробил 152-мм броню и, разорвавшись, разрушил внутреннюю переборку бортового коридора в угольной яме № 6, пробил масляную цистерну в левой машине и воспламенил в яме уголь. Осколками перебило электропроводку и повредило вентилятор, подававший воздух в машинное отделение, электрический свет погас.

Второй снаряд пробил 50-мм броню верхней палубы, разворотил палубный стрингер, ударился оживальной частью в 127-мм броню колодца левой кормовой 6-дюймовой башни, сдвинув ее на 13 см, сорвав все нижнее крепление брони и вдавив плиту броневой палубы. Головная часть снаряда, пролетев 9 м от места взрыва, ударилась о траверзную 102-мм броню, сдвинув ее с

места и сделав в ней выбоину. Разорвавшийся снаряд полностью уничтожил четыре каюты, вызвав в них большой пожар. Загорелось и подбашенное отделение левой кормовой 6-дюймовой башни, в которой находился боезапас, приготовленный для подачи к орудиям. Во избежание взрыва погреб пришлось срочно затопить.

Третий снаряд пролетел над верхней палубой, повредив гребную шлюпку и паровой катер, пробил коечные сетки правого борта и ушел в воду. В момент первого попадания перестал действовать рулевой привод, и пришлось перейти на управление машинами. Руль ввели в действие через девять минут, но вскоре рулевая машина снова вышла из строя от сотрясения корабля из-за рвущихся вокруг него снарядов. Вспыхнувший в подбашенном отделении, угольной яме и в каютах пожар личный состав быстро потушил, при этом семь матросов получили ожоги.

Между тем немецкие тральщики продолжали траление и стало ясно, что остановить их невозможно и что противник, прорвавшись в залив, сможет отрезать русские корабли от Моонзунда. Видя это, начальник минной обороны Рижского залива контр-адмирал Максимов в 14:00 приказал «Славе» и остальным кораблям отходить в Моонзунд под прикрытия второй линии минных заграждений и береговых батарей. На следующее утро немецкие катерные тральщики полностью очистили от мин вход в Рижский залив, уничтожив и противолодочное сетевое заграждение. Ввиду позднего времени прорыв отложили до следующего дня и все немецкие корабли вернулись на свои прежние якорные стоянки. Русские же воспользовались этой ночью для постановки у южного входа в Моонзунд дополнительного заграждения из 150 мин.

4 августа в 09:30 отряд прорыва под командованием вице-адмирала Шмидта в составе линейных кораблей «Позен» (флагманский), «Нассау», легких крейсеров «Пиллау», «Бремен», «Грауденц» и «Аугсбург», заградителя «Дойчланд» и 32 миноносцев вошел в Рижский

залив. Крейсера обстреляли Аренсбург и пошли на юг для осмотра побережья, а главные силы направились к Моонзунду, где под защитой трех линий минных заграждений и береговых батарей стояла «Слава», уничтожение которой являлось одной из главных целей прорыва немцев в залив. Однако за несколько часов до этого английская подводная лодка Е-1 торпедировала линейный крейсер «Мольтке», что вынудило отряд линейных крейсеров, входивших в состав сил оперативного прикрытия, вернуться в Данциг, конвоируя поврежденный корабль. Получив сведения о присутствии в Рижском заливе русских и английских подводных лодок, но не имея точных данных о минных заграждениях и о дислокации русских кораблей, немцы действовали очень осторожно. Потопив в ночном бою канонерскую лодку «Сивуч», ошибочно принятую за «Славу», и вынудив выброситься на камни однотипный «Кореец», германские моряки затопили два парохода-брандера на рейде Пернова, не зная, что русские корабли этой гаванью не пользуются. Ночью 7 августа, подорвавшись на mine, погиб немецкий миноносец S-31. Находясь под впечатлением от этой потери и торпедирования «Мольтке», адмирал Шмидт решил прекратить операцию, отменив обстрел Усть-Двинска и приказав своим кораблям покинуть Рижский залив. 8 августа немцы ушли, сняв вехи протраленного фарватера в Ирбенском проливе. Докладывая о результатах операции, адмирал Шмидт подчеркнул, что «повторение прорыва будет иметь смысл лишь в том случае, если мы захотим удержать за собой залив. Для этого необходимо, чтобы армия заняла Ригу и Усть-Двинск»... Кайзеру доложили и об уничтожении «Славы», обманувшись сходством с ней силуэта «Сивуча». Однако 10 августа воздушная разведка обнаружила «Славу», стоящую в Моонзунде без видимых повреждений. Перейдя в конце месяца в Аренсбург, на линкоре устранили полученные в бою повреждения, и в середине сентября «Слава» вернулась в строй.

Тем временем русская армия, остановив в июле 1915

года германские войска на рижском направлении, стабилизировала линию фронта, которая проходила от Якобштадта по правому берегу Западной Двины до населенного пункта Икскюль, где она пересекала реку и шла до местечка Олай-Шлок. Затем западнее мыса Рагацем линия фронта выходила на Рижское взморье, образуя на левом берегу Западной Двины перед Ригой значительный плацдарм, вклинившийся в расположение немецких войск. Приморский участок плацдарма удерживал так называемый Шлокский отряд (два спешенных кавалерских полка, одна пешая дружина ополчения и несколько легких артиллерийских батарей). Отряд постоянно нуждался в артиллерийской поддержке с моря, особенно для отражения атак противника и при собственных наступательных действиях. Все попытки немцев ликвидировать этот плацдарм срывались артиллерийским огнем кораблей. Со второй половины сентября 1915 года германское командование стало широко привлекать самолеты для противодействия кораблям противника, оборудовав гидроаэродром на Ангернском озере. В ответ русские установили на «Славе» и канонерских лодках зенитные орудия, а также включили в состав сил артиллерийской поддержки сухопутных войск учебное судно (гидроавиатранспорт) «Орлица» (3800 т, восемь 75-мм зенитных орудий, два пулемета, четыре гидросамолета.

В начале сентября, подтянув войска и тяжелую артиллерию, германское командование снова начало подготовку к захвату позиции Шлокского отряда. По просьбе штаба 12-й армии на поддержку отряда направили «Славу», «Орлицу», канонерские лодки «Грозящий» и «Храбрый» и семь эсминцев. 12 сентября «Слава» и сопровождающие ее корабли вышли в район боевого развертывания. В 05:20 линкор приготовился к бою, приняв все меры для отражения атак германских самолетов. Для уменьшения поражающего действия осколков авиабомб над палубой «Славы» растянули особую сетку, на которой разложили подвесные койки команды. Снова затопили три бортовых отсека для создания

крена на случай стрельбы с увеличенным углом возвышения орудий. Командование флотом рассчитывало вести огонь по неподвижным целям с кораблей, стоящих на якоре. Поэтому со «Славы» спустили паровой катер для завода верпа на случай, если направление ветра стало бы неблагоприятным. В 06:20 пробил боевую тревогу, и «Слава», снявшись с якоря, направилась к занятому противником берегу в район расположения немецких батарей. Через 40 минут с дистанции 32 кабельтовых «Слава» открыла огонь из 6-дюймовых и 75-мм орудий по кордону Лача. Корректировали огонь гидросамолеты «Орлицы», находившейся под берегом. Немцы отвечали редким огнем. В 08:45 «Слава» отдала якорь, чтобы завести верп для введения в бой артиллерии главного калибра. В этот момент по линкору открыла огонь замаскированная батарея. В 09:05 152-мм шрапнельным снарядом, попавшим в боевую рубку «Славы» через визирную прорезь, убило командира корабля капитана 1 ранга С. С. Вяземского и флагманского артиллериста штаба командующего Балтийским флотом капитана 2 ранга В. А. Свинына, а также четырех матросов. Этим же снарядом были ранены два офицера и восемь матросов, в боевой рубке уничтожены приборы управления огнем левого борта, указатель курса, машинный телеграф, разворочена палуба в походной рубке и перебиты провода указателя положения руля. Второй такой же снаряд, попавший в коечные сетки правого борта, разорвался, убив старшего минного офицера линкора и матроса, и вызвал пожар, который быстро потушили. Третий снаряд смял трап и перебил тали правой кормовой стрелы, четвертый и пятый вновь попали в кормовую стрелу, окончательно ее уничтожив. Шестой снаряд разбил вельбот на правом переднем срезе, но, к счастью, не взорвался. Последний — седьмой по счету — снаряд пробил борт 75-мм каземата.

После гибели капитана 1 ранга С. С. Вяземского в командование «Славой» вступил старший офицер, старший лейтенант В. Н. Марков, который был ранен и

контужен, но остался на своем посту. Видя, что противник хорошо пристрелялся, Марков приказал отходить. Управление рулем пришлось перенести в центральный пост, где за штурвал ввиду гибели рулевых встал штурманский офицер «Славы». Кормовые 6-дюймовые башни линкора продолжали вести огонь по противнику вплоть до момента выхода «Славы» из сферы артиллерийского огня немецких береговых батарей. В 10:00 «Славу» атаковали два германских самолета, сбросивших на линкор три бомбы, которые упали за кормой на расстоянии 0,75 кабельтова, не причинив никаких повреждений.

Отбиваясь от аэропланов огнем 47-мм зенитных орудий, «Слава» вышла из пределов досягаемости артиллерии противника и, наскоро устранив полученные повреждения, в 12:40 возобновила обстрел германских позиций артиллерией главного и вспомогательного калибров с дистанции 73–75 кабельтовых, выпустив за время боя в общей сложности четырнадцать 305-мм и четыреста пятьдесят два 152-мм снаряда. В 13:00, получив с берега сообщение, что атака противника против Шлокского отряда захлебнулась, а немецкие батареи подавлены, «Слава» и другие корабли отряда, прекратив обстрел, ушли в Моонзунд.

Между тем немцы продолжали готовиться к генеральному наступлению с целью захвата Риги. В связи с этим командование Северным фронтом разработало план высадки немногочисленных десантных групп на занятое противником побережье, чтобы вынудить немцев оттянуть часть своих сил с главного направления. Десант решили высадить в 8 км южнее крупного населенного пункта Роэн, расположенного в тылу германских войск, действовавших против Шлокского отряда. К обеспечению высадки десанта были привлечены почти все морские силы Рижского залива, в том числе «Слава», «Орлица», 15 эсминцев, три тральщика и две канонерские лодки. В состав десанта (22 офицера и 514 рядовых) входила и пулеметная команда со «Славы». В качестве высадочных

средств использовались корабельные шлюпки, буксируемые паровыми катерами «Славы». Для отвлечения противника от места высадки «Слава» должна была обстрелять позиции противника севернее Роэна. 6 октября у Куйваста сосредоточились все корабли, выделенные для поддержки десанта. Высадку назначили на 7 октября, но из-за плохой погоды отложили до 9-го. Под прикрытием огня «Славы» и эсминцев десант добился некоторых тактических успехов (уничтожил немецкую роту и взорвал несколько мостов в районе мыса Домеснес) и в 13:00 начал обратную посадку на корабли. В 17:50 корабли ушли в свои базы, у острова Руно остались «Слава», эсминец «Туркменец-Ставропольский» и два тральщика. 10 октября линкор, демонстративно обстреляв Роэн, вернулся на базу. Главной своей задачи десант не достиг, так как немцы усилили оборону побережья, не снимая сил с главного направления. 18 октября после артиллерийской подготовки на приморском участке фронта германские войска перешли в наступление по двум направлениям: на Каммерн и на Одинг вдоль реки Аа (Лиелупе). Первой на помощь сухопутным войскам пришла канонерская лодка «Грозный», дежурившая в Усть-Двинске. На следующий день к ней присоединились канонерские лодки «Храбрый» и «Гиляк» и пять эсминцев. Несмотря на артиллерийскую поддержку кораблей, слабые русские части не выдержали атаки противника и оставили Каммерн, что резко ухудшило положение приморского участка 12-й армии. В день начала наступления противника в район боевых действий подошла «Слава», чьи тяжелые снаряды не только помогли русским войскам к исходу седьмого дня остановить врага, но и позволили самим перейти в наступление и восстановить к 28 октября положение на всех участках фронта. Крайне страдая от огня линкора, немцы ничего не смогли ему противопоставить. Однако командование германским флотом отказывалось предпринимать новый прорыв в Рижский залив, пока армия не возьмет Ригу. Кратчайший же путь к ней вдоль побережья стерегла

«Слава», готовая своими 12-дюймовыми орудиями рассеять любое наступление противника. Имя линкора замелькало в сводках германского командования, которое требовало от моряков ее уничтожения. Немецкая армия усилила оборону побережья, развернув там тяжелые орудия, включая 225-мм железнодорожную батарею. Крупные силы германского флота были стянуты к Ирбенскому проливу к началу ледостава в надежде перехватить и уничтожить «Славу», если та попытается уйти на зиму в Гельсингфорс для ремонта. Единственный русский линкор, активно участвовавший в боях, воспевался русской прессой. Похороны капитана 1 ранга С. С. Вяземского вылились в манифестацию «славянской решимости покончить с тевтонским варварством». Экипаж «Славы», польщенный вниманием общественности, объявил себя «личным врагом кайзера». В ответ германский Император попросил командование своего флота в виде личного одолжения уничтожить «это старое корыто». Однако сделать это было не так легко...

28 апреля 1916 г. «Слава» начала кампанию. (Зимой на случай немецкого наступления «Славе» были приданы прибывшие из Ревеля ледоколы «Геркулес», «Владимир» и «Либавский № 2», на которые возлагалась задача поддерживать сообщение между «Славой», стоявшей у Вердера и базой Рогокюль. Однако зимой 1915–1916 гг. образование льда в Моонзунде и Рижском заливе было настолько сильным, что ледоколы, получив серьезные повреждения, в январе возвратились в Ревель).

С учетом опыта 1915 года задачи артиллерийской поддержки фланга 12-й армии предполагалось решать более организованно, в тесном содействии с сухопутными войсками, для чего при штабе командующего 12-й армии была создана морская группа. Морские силы Рижского залива организационно были разбиты на несколько тактических групп, за каждой из которых были закреплены определенные квадраты. При необходимости в состав групп включался линкор «Слава» и его верный боевой спутник — гидроавиатранспорт «Орлица»,

самолеты с которого должны были прикрывать корабли на огневых позициях с воздуха, а также вести тактическую разведку.

В начале июня «Слава» и другие корабли провели первые стрельбы по берегу с целью проверки схемы связи и организации, а затем приступили к систематической артиллерийской поддержке фланга сухопутных войск.

В конце июня командование 12-й армии узнало о сосредоточении противником сил на приморском участке фронта. Чтобы сорвать готовящееся наступление немцев, русское командование решило нанести по ним удар войсками и крупными силами флота. Для выполнения этой задачи командованием флота были выделены: линейный корабль «Слава», канлодки «Грозящий» и «Храбрый», эсминцы «Сибирский стрелок», «Гайдамак», «Уссурец», «Всадник», «Амурец», «Стерегущий», «Войсковой», «Донской казак» и гидроавиатранспорт «Орлица».

2 июля 1916 г. в 10:30 корабли, разбитые на три группы, заняли назначенные им огневые позиции. «Слава» стала напротив пункта Шмарден и в 11:30 открыла огонь по расположению тяжелых (8" и 9") батарей противника. Ответным огнем немецких батарей «Слава» получила попадание 8" снарядом в поясную броню, не причинившее повреждений. В 13:10 линейный корабль «Слава» был атакован двумя гидросамолетами противника, которые были отогнаны самолетами «Орлицы». При этом пилот с «Орлицы» лейтенант Петров сбил один из атакующих самолетов. Обстрел немецких позиций русскими кораблями продолжался 2–4 июля. В первый день огонь кораблей корректировался флагманским артиллеристом с привязанного аэростата, но из-за воздушной опасности от этого способа пришлось отказаться. В дальнейшем огонь кораблей корректировался береговыми постами. Немцы оказали упорное сопротивление, переходя в контратаки на позиции 12-й армии, ведя яростный артиллерийский огонь по кораблям и атакуя их с воздуха. В районе огневых позиций кораблей непрерывно барражировали самолеты с «Орлицы». 4 июля

линейный корабль «Слава» с миноносцами «Сибирский стрелок» и «Охотник», перейдя от Каугерна к Рагоцему, начал систематический обстрел артиллерией главного и вспомогательного калибров Клапкальнцемских батарей противника, вызвав ряд пожаров и добившись взрыва боезапаса одной из батарей. Около полудня «Слава» была атакована 4 немецкими гидросамолетами, которые были встречены четырьмя гидросамолетами с «Орлицы». В результате воздушного боя один немецкий самолет был сбит лейтенантом Петровым и упал в воду у Рагоцема, причем летчик и механик были взяты в плен. Второй самолет был сбит в расположении противника, остальные два, уклонившись от боя, повернули обратно.

6 июля 1916 г. Ставка приняла решение провести более крупную наступательную операцию против северного фланга противника, имевшую целью заставить немцев отойти от Западной Двины, а затем очистить от немецких войск всю Курляндию. Командующий Северным фронтом генерал Куропаткин (тот самый) решил нанести главный удар от Риги на Бауск. 7 июля он передал командующему Балтийским флотом рекомендацию Ставки высадить в районе Дмеснеса десант для отвлечения сил противника с направления наступления 12-й армии. Однако командующий фронтом, не ожидая окончания подготовки десантной операции, начал 16 июля наступление силами 12-й армии. Флоту было приказано поддержать наступление на приморском участке, где действия развернулись за сутки до начала атаки на главном направлении. У Рижского взморья сосредоточились: линейный корабль «Слава», 2 канлодки, 8 эсминцев и гидроавиатранспорт «Орлица». 15 июля в 08:00 «Слава» и другие корабли заняли места по диспозиции и одновременно с началом артиллерийской подготовки армии открыли огонь по заранее определенным квадратам в пунктах Одинг, Шмарден и Клапкальнцем. Артиллерийская поддержка кораблей продолжалась до 17 июля, однако, несмотря на это, сухопутные войска не смогли прорвать оборону противника на приморском участке.

Под влиянием провала июльского наступления, хотя силы Северного фронта превосходили противника, да еще действовали, взаимодействуя на фланге с флотом, Ставка вернулась к мысли о десантной операции. Вместо отвлечения сил противника десанту ставилась задача нанести главный удар совместно с войсками 12-й армии. Состав десантных сил был определен в 31 батальон пехоты, 12 эскадронов конницы, роту саперов, 72 артиллерийских орудия и 142 пулемета. Это была по замыслу грандиознейшая десантная операция, какую когда-либо приходилось осуществлять Русскому Флоту, да, пожалуй, и флоту советскому. Неизвестно, чем бы она кончилась, если бы ее не отменили. Но, к счастью, ее отменили из-за изменения обстановки на Юго-Западном фронте и, по-видимому, из-за явной невозможности ее осуществления. Кроме того, немцы, получив сведения о подготовке к операции, приступили к подготовке нового прорыва в Рижский залив. Немецкий флот, правда, еще не совсем очухался от грандиозного по масштабам Ютландского боя с Грандфлотом, но мог начать прорыв в любой момент, а остановить его, как показал опыт 1915 г., было не по силам Русскому Флоту. Подготовка к десанту явно показала, что одной «Славы» для обеспечения этой операции недостаточно, и командование Балтийским флотом, наконец, приняло решение усилить морские силы Рижского залива. Моонзундский канал был углублен до 9 м и по нему в Рижский залив были введены линейный корабль «Цесаревич», крейсера «Аврора», «Диана», «Баян» и «Адмирал Макаров». Отмена десантной операции ознаменовала собой период относительного затишья. Немецкий флот приводил себя в порядок после Ютландского боя с англичанами. Русский Флот, особенно силы Рижского залива, отчаянно нуждались в ремонте. 22 октября 1916 г. «Слава» через Моонзундский канал ушла в Гельсингфорс для ремонта, в ходе которого на линкоре была установлена новая артиллерия главного калибра с дальностью огня 115 кабельтовых.

Февральская революция, ознаменовавшаяся массовым убийством морских офицеров в Гельсингфорсе и Кронштадте, к счастью, не коснулась «Славы» именно этой своей стороной. Экипаж «Славы» был крепко спаян двумя годами непрерывных боев. Однако другие аспекты политических перемен в стране не могли обойти корабль. Россия шла к военно-экономическому развалу, не выдержав напряжения трех лет войны. В подобных условиях те невероятные политические свободы, которые предоставило Временное правительство народу, никогда не видевшему и сотой доли этих свобод, могли только приблизить этот развал и привести страну к полной анархии. Это отлично видели и те, кто мечтал о правой диктатуре, и те, кто мечтал о левой. Видел это и противник. Законы управления большими массами людей в условиях хозяйственной разрухи неумолимы. Падала боеспособность и дисциплина. Задерганные и напуганные офицеры терроризировались по любому поводу: их разжаловали в кочегары, оскорбляли, били и просто линчевали. Экипаж «Славы» разделился на сочувствующих всем политическим партиям. В марте 1917 г. на линкоре было 52 большевика, в июне — 73, а в сентябре — 143 человека. На «Славе» находился командующий морскими силами Рижского залива вице-адмирал Бахирев и Комитет морских сил Рижского залива, в задачу которого входили: контроль над действием командования и борьба со шпионажем, провокациями и контрреволюцией. Председателем судового комитета «Славы» стал матрос Николай Зуев, комиссаром при Бахиреве — матрос Либерт. О том, в каких условиях приходилось работать адмиралу Бахиреву, говорит такой эпизод: командующий выразил неудовольствие эсминцу «Победитель» за то, что тот, пройдя полным ходом мимо «Славы», раскачал адмиральский корабль. В ответ на замечание «Победитель» известил весь флот сигналом, что «командующий страдает от качки». Адмирал Бахирев после подобного издевательства подал в отставку. Отставка принята не была. Талантливому и доблестно-

му адмиралу Бахиреву пришлось еще руководить Моонзундским боем, увести из-под носа немцев все корабли из Моонзунда, участвовать в Ледовом походе и быть расстрелянным в 1919 г. в качестве заложника в рамках кампании «Красного террора»...

Развал вооруженных сил, не выдержавших военного напряжения, — следствие любой революции. Немцы, чья агентура инспирировала большую часть потрясений на флоте и в армии, могли теперь пожинать плоды, тем более, что после разгрома штаба Балтийского флота на штабном судне «Кречет», где матросами были убиты командующий флотом адмирал Непенин и ряд флагманских специалистов, немецким агентам удалось похитить секретные кальки минных заграждений, в том числе и Рижского залива. Пока на русских кораблях проводили митинги, ругали правительство и били офицеров, принимая по несколько резолюций в день по любому поводу, противник готовил новое наступление, целью которого был захват Риги и Рижского залива, включая все острова Моонзундского архипелага, обход с фланга центральной минной позиции, прорыв в Финский залив и вытеснение русских войск из Прибалтики с подготовкой последующего наступления на Петроград.

1 сентября 1917 г. немецкие войска начали наступление и 6 сентября взяли Ригу, отбросив русскую армию к Веду. 28 сентября 1917 г. немцы начали высадку десанта на о. Эзель и о. Даго, их флот стал прорываться через Соэлозундский пролив и через Ирбен. Дезорганизация системы обороны и общий развал вооруженных сил быстро дали о себе знать. Героизм отдельных частей и кораблей не мог ничего компенсировать. Всего за неделю немцы достигли всех поставленных задач, кроме уничтожения морских сил Рижского залива, ускользнувших через Моонзундский канал...

Линейный корабль «Слава» включился в сражение 2 октября, подойдя к Касарскому плесу для обстрела Малого Зунда, куда уже прорвались немецкие эсминцы. Как и в былые времена, линкор создал искусственный

крен, чтобы увеличить дальность огня. На позицию у плеса был поставлен также крейсер «Адмирал Макаров». Огонь «Славы» корректировался по радио и ему удалось повредить один немецкий эсминец. Остальные, закрывшись дымзавесами, отошли на запад. Однако к этому времени противник, уничтожив и захватив 12" батарею на о. Сворбе, прорвался через Ирбенский пролив и ввел в Рижский залив 3-ю эскадру линейных кораблей в составе линейных кораблей «Кениг» и «Кронпринц», двух крейсеров «Кольберг» и «Страсбург», флотилии искателей мин и дивизиона тральщиков. Их задачей было завершить операцию ударом по русским кораблям в Моонзунде.

4 октября в 08:00 русские дозорные эсминцы обнаружили приближающиеся силы противника. Адмирал Бахирев приказал линейным кораблям «Слава» и «Гражданин», стоявшим у о. Шильдау, перейти на рейд Куйваста, а остальным кораблям отойти к северу. К 09:00 «Слава» и «Гражданин» (б. «Цесаревич») перешли на рейд Куйваста, после чего адмирал Бахирев перенес свой флаг на крейсер «Баян». К этому времени уже был ясен состав сил приближающегося противника и его строй. Приближался решающий этап боя двух старых русских, почти неразлучных, додредноутов «Слава» и «Гражданин-Цесаревич» с двумя немецкими дредноутами. В 09:50 по тральщикам и эсминцам противника открыла огонь русская береговая батарея на острове Моон, однако вскоре она была подавлена. «Слава», превосходя в дальности огня прочие корабли, находилась севернее «Гражданина» и «Баяна». В 10:05 немецкие линкоры открыли огонь с дистанции 130 кабельтовых. Почти одновременно «Гражданин» открыл огонь из орудий главного калибра по приближающимся тральщикам противника. Вскоре по немецким тральщикам с предельной дистанции 112,5 кабельтова открыла огонь и «Слава». Третьим залпом «Слава» накрыла тральщики, и они отошли к югу, прикрываясь дымзавесой. В 11:00, когда рассеялась дымзавеса, «Слава» снова открыла огонь по

тральщикам, которые снова отвернули, закрывшись дымзавесой. «Слава» перенесла огонь на немецкие линкоры, но те держались на очень большой дистанции и огонь вскоре пришлось прекратить. В этот момент у мыса Патерностер появились немецкие эсминцы, и «Слава» перенесла огонь на них, накрыв их залпом и заставив отойти.

При этом на «Славе» на пятом залпе вышла из строя носовая башня главного калибра, у которой из-за образовавшегося провисания рамы, перекоса вала и сдвинутой двойной броневой шестеренки, невозможно было закрыть замок правого орудия. Предполагая, что повреждение произошло от чрезмерного расширения обтюрирующей подушки, экипаж башни начал ее заменять, но, несмотря на это, замок закрыть не удалось и башня продолжала бездействовать. (По мнению старшего артиллериста «Славы», это повреждение произошло из-за плохого качества металла и небрежного выполнения заводом ремонтных работ осенью 1916 г.). Таким образом, для борьбы с двадцатью 12" орудиями двух немецких линкоров оставалось два орудия того же калибра кормовой башни «Славы» и недальнобойные орудия «Гражданина». Однако «Слава» продолжала вести огонь и один ее залп накрыл линкор «Кениг», упав у него за кормой. «Русские линейные корабли, — пишет немецкий историк Моонзундского боя, — перенесли свой огонь на 3-ю эскадру и очень быстро к ней пристрелялись. Они держались очень умело на границе дальности огня нашей тяжелой корабельной артиллерии (20,4 км). Положение эскадры было крайне неудачным, она не могла ни приблизиться к противнику, ни, стоя на месте, уклониться от его огня». В 11:10 главные силы противника, отойдя к югу, начали обходить русские минные заграждения, оставляя их к западу. Около 12:00, повернув на север, они резко увеличили ход. Обнаружив маневр противника, русские линкоры также повернули на юг. В 12:04 «Гражданин» и «Слава» снова открыли огонь по героическим немецким тральщикам, действующим в течение почти трех часов

светлого времени суток под огнем линкоров. Между тем линейные корабли противника, продолжая большим ходом двигаться на север, быстро сократили невыгодную для них дистанцию и в 12:13 с острых курсовых углов левого борта открыли огонь по русским линкорам. По мере приближения немецких линкоров «Слава» привела их на курсовой угол 135° (из-за невозможности вести огонь из носовой башни) и открыла по ним огонь из кормовой башни главного калибра. Однако призовые комендоры флота открытого моря, испытанные Ютландом, быстро пристрелялись по «Славе», взяв ее в 12:20 в вилку, не превышающую 1 кабельтова. В 12:25 «Слава», увеличившая скорость, чтобы выйти из полосы накрытий, уклонилась вправо, и в 12:35 получила одновременное попадание сразу трех 12" снарядов, от которых произошло сильное сотрясение корабля. Создалось впечатление, что корабль мгновенно приподняли и опустили. Два первых снаряда попали в носовую часть «Славы», причем один из них против машинного отделения левого борта. Все три попадания были подводные — ниже главного броневоего пояса. Один снаряд пробил борт в районе 25-го шпангоута, на 3 — 3,5 м ниже ватерлинии, в помещение носовых боевых динамомашин и, разорвавшись, образовал подводную пробоину диаметром 1,65 м и площадью 2,6 кв. м. Кроме того, этот снаряд произвел разрушения во внутренней переборке бортового коридора. Электричество во всей носовой части корабля погасло, а матросы, находившиеся у динамомашин, едва успели выбежать из помещения, в панике забыв (!) задраить за собой горловину. Вода быстро затопила все помещение и дошла до батарейной палубы. Для предотвращения дальнейшего распространения воды люк экстренного выхода немедленно задраили и поставили на него подпоры. В темноте не успели задраить двери, ведущие из подбашенного отделения в носовой погреб главного калибра и его также затопило. В итоге от этого снаряда «Слава» приняла 840 т воды. Вторым снарядом была нанесена подводная пробоина, затопив-

шая носовое отделение мокрой провизии и шкиперскую, что составило еще 287 т воды. Третий снаряд попал в подводную часть 195-мм броневых пояса против левой машины. Броню пробить снаряду не удалось, он только повредил ее. В машинном отделении появилась небольшая течь, а в трюме — фильтрация воды, с которой справлялись одними осушительными средствами. Трансформаторы и электрические приборы перестали действовать. Аккумуляторная станция оказалась поврежденной. Переговорные трубы были перебиты и управление огнем кормовой 12" башни стало вестись по плутонгам. Газы от разрывов снарядов попали по кочегарной шахте в носовую кочегарку, но кочегары остались на боевых постах. По всем нижним помещениям линкора распространился едкий дым, что привело к панике. Часть личного состава, бросив боевые посты, выскочила наверх, но затем, одев противогазы, вернулась на боевые посты.

Бой продолжался. Немцы вели прицельный огонь на поражение. Им отвечала кормовая башня «Славы», которой командовал лейтенант Иванов. В 12:39 почти одновременно в надводную часть борта «Славы» попали еще два 12" бронебойных снаряда противника. Один из них пробил 152-мм броню, разорвался на церковной палубе, произведя на ней сильные разрушения, уничтожив рундуки, пожарную магистраль, трап, соединяющий соседние палубы, погреба артиллерии малого калибра и кочегарную шахту. На палубе возник пожар — горели командные шкафчики и рундуки. Пятый снаряд пробил 152-мм броню в районе батарейной палубы, разрушил переборку бортового коридора и силой взрыва прогнул переборку угольной ямы. Этим же снарядом был уничтожен перевязочный пункт.

От разрывов снарядов пламя, дым и газы попали через трубу аварийного выхода в помещение центрального поста с такой силой, что два офицера и матросы, находящиеся в центральном посту, были сбиты с ног и контужены. Борьбу с пожарами пришлось вести в очень тяжелых условиях закрытых помещений, заполненных

едким дымом от горения пакли и ветоши и газами. Тем не менее благодаря самоотверженной работе пожарного дивизиона, возглавляемого старшим офицером линкора капитаном 2-го ранга Галлером*, пожары были потушены в течение 10 — 15 мин.

После попадания двух последних снарядов возник пожар в подбашенном отделении левой носовой 6" башни. Горели маты и бушлаты, принадлежавшие комендорам. Все подбашенное отделение наполнилось дымом. Пожар начали тушить три матроса, пытаясь сообщить в башню о случившемся, но никто не отвечал, так как переговорная труба оказалась перебитой. Опасаясь распространения огня, матросы по собственной инициативе затопили погреб башни водой.

В результате полученных попаданий «Слава» приняла в носовую часть 1127 т воды, получив крен 4–5°, достигший через 10 мин 8°, а также дифферент на нос. От возникшего крена стало трудно управлять артиллерийским огнем. Командир «Славы» капитан 1-го ранга Антонов приказал выравнивать крен затоплением симметричных отсеков правого борта. Вскоре крен уменьшился до 4°, но от принятой воды «Слава» села носом еще на 1,5 м, что уже делало сомнительным проход линкора по мелководному Моонзундскому фарватеру.

Между тем через сальники и ненадежные переборки старого корабля продолжалось распространение воды. Когда крен «Славы» дошел до 5°, вода стала затоплять кормовую кочегарку, поднявшись до уровня топочных

* Старший офицер «Славы», капитан 2-го ранга Л. М. Галлер в советское время занимал последовательно должности командира линкора «Марат», командующего Балтийским флотом, начальника Главного Морского штаба и заместителя Наркома ВМФ. В 1948 г. адмирал Галлер был арестован по обвинению в передаче союзникам в годы второй мировой войны немецких торпед, захваченных на одной из потопленных в Финском заливе немецкой подводной лодке. И хотя на передачу торпед была санкция трех членов политбюро и ГКО: Молотова, Берии и адмирала флота Кузнецова, суд под председательством маршала Говорова приговорил Галлера к 10 годам тюремного заключения, лишив его звания адмирала. В 1950 г. Л. М. Галлер умер в тюрьме, предвзвременно сойдя с ума.

дверец двух котлов, которые пришлось немедленно вывести из действия и удалять воду с помощью двух турбин. Воду, поступающую в левое машинное отделение, пытались откачивать насосом и турбиной, но их работа оказалась недостаточно эффективной, и положение становилось угрожающим, поскольку работающая машина мотылями погружалась в воду, разбрызгивая ее и создавая фонтаны, затрудняя управление главными механизмами. Фонари масляного освещения, зажженные на случай повреждения электричества, заливались водяными брызгами. По мере проникновения воды через пробойны в другие кочегарные отделения, котлы приходилось выводить из действия, давление пара постепенно падало и машины не могли давать требуемого числа оборотов. Среди машинистов началась паника. Опасаясь гибели корабля, несколько машинистов самовольно бросились наверх. Думая, что на это последовало официальное распоряжение, весь личный состав машинных отделений бросил свои боевые посты и направился на верхнюю палубу выяснять обстановку. В этот момент боевая обстановка потребовала изменения хода «Славы». Командир корабля передал это приказание по машинному телеграфу, но выполнить его было некому, так как машинное отделение было покинуто. (Революционная дисциплина!). Случайно оказавшийся вблизи машинного отделения минный инженер-механик, услышав звонки телеграфа, заглянул в машинное отделение и увидел только одного унтер-офицера у правой машины. Из-за полного отсутствия личного состава у левой машины, инженер-механику пришлось самому встать на ее управление. При этом корабль мог идти только малым ходом (34 оборота).

Бой продолжался. Попадания получили «Гражданин» и «Баян», на котором вспыхнул пожар. Видя бессмысленность дальнейшего продолжения боя, адмирал Бахирев в 12:40 приказал начать отход на север по Моонзундскому проливу. Хотя немцы довольно быстро подавили русскую береговую батарею на о. Моон, им не

удалось сразу пройти в северную часть Моонзунда из-за большой минной опасности. Немецкие линейные корабли продолжали вести огонь по отходящим русским линкорам, стреляя пятиорудийными залпами с дистанции от 110 до 125 кабельтовых. В районе о. Шильдау «Слава» и «Гражданин» были атакованы шестью немецкими бомбардировщиками, сбросившими до 40 бомб, но не достигшими попаданий. Два самолета при этом были сбиты. В 12:50, когда дистанция достигла 128 — 130 кабельтовых, линейные корабли противника прекратили огонь.

Между тем крен и дифферент «Славы» продолжали увеличиваться. Капитан 1-го ранга Антонов, опасаясь потери остойчивости и увеличения крена, приказал рулевому переключать руль постепенно, с большой осторожностью. Командиру «Славы» уже было ясно, что мелководный фарватер Моонзунда уже стал непроходимым для линкора. Верный страж Рижского залива, «Слава», не хотела покидать свой боевой пост, желая на нем умереть. У каждого корабля своя душа и свои склонности...

Понимая, что «Славе» не уйти из Моонзунда, капитан 1-го ранга Антонов попросил разрешения взорвать корабль, опасаясь, что в противном случае линкор может попасть в руки противника. Адмирал Бахирев приказал командиру «Славы», пропустив вперед «Баяна» и «Гражданина», затопить корабль при входе в Моонзундский канал, предварительно взорвав погреба. Однако при входе в канал «Слава», чтобы не столкнуться с «Гражданином», отвернула вправо и продолжая катиться вправо, врезалась форштевнем в грунт в стороне от фарватера.

В 13:02 у борта «Славы» ошвартовались миноносцы «Сильный», «Войсковой», «Донской казак», буксир «Москито» и тральщик, чтобы снять экипаж линкора. В 13:20 последовал приказ командира «Славы» подготовить фитили подрывных патронов в трех погребах. (Общий вес 173 кг пироксилина).

К 13:42 на «Славе» остались только командир корабля, 5 офицеров и 25 матросов, главным образом из расчета зенитных орудий — над умирающим линкором постоянно кружились немецкие самолеты.

Обойдя все палубы и убедившись, что корабль покинут, капитан 1-го ранга Антонов приказал зажечь фитили подрывных зарядов и всем оставшимся на борту перейти на миноносец.

В 13:58 на «Славе» произошел взрыв чрезвычайной силы. Вверх, на высоту мачт, взметнулись языки пламени, дыма и раскаленного газа. Для верности эсминец «Туркменец-Ставропольский» в упор выпустил в «Славу» торпеду. После взрыва торпеды на корабле вспыхнул сильный пожар, раздалось еще несколько взрывов. Корабль с сильным креном на правый борт опустился на грунт, имея всю верхнюю палубу и надстройки над водой. Вся кормовая часть линкора была разрушена и представляла собой отделившиеся развалины. «Слава», сотрясаемая внутренними взрывами, горела еще сутки. Долго над местом гибели линкора висело облако дыма. Корпус «Славы» еще долгие годы находился в проливе и был окончательно разобран лишь в 1956 г.

Корабль находился в строю 12 лет.

Зачислен в списки флота 04.05.1901. Исключен из списков — ?

Линейный корабль «Слава» числился в 5-м Флотском Его Императорского Высочества Генерал-Адмирала Алексея Александровича Экипаже.

Командиры линейного корабля «Слава» 1905—1917 гг.

- 1905—1906 гг. — капитан 1-го ранга Князев
- 1906—1907 гг. — капитан 1-го ранга Русин
- 1907—1908 гг. — капитан 1-го ранга Баженов
- 1908—1910 гг. — капитан 1-го ранга Кедров
- 1910—1913 гг. — капитан 1-го ранга Коломейцев
- 1913—1914 гг. — капитан 1-го ранга Рихтер
- 1914—1915 гг. — капитан 1-го ранга Вяземский

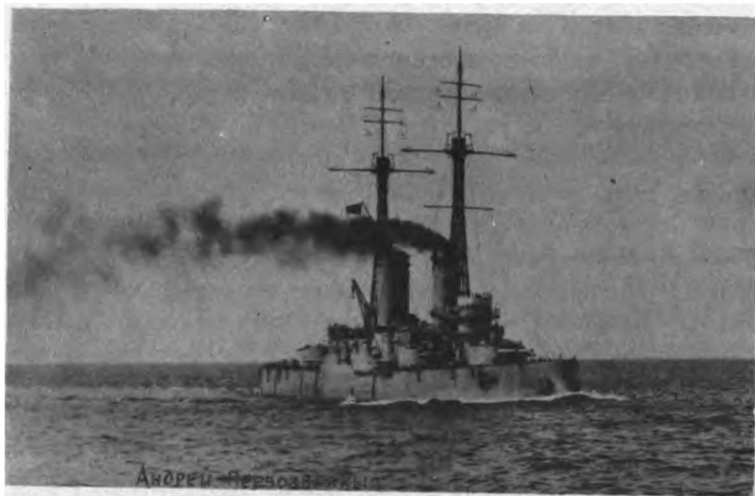
1915 г. — ст. лейтенант Марков (до 12 ноября)
1915–1916 гг. — капитан 1-го ранга Ковалевский
1916 — март 1917 гг. — капитан 1-го ранга Плен
1917 г. — капитан 1-го ранга Антонов

**Русские адмиралы, державшие
свой флаг на «Славе»**

1906–1907 гг. — контр-адмирал Эберггард
1908–1910 гг. — контр-адмирал Литвинов
1911–1912 гг. — вице-адмирал Эссен
1912–1914 гг. — контр-адмирал Фрезен
1914–1915 гг. — контр-адмиралы Максимов и Тру-
хачев
1916 г. — контр-адмирал Старк
1917 г. — вице-адмирал Бахирев

АНДРЕЙ ПЕРВОЗВАННЫЙ

Андрей Первозванный — первый ученик Иисуса Христа, апостол и святой христианской религии. Распят римлянами на косом кресте в форме буквы Х. Считался патроном Русского флота с легкой руки Петра I, учредившего в 1699 г. орден Андрея Первозванного в качестве высшей награды и военно-морской Андреевский флаг.



«Андрей Первозванный» (ББ-18)

Водоизмещение: 17400 т

Главные размерения: 140,2х24,4х8,2 м

Скорость максимальная: 18 узлов

Вооружение: четыре 12-дюймовых орудия в башнях, четырнадцать 8-дюймовых (203мм) орудий (8 орудий в четырех двухорудийных башнях и 6 — в казематах), двенадцать 120-мм и четыре 75-мм орудия, 2 десантных пушки, 8 пулеметов, 3 подводных ТА

Мощность механизмов: 17600 л. с.

Бронирование: Борта — 79–216 мм
Казематы — 79–152 мм
Башни — 127–203 мм
Палуба — 39–60 мм
Боевая рубка — 152–203 мм
Экипаж (штатный): 31 офицер, 926 матросов
Тип: «Император Павел I»

Эскадренный броненосец «Андрей Первозванный» был заложен 11 мая 1903 г. на стапеле Галерного острова Санкт-Петербургского порта в качестве второго корабля типа «Император Павел I». Строительство корабля велось в рамках программы 1903 г. Руководил постройкой корабельный инженер Афанасьев В. Я. Разработка проекта кораблей этого типа представляла из себя дальнейшее развитие броненосцев типа «Бородино» с большим водоизмещением и с заменой 6" вспомогательного калибра на 8", а 75-мм орудий — на 120-мм. Работы на стапеле, где был заложен «Андрей Первозванный», начались в марте 1904 г., но вскоре были приостановлены, поскольку опыт русско-японской войны продемонстрировал необходимость коренных изменений в проекте корабля. Этих изменений было разработано 17 вариантов. Полностью была изменена система бронирования, которое было продлено на носовую оконечность, верхнюю палубу, верхний каземат и его крышу, а также усилено бронирование нижнего каземата, а верхний броневой пояс выполнен сплошным по всей длине корабля. Масса брони на «Андрее Первозванном» достигала 35% водоизмещения. Был увеличен запас боевой плавучести и остойчивости, каземат со 120-мм орудиями поднят на верхнюю палубу, с учетом опыта войны улучшены все системы корабля. Защита всех жизненно важных частей обеспечивалась двумя броневыми стенками, первая из которых вызывала разрыв снаряда, а вторая задерживала осколки. Улучшения непотопляемости удалось достичь благодаря отнесению от бортов на 2,5 м продольных переборок, расположенных под нижней

броневой палубой, автоматического уменьшения крена при затоплении одного из машинных отделений, что обеспечивалось специально оборудованными междудонными отсеками. Громоздкие якоря Холла без штоков заменили еще более громоздкие якоря со штоками, что положило начало применению на русских линейных кораблях бортовых клюзов для втягивания якорей. Однако, несмотря на это, трудоемкая и опасная работа укладки якорей по-походному все еще применялась. Особый внешний вид кораблю придавали высокие трубчатые мачты американского образца, увенчанные тяжелыми марсами, где планировалось установить систему центральной наводки орудий главного калибра. Подобная конструкция по мнению американцев должна была значительно увеличить прочность мачт, а следовательно, и живучесть системы центральной наводки. Эти изменения, а также забастовки и беспорядки на заводах в 1905 г. привели к тому, что работы по постройке корабля шли крайне медленным темпом, порой прекращаясь полностью. Лишь к осени 1906 г. ход работ удалось ввести в нормальное русло. Эскадренный броненосец «Андрей Первозванный» был спущен на воду 20 октября 1906 г., пробыв на стапеле рекордный срок в 3,5 года, но все-таки на год меньше головного корабля этого типа «Император Павел I».

Началась не менее продолжительная эпопея по достройке корабля. 10.10.1907 г. эскадренный броненосец «Андрей Первозванный» был переклассифицирован в линейный корабль. (В том же году англичане, введя в строй линейный корабль «Дредноут», совершили революцию в военном кораблестроении, сделав достройку «Андрея Первозванного» и «Павла I» бессмысленной, поскольку уже было совершенно ясно, что по окончании постройки эти корабли будут несколько превосходить по бронированию и вооружению английские броненосцы типа «Кинг Эдвард VII» постройки 1904 года и несколько уступать броненосцам типа «Лорд Нельсон» — последним английским додредноутам, введенным в строй

на четыре года раньше «Андрея Первозванного». Но отступить было поздно. Разобрать корабли после четырехлетнего периода строительства, конца которому еще, правда, было не видно, никто не мог решиться). Достройка «Андрея Первозванного» продолжалась. Ижорский завод поставлял броню, Обуховский — артиллерию, Франко Руи — машины, заграница — приборы и оборудование. В 1907 г. в Морском министерстве подняли вопрос о выделении кораблестроительной части С.-Петербургского порта в самостоятельный судостроительный завод по образцу Балтийского. 5 января 1908 г. по Высочайшему повелению, объявленному приказом по Морскому министерству судостроительные верфи Нового Адмиралтейства и Галерного островка выделялись из состава порта, объединяясь под общим названием «Адмиралтейский судостроительный завод». В этот момент линкор «Андрей Первозванный» находился в состоянии готовности лишь на 69,06%, будучи в постройке уже 5 лет. Лишь в 1910 г. линейный корабль «Андрей Первозванный», перезимовав в Кронштадте, начал всесторонние испытания артиллерии, машин и прочих систем. Испытания выявили недостатки всех систем корабля. Прогибалась палуба при бортовом залпе, садился пар — линкор не мог достигнуть проектной скорости, не ладилась наладка центральной наводки. Пролетел 1911 год, прошедший в испытаниях и переделках. Лишь 12 апреля 1912 г. линейный корабль «Андрей Первозванный» был освящен и введен в строй, пробыв 9 лет в стадии постройки и сдаточных испытаний. Сметная стоимость постройки «Андрея Первозванного» 20177226 рублей (механизмы, изготовленные Франко-Русским заводом, — 3560000 рублей). Таким образом, общая сметная стоимость постройки линкора составила 23737206 рублей. Еще до спуска командиром «Андрея Первозванного» был назначен капитан 1-го ранга Руднев, шумно прославившийся как командир скандально-знаменитого крейсера «Варяг». Однако герой Чемульпо, видимо, еще не совсем пришедший в себя от той славы, что обрушилась на него

после гибели «Варяга», не смог организовать дисциплины и хода работ на «Андрее Первозванном» в тяжелом 1906 г., когда народ по традиции требовал у правительства отчета за проигранную войну, и был снят с должности. Достройкой и испытаниями линкора руководил капитан 1-го ранга Шванк. После ввода «Андрея Первозванного» в строй командование линкором принял капитан 1-го ранга Зеленой А. П.

Весь 1912 г. на «Андрее Первозванном», несмотря на то, что он уже считался введенным в строй, продолжались испытания, сдаточные работы и различные переделки. Неожиданно выяснилось, что на линкоре никуда не годная система вентиляции, и санитарная служба флота потребовала ее замены. Менялось сетевое заграждение, устанавливались дополнительные броневые щиты для защиты от осколков компрессоров 12" и 6" орудий, укреплялись мамеринцы башен, улучшалась система водоснабжения. Вместе с тем на линкоре заканчивался начатый еще в 1911 г. монтаж новой системы управления артиллерийским огнем, т. н. «совмещенной стрелки», предусматривающей управление огнем из боевого центрального поста с передачей туда приказов по переговорным трубам.

Зачисленный в состав бригады линейных кораблей «Андрей Первозванный» включился в боевую подготовку Балтийского флота в тот момент, когда все прочие оперативные помыслы были подчинены желанию остановить в случае войны прорыв немецкого флота в Финский залив на т. н. центральной минно-артиллерийской позиции. Все лето прошло в учениях на Балтике, а в начале сентября «Андрей Первозванный» в составе бригады линейных кораблей вместе с бригадой крейсеров и минными заградителями «Амур» и «Енисей» совершил поход в Копенгаген.

Зиму 1912–1913 гг. линкор провел в Гельсингфорсе. Зимой на корабле установили новые приборы для продувания каналов орудий главного калибра после выстрела, а также цилиндры из термоткани для прогре-

вания орудий перед стрельбой в сильные морозы. Кроме того, практика показала, что в 8" башенных орудиях линкора зарядание вручную производится с большим успехом нежели механическое. Система зарядания была переделана соответствующим образом, а высвободившиеся электромоторы было решено использовать для независимой подачи боезапаса в случае порчи зарядников.

Кампания 1913 г. началась беличьим колесом смотров и парадов по случаю 300-летия дома Романовых, закладки порта Императора Петра Великого, различных визитов и церемоний. Вместе с тем под руководством неутомимого и талантливого адмирала Эссена продолжала выполняться программа боевой подготовки флота. «Андрей Первозванный», которому-то и в Финском заливе было тесно, учился ходить без лоцмана шхерами, маневрировать в узкостях, а главное — учился стрелять. Невероятно меткий артиллерийский огонь японцев в Цусимском сражении стал образцом и пределом мечтаний русских моряков.

4 июня 1913 г. линейные корабли «Андрей Первозванный» и «Император Павел I» вели огонь по щиту, буксируемому линкором «Слава». Результаты стрельб линкоров, произведенных в присутствии царя, были средними — переходящий приз достался крейсеру «Баян». После окончания летней программы боевой подготовки «Андрей Первозванный» в составе бригад линкоров и крейсеров вместе с четырьмя эскадренными миноносцами и транспортом «Рига» совершил поход в Англию, Францию и Норвегию. Намеченный заход в один из немецких портов был отменен — напряженная международная обстановка уже явно обозначила большую европейскую войну где-то в недалеком будущем.

Перезимовав, как обычно, в Гельсингфорсе, «Андрей Первозванный» включился в кампанию 1914 г. 9 июня бригада русских линкоров, ведомая крейсером «Рюрик», встретила в море идущую с дружеским визитом в Петербург эскадру адмирала Битти. Великобритания давала гарантию, что не бросит Россию в случае

войны с Германией. Снова торжества, смотры, салюты, банкеты, клятвы и обещания... Шумно кончалась целая эра в истории человечества в надвигающемся зареве мировой бойни, коренным образом изменившей мир. А на Балтике продолжал нести свою службу «Андрей Первозванный» — последний русский додредноут, устаревший еще до ввода в строй, страшный в своей бессмысленности, с явными признаками вырождения в своем внешнем облике. В нем было что-то мистическое — ведь корабль родился на свет тогда, когда его класс умер. Подобно ожившему бронтозавру «Андрей Первозванный» продолжал бороздить свинцовые воды Балтики со своим однотипным собратом «Императором Павлом I» и двумя еще более древними линкорами «Цесаревичем» и «Славой». Но последние хоть родились в годы расцвета своего класса...

Почти одновременно с сараевскими выстрелами 6 июля 1914 г. «Андрей Первозванный», маневрируя у о. Оденсхольм, напоролся на подводный камень и, повредив днище, вынужден был идти в Кронштадт для докового ремонта. Одновременно был решен вопрос с мачтами линкора. Этими мачтами гордился весь флот. Это были огромные решетчатые башни спирально закрученных стальных труб, мощным штопором ввинченных в небо на высоту 30 метров и схваченных десятью стальными кольцами. «Две Александровские колонны в натуральную величину, поставленные на палубу», — писал об этих мачтах Колбасьев — юный гардемарин, проходивший практику на борту линкора. Гордились этими мачтами потому, что они были точной копией решетчатых мачт американских дредноутов, и потому, что ни один из дряхлеющих кораблей Русского Флота не имел подобной красоты. Напоминая своими сложными очертаниями Эйфелеву башню, конструкция мачт говорила о последнем слове военно-морской техники: на тяжелых марсах этих мачт должна была быть смонтирована система центральной наводки орудий главного калибра. Но после монтажа системы « совме-



ценной стрелки» в марсовой системе центральной наводки отпала необходимость и мачты остались стоять «на страх врагам», прибавляя вырожденческому виду «Андрея Первозванного» еще более грозной величественности. Когда же после выстрелов в Сараево неизбежность войны стала очевидной, а свойственная России легкомысленная воинственность мгновенно задавила здравый смысл, то стало ясно, что решетчатые мачты не гордость корабля, а его гибель. «Две Александровские колонны, разгуливающие по Балтийскому морю, — писал Колбасьев, — заметны на крайнем пределе видимости. Они торчат в прицелах немецких орудий превосходной точкой наводки. Они предательски указывают курсовой угол «Андрея Первозванного», облегчая пристрелку немецких орудий. Привлекая, как огромные магниты, снаряды противника, они при первом попадании готовы рухнуть на палубу всеми тоннами своей стали, заклинивая башни, пробивая рубки, убивая людей. Беспольные украшения, лишённые всякого смысла при отсутствии на них центральной наводки, они торчат над кораблем заранее приготовленными надмогильными памятниками».

По выходе из дока к борту «Андрея Первозванного» подошел плавкран и зацепил мачту, после чего ее трубчатое основание было подрезано ацетиленом и «Эйфелева башня» повисла на стропах. Плавкран отошел, доставил грот-мачту линкора в порт и вечером вернулся. Ночью снимали фок-мачту, а на следующий день 3 августа 1914 г. на их место были установлены «тщедушные, покрашенные в шаровый цвет бревна» — обычные корабельные мачты. 5 августа линейный корабль «Андрей Первозванный» вышел из Кронштадта в Гельсингфорс, чтобы соединиться с бригадой линкоров. Шел уже 5-й день войны. «Андрей Первозванный» не участвовал в первом, паническом выходе в море трех линкоров 31 июля, когда эскадра шла на смерть, готовясь встретить у центральной позиции весь немецкий флот открытого моря, который, поиграв с Русским Флотом, как «дюжина

котов с одной мышью», прорвется в Финский залив и нанесет смертельный удар по Петербургу. Но в отрезвляющем свете дня растаял кошмарный призрак боя на центральной позиции — немецкий флот открытого моря оказался связанным армадами английского флота. До гибели «Паллады» 11 октября «Андрей Первозванный» вместе с тремя другими додредноутами, ведомыми неукротимым Эссенем, ежедневно и все более смело выходил к центральной позиции, обеспечивая действия легких сил. В своем неистовстве Эссен забыл о подводных лодках противника. После гибели «Паллады» линкоры укрылись в Гельсингфорсе, изредка выходя стратегическими фарватерами в тыловые зоны, свободные от подводных лодок противника.

12 ноября 1914 г. «Андрей Первозванный» возвращался с моря на Гельсингфорский рейд, войдя (14:30) в Лонгэрнский проход. Из-за имевшегося дифферента на нос корабль плохо слушался руля и командир для лучшего управления в узкости изменял ход машинами. Опасаясь, что сильное боковое течение может снести с фарватера плохо управляемый корабль, командир решил стать на якорь. Однако оба отданных якоря не забрали за грунт и линкор, двигаясь по инерции вперед, не слушаясь руля, шел прямо на банку и вскоре плавно, без толчка, коснувшись носом грунта, сел на подводную скалу. Немедленно обеими машинами был дан полный назад, но корабль с места не двигался. На помощь были вызваны портовые буксиры, на которые были поданы стальные перлины. Трюмный инженер-механик по приказу с мостика осмотрел подводную часть корабля и нашел деформированный лист обшивки, прилежавший к килю в районе 5–7 шп. Подобные повреждения были обнаружены между 10 и 12 шп. с прогибом до 7,6 см. По левому борту имелась небольшая вмятина днища в районе 26–43 шпангоутов, причем течи нигде не оказалось. Был произведен промер, и для получения дифферента на корму командир приказал перегрузить боезапас носовых погребов на кор-

му. Однако буксиры не смогли стащить «Андрея Первозванного» с мели, несмотря на то, что линкор помогал им машинами и шпилями выхаживал якорные канаты. Для облегчения линкора были спущены на воду все шлюпки и катера, кораблю был придан крен $3,5^\circ$ на ПБ, а машина давала 100 об/мин. в режиме полного заднего хода. Но все было тщетно — «Андрей Первозванный» неподвижно оставался на мели. Вечером на линкоре решили воспользоваться повышением воды в заливе на 1 м и возобновили работы по снятию линкора с мели. Но снова все было тщетно. Огромный корабль неподвижно сидел на скале. В течение ночи на портовые баржи был выгружен боезапас 8" артиллерии и уголь из носовых ям, а для увеличения дифферента на корму в кормовые дифференциальные цистерны было принято 220 т воды. Однако только после прихода трех мощных буксиров, килектора и лоцманского парохода с помощью работающих на полный назад машин самого линкора, «Андрея Первозванного» удалось сдвинуть на несколько метров вправо. Спущенные водолазы установили, что линкор сидел на скале от 26 до 43 шпангоута левым бортом. С огромным напряжением всех средств, действовавших непрерывно в течение суток, к вечеру удалось подать «Андрея Первозванного» еще на несколько метров вправо. 14 ноября свежий ветер с моря нагнал воды, повысив ее уровень в заливе и благодаря этому линкор удалось стянуть со скалы. Откачав принятую балластную воду и погрузив боезапас, «Андрей Первозванный» 15 ноября благополучно пришел в Гельсингфорс, откуда был направлен в Кронштадтский док для замены деформированных листов обшивки.

К началу кампании 1915 г. Русский Флот пополнился четырьмя дредноутами, сведенными в 1-ю бригаду линейных кораблей. Помимо 6 крейсеров, дивизиона эсминцев и подводных лодок 1-й бригаде были приданы линейные корабли «Андрей Первозванный» и «Император Павел I». Составляя основные силы фло-

та, эти корабли были развернуты в тылу центральной позиции, план вероятного боя на которой был переработан штабом флота с учетом опыта кампании 1914 г. Согласно новому плану боевой порядок главных сил, сосредоточенных в тылу центральной минно-артиллерийской позиции состоял из шести маневренных групп. В 1-ю и 2-ю группы входили новые линейные корабли-дредноуты, а 3-я группа включала в себя линкоры «Андрей Первозванный» и «Император Павел I» с приданным крейсером «Богатырь». Линейные корабли всех маневренных групп должны были главным калибром совместно с береговой артиллерией вести огонь по главным силам противника, форсирующим минные заграждения, а противоминной артиллерией совместно с крейсерами всех шести групп — по тральщикам. Сложные системы подчинения, приказ о перемещении линкоров только с разрешения Ставки, ожидание боя на центральной позиции, которого так и не произошло, — все это практически привязало «Андрея Первозванного» и «Павла I» вместе с линкорами-дредноутами к Гельсингфорсу, где они оставались в бездействии в течение всей войны. Редкие выходы в море на прикрытие минных постановок, плавания тыловыми фарватерами, учебные стрельбы, нескончаемые погрузки угля, многочисленные посадки на мель и адская работа по снятию с мели, ремонты-стоянки во льду в течение долгих зимних месяцев — так проходила война для «Андрея Первозванного» и остальных линкоров, кроме «Славы» и отчасти «Цесаревича».

29.06.1915 г. на «Андрея Первозванного» был назначен новый командир — капитан 1-го ранга Георгий Оттович Гадд. В конце июля 1915 г. «Андрей Первозванный» и «Император Павел I» были переброшены в Эре для поддержки перехода линкора «Слава» в Рижский залив на случай, как говорилось в приказе, «возможных неожиданностей». Но неожиданностей не произошло, и линкоры вернулись в Гельсингфорс. Кампания 1915 г. прошла для «Андрея Первозванного» фактически без

всяких событий. Медленное движение за тральщиками по узким фарватерам, постоянная готовность к выходу на центральную позицию, погрузки, погрузки, погрузки угля, стоянки за сетевыми заграждениями, приказы на выход в море и их отмена. Среди матросов, не посвященных в планы командования флотом, росло недовольство. Фактическое бездействие линкора на фоне усиливающихся боев в Рижском заливе, где одна «Слава» отбивалась от немецких дредноутов «при молчаливом сочувствии» главных сил флота, было непонятно матросам и было непонятно противнику, который никогда не собирался форсировать центральную позицию. По «Андрею Первозванному» поползли слухи об измене офицеров, особенно тех, кто имел несчастье носить немецкие фамилии. Приближалась зима. Пройдя плановый ремонт в Кронштадте, «Андрей Первозванный», ведомый целым дивизионом тральщиков, вернулся в Гельсингфорс и вмерз в лед до весны 1916 г. Кампания 1916 г. прошла для «Андрея Первозванного», как и предыдущие: линкоры, хотя и были переподчинены непосредственно командующему флотом, а сам флот — Ставке, оставались в бездействии, упорно ожидая прорыва немцев через центральную позицию. В июне 1916 г. «Андрей Первозванный» и «Импéратор Павел I» были переброшены в Люме для прикрытия легких сил, действующих на коммуникациях противника. Линкоры находились в готовности к выходу по требованию командующего отрядом крейсеров. Но такого требования так и не поступило, и в конце июля 1916 г. линкоры вернулись в Гельсингфорс. Свое первое боевое крещение «Андрей Первозванный» чуть не получил уже после окончания кампании 1916 г. 19 ноября «Андрей Первозванный» вместе с крейсерами «Рюрик» и «Баян», снявшись с якоря на Свеаборгском рейде, направился в Кронштадт для планового ремонта. Линкор шел головным, за ним в кильватер шли «Рюрик» и «Баян». Расстояние между кораблями было 3 кабельтовых, скорость 14 узлов. У маяка Грахару к отряду присоединились 4 эс-

минца 8-го дивизиона. В 21:00, проходя траверз маяка южных Гогланд, «Андрей Первозванный», будучи головным, вошел на минное заграждение, выставленное немецким подводным заградителем «ИС-27». Каким-то чудом линкор прошел заграждение, на котором подорвался следующий за ним «Рюрик», получивший тяжелые повреждения. Через 35 мин. после взрыва отряд двинулся дальше и ведомый «Андреем Первозванным» дошел до Лавенсарского буя, где встал на ночь на якорь. Утром следующего дня «Андрей Первозванный» привел отряд в Кронштадт. Пройдя ремонт, «Андрей Первозванный» вернулся в середине декабря в Гельсингфорс и снова вмерз в лед рейда рядом со своим собратом «Павлом I». А между тем Россия уже разваливалась, не выдержав усилий спровоцированной ею же войны. Фатальные неудачи на фронтах, правительственная чехарда, развал экономики — все предвещало надвигающуюся национальную катастрофу. Немецкая агентура, сея через левые партии панические слухи об измене, наэлектризовывала личный состав русской армии и флота. Разведка противника проделала огромную работу по дискредитации несчастного русского императора Николая II и его семьи. Какими бы недостатками не обладал последний русский царь, ретроспективный анализ показывает, что по меньшей мере 75% слухов, распускаемых о нем в то время и считавшихся долго достоверными, являются абсолютной чушью и клеветой. Целью этих слухов, как и многого другого, было ускорение развала России и уничтожение ее как государства...

14 марта 1917 г. на борт «Андрея Первозванного» прибыл командующий флотом адмирал Непенин и объявил экипажу линкора об отречении от престола Императора и о переходе власти к Временному правительству. 16 марта из Петрограда вернулся командующий 2-й бригадой линейных кораблей контр-адмирал Небольсин, привезя официальные акты отречения. Государство, 1000 лет именуемое Россией, рухнуло, и в грохоте первых обвалов ее крушения среди многих

трагических событий того времени началась кровавая резня офицеров на кораблях, стоявших в Гельсингфорсе.

Офицеры «Андрея Первозванного», отстреливаясь, укрылись в кают-компаниях и забаррикадировались. Стоя на мостике, матросы из винтовок обстреливали кают-компанию через световые люки. Часть матросов сошла на лед и начала обстреливать иллюминаторы кают-компаний. Офицеры прижимались к переборкам, укрывались в мертвом пространстве под иллюминаторами под градом пуль, выпускаемых людьми, с которыми они почти четыре года делили все тяготы боевой службы. На «Андрее Первозванном» по штату военного времени было более 1000 матросов. Все они в той или иной степени в течение долгих стоянок в Гельсингфорсе подвергались обработке со стороны представителей различных русских «социалистических» движений, руководимых немецкой разведкой, через институт Парвуса в Стокгольме. Немцы, видимо, не очень верили, если верили вообще, в грандиозный проект Парвуса сокрушения и расчленения России путем захвата власти в стране левыми экстремистами. Даже после октября 1917 г., когда этот план осуществился, немцы все еще не до конца верили в его реальность. Они вели войну и пока все, что им было нужно, как любой воюющей стороне,— это уничтожить как можно больше противника. Неохотно веря в прогнозы Парвуса, они, тем не менее, составили списки русских офицеров, подлежащих уничтожению. Эти списки корректировались каждые полгода в ожидании удобного случая, который наконец настал...

Винтовочные пули продолжали через световые люки и иллюминаторы крошить тиковую отделку переборок кают-компаний линейного корабля «Андрей Первозванный». Мичман Воробьев, пытавшийся перебежать в более безопасное место, был тяжело ранен. Темнело. Огонь продолжался. Через световые люки в кают-компанию был направлен свет прожектора с кормового мостика. Капитан 1-го ранга Гадд пытался через забаррикадированную дверь вести с матросами переговоры, чтобы от-

править мичмана Воробьева в госпиталь на берег. Авторитет командира на «Андрее Первозванном» был очень высоким. Утром матросы вызвали его на мостик на переговоры. Командир «Андрея Первозванного» с ужасом шел по вверенному ему кораблю. На льду лежали трупы кондукторов и унтер-офицеров, пытавшихся не допустить того, что произошло. Среди толпившихся на палубе матросов командир заметил несколько посторонних унтер-офицеров, вооруженных винтовками. Это были посланцы из Кронштадта — колыбели революции и центра немецкой шпионско-диверсионной деятельности на Балтике. Они привезли в Гельсингфорс списки подлежащих уничтожению офицеров.* Капитан 1-го ранга Гадд поднялся на мостик. Он пытался объяснить матросам, что идет война, что четыре года офицеры и команда «Андрея Первозванного» жили единым коллективом и что офицеры никак не заслужили к себе подобного отношения. «Изменники, — ревела толпа матросов. — Немецкие шпионы!» Раздались крики, призывающие к расправе над командиром. Один из кронштадтцев вскинул винтовку. Его обезоружили матросы линкора. Поднялся гвалт голосов. «Не трожьте нашего командира! На штыки его! Смерть дракону! Не дадим командира!» (Интересно отметить, что кронштадтские «революционеры», выполняющие, пусть даже неосознанно, задание немец-

* Конечно, было невозможно осуществить уничтожение офицеров по спискам в условиях Февральской революции в Гельсингфорсе, как это делалось позднее в 1919, 1920 и 1921 гг. Многие из включенных в списки уцелели, как, например, адмирал Максимов, многие из не включенных в списки, погибли. Много офицеров, арестованных в те дни в Гельсингфорсе, просидели до октябрьского переворота и были включены в списки заложников после объявления т. н. «красного террора», постепенно уничтожаясь вплоть до 1935 г., когда после убийства Кирова были расстреляны последние заложники. Многие продолжали содержаться под арестом на фортах Кронштадта. Их расстреливали по тому или иному поводу. Остатки их были освобождены во время Кронштадтского мятежа в марте 1921 г. и были расстреляны после его подавления. Лишь одному из них — капитану 2-го ранга Дарагану, бывшему командиру эскадренного миноносца «Деятельный», удалось бежать в Финляндию. Я хочу подчеркнуть, что здесь речь идет только о морских офицерах, арестованных после Февральской революции.

кой разведки, натравливали матросов на офицеров, уверяя, что последние являются немецкими шпионами). Наконец депутаты от экипажа объявили свое решение: все офицеры объявляются арестованными, они должны сдать оружие и содержаться в кают-компании под караулом. Специальный комитет будет их судить. Мичмана Воробьева разрешено отправить в госпиталь. (По пути в госпиталь мичман Воробьев был забит ногами на глазах у врача на улицах Гельсингфорса, где шла резня еще более страшная, чем на кораблях).

Суд экипажа линкора «Андрей Первозванный» заседал с быстротой и лихостью будущих советских ревтрибуналов. После сдачи офицеров был выведен из кают-компании штурман линкора Ланге, хором обвиненный в том, что является агентом охраны. Несчастный офицер не успел сказать и слова в свое оправдание, как был поднят на штыки и выброшен за борт на лед. Через сорок минут командиру линкора принесли список из 5 офицеров, приговоренных к расстрелу. Был продуман и ритуал. Казнь должна была проходить на юте в присутствии врача. Капитан 1-го ранга Гадд пытался спасти своих офицеров. Он доказывал матросам, что никого нельзя казнить без решения правительственных органов, хотя сам имел весьма смутное представление о нынешнем русском правительстве. Матросы согласились отсрочить казнь. Наконец, на «Андрея Первозванного» прибыл некто Родичев — представитель Временного правительства. Он обратился к экипажу линкора с длинной речью, поздравив матросов с тем, что они отныне свободные граждане свободной страны. Он заверил экипаж, что если указанные офицеры действительно являются «немецкими шпионами, агентами охраны и монархистами», то понесут наказание. Ему удалось увести приговоренных к смерти офицеров с собой. Дальнейшая их судьба неизвестна. Все это творилось в разгар войны. Штаб флота на «Кречете» был разгромлен, командующий флотом убит, документация штаба похищена. Были убиты руководящие офицеры штаба 1-й дивизии линко-

ров, а командир дивизии вице-адмирал Бахирев — арестован, был убит командующий 2-й дивизией линкоров контр-адмирал Небольсин, державший флаг на «Императоре Павле I». Все штабы были разгромлены: секретные оперативные документы, кальки минных постановок, планы центральной минно-артиллерийской позиции — все стало через «революционных» матросов достоянием противника.

На «Андрее Первозванном», как и на других кораблях флота, падала дисциплина и боеспособность. Начались случаи дезертирства. Затерроризированные офицеры не могли толком выполнять свои обязанности, постоянно подозревая в измене (кому?) и рискуя жизнью ежеминутно. Слабое Временное правительство ничего не могло сделать с моментально распустившейся матросской вольницей, в поведении которой ясно просматривалось одно — нежелание воевать. Демагогически спекулируя на лозунге «Долой войну!», большевистские агитаторы легко настраивали матросов против Временного правительства, которое, желая сохранить честь России, продолжало выполнять союзнические обязательства перед Антантой. На «Андрее Первозванном», как и на других кораблях, стоящих в Гельсингфорсе, шумели митинги. Принимались и отменялись резолюции, избирались и переизбирались командующие всех рангов, ругалось впервые за 1000 лет правительство (разрешили!) и ругалось так, как никогда никакое. И это первое и последнее русское правительство, предоставившее народу все мыслимые политические и гражданские свободы! Да еще в условиях военного времени. Многие еще можно было сказать по этому поводу, но, к сожалению, мы не пишем политическую историю России, а пишем историю линейного корабля «Андрей Первозванный». Характерно, что линкор не был переименован. Видимо, уважение матросов к первому ученику Христа было сильнее революционных идей...

Пока в Гельсингфорсе шумели митинги и съезды, обвиняющие офицеров в том, что они теперь не только

«немецкие шпионы, агенты охранки и монархисты», но еще и «корниловцы» и «кадеты», противник в обход центральной минной позиции ворвался в Рижский залив и за неделю выбил оттуда Русский Флот, открывая дорогу на Петроград. В дни Моонзундского сражения экипажи стоявших в Гельсингфорсе линкоров, в том числе и «Андрея Первозванного», приняли патетическую резолюцию, обращенную к силам обороны Рижского залива и заканчивающуюся гарантией, что «мы в любую минуту придем на помощь». Русский Флот был выбит из Рижского залива, а на линкорах даже не развели пары...

Еще в дни т. н. «корниловщины» «Андрей Первозванный» отправил роту матросов в Петроград. Эта рота участвовала в захвате и разграблении Зимнего дворца при захвате власти большевиками в октябре 1917 г. (Еще до сих пор в разных концах СССР всплывают эрмитажные ценности, о происхождении которых владельцы ничего не знают. Однако в разговорах быстро выясняется, что их прадед служил матросом на Балтике в 1917 г.). Придя к власти, опираясь на всестороннюю помощь Германии и на ее деньги, Ленин, как бы ему этого и не хотелось, был вынужден оплатить немцам свои старые векселя. Прежде всего — вывод России из войны, предоставление независимости Польше, Финляндии, Украине, Белоруссии и Прибалтике, а также народам Закавказья. Оплата старого векселя была оформлена окончательно 3 марта 1918 г. подписанием т. н. Брест-Литовского мирного договора. В статье V договора, в частности, говорилось: «Россия должна немедленно демобилизовать свои войска. Свои военные суда она отведет в русские гавани и немедленно разоружит их». Секретные статьи договора предусматривали разоружение линейных кораблей и передачи части боевых кораблей Германии для продолжения боевых действий против Антанты. Кроме того, становилось очевидно, что корабли, вовремя не выведенные из финских и прибалтийских портов, будут там захвачены. Необходимо было

принять меры по перебазированию флота в Кронштадт — единственную базу, оставшуюся в русских руках после предательского сговора с Германией. (Генерал Кирбах, командующий немецкими войсками на петроградском направлении, давая интервью корреспонденту еще существовавшей тогда петроградской газеты «Речь», на вопрос: «Может ли сложиться такая ситуация, что немцы вынуждены будут занять Петроград?», ответил, что они сделают это только в том случае, если реальная опасность будет угрожать нынешнему (большевистскому) режиму. За все надо платить).

Пробиваясь через ледяные торосы Балтики, русские корабли сосредотачивались в Гельсингфорсе, готовясь к переходу в Кронштадт. В соответствии с Брест-Литовским договором 5 марта 1918 г. военным отделом Совкомбалта был отдан приказ № 114, которым разрешалось «теперь же уволить всех желающих уехать с судов флота и береговых учреждений морского ведомства, оставив на судах 1-й и 2-й бригад линейных кораблей, 1-й бригады крейсеров и дивизии подводных лодок необходимое число людей для перехода в Кронштадт». В условиях разгорающейся гражданской войны в Финляндии и высадки немцев на территории этой страны, когда падение Гельсингфорса стало вопросом времени, 12 марта 1917 г. первый отряд кораблей, включавший линкоры-дредноуты, 3 крейсера и 2 ледокола «Ермак» и «Волынец», вышли из Гельсингфорса в Кронштадт, прибыв туда 17 марта. В этот же день оперативная часть штаба Балтийского флота приказала подготовиться к выходу из Гельсингфорса второму отряду кораблей, в состав которого включались линейные корабли «Андрей Первозванный» и «Республика» (б. «Павел I»), заградители «Волга» и «Лена», транспорт «Бурлак» и портовый ледокол «Аванс». Однако выход отряда, возглавляемого «Андреем Первозванным», осложнился из-за резкого ухудшения как международной обстановки, так и погоды. Высадившись в Ганге, немцы продвигались к Гельсингфорсу, туда же рвались отряды молодой финской

армии, возглавляемой Маннергеймом. Немцами были захвачены наиболее мощные после «Ермака» русские ледоколы «Волынец» и «Тармо». Вышедший на помощь отряду «Андрея Первозванного» «Ермак» был обстрелян и вынужден был вернуться в Кронштадт. В этих условиях просто чудеса совершал выборный командующий Балтийским флотом, бывший капитан 1-го ранга А. М. Щастный — организатор всего Ледового похода. Несмотря на общую растерянность, кошмарный недокомплект офицеров и матросов на кораблях, нехватку топлива, отсутствие дисциплины, пьянки и дезертирство, принимающее массовые масштабы, Щастный не только организовывал отряды обеспечения вывода наиболее ценных боевых кораблей, но и предпринимал меры по эвакуации имущества как самой Гельсингфорской ВМБ, так и других более мелких баз на территории Финляндии. Это была сложнейшая задача, если учесть тот факт, что 15 марта 1918 г. закончился в соответствии с Брест-Литовским договором вывод русских войск с территории Финляндии. 3 апреля 1918 г. Щастный* отдал приказ «Андрею Первозванному», «Республике» и крейсеру «Олег» по готовности малых ледоколов немедленно выходить в Кронштадт. На кораблях шла лихорадочная работа. На борт «Андрея Первозванного» грузили ящики с винтовками, патронами, торпеды, консервы, муку, станки,

* А. М. Щастный — организатор «Ледового похода» был в мае 1918 г. награжден орденом «Красного Знамени», для получения которого был вызван в Москву. Он был застрелен в кабинете Троцкого то ли самим Троцким, то ли его адъютантом. Первое вероятнее. Причиной было резкое осуждение Щастным Брест-Литовского договора, который, по его мнению, был «жидовским заговором с целью погубить Россию». Поскольку убийство Щастного невозможно было скрыть, его задним числом объявили одновременно немецким и английским шпионом, желающим сорвать переход флота из Гельсингфорса в Кронштадт. Нелепость этого обвинения очевидна. «Шпион» Щастный мог и не возвращаться из Финляндии. Однако деваться некуда и уже более 60 лет советские историки выискивают в весьма толковых распоряжениях Щастного доказательства его измены, забыв о том, что весь флот на Балтике был спасен трудом, энергией и распорядительностью этого скромного офицера.

автомобили и самолеты. На палубе и надстройках не было свободного места. Оставались лишь пространства для разворота башен. Для укомплектования линкора на борт было принято около 400 человек гарнизона Свеаборгской крепости и других частей. На линкоре было всего 12 офицеров, из них 5 механиков и один врач. Линкоры в результате напряженной работы оставшихся на борту экипажей были готовы к выходу в море еще 23 марта. Ожидали только ледоколов. Обстановка уже не позволяла откладывать выход. Отряд был переформирован. Теперь в его состав входили: линкоры «Андрей Первозванный» и «Республика», крейсера «Олег» и «Баян», подводные лодки «Тур», «Тигр» и «Рысь». С утра 4 апреля 1918 г. «Андрей Первозванный», ведя за собой корабли 2-го отряда, стал выходить на внешний рейд Гельсингфорса с помощью портовых ледоколов «Силач» и «Город Ревель». 5 апреля 1918 г. отряд, возглавляемый «Андреем Первозванным», навсегда покинул Гельсингфорс. Условия, в которых совершался переход второго отряда, были значительно тяжелее, чем во время перехода первого. Начались весенние передвижки льда, вызывавшие образование громадных торосов. Маломощные ледоколы не в состоянии были обеспечить проводку отряда, и роль ледокола пришлось взять на себя флагману отряда линкору «Андрей Первозванный», имевшему мощный таран. Но и для «Андрея Первозванного» эта задача была очень трудной. «Толстый лед,— вспоминает штурман «Андрея Первозванного»,— с трудом поддавался даже 19-тысячетонному линкору, шедшему под всеми 25 котлами. Приходилось останавливаться, отработывать назад и затем с разгона раскалывать ледяное поле. После такого удара поле раскалывалось и видно было, как далеко бежала извилистая трещина, раздвигаемая мощным корпусом корабля. Все время приходилось следить за тем, чтобы линкор, идя по трещине и следуя ее извилинам, не отходил от курса. Поэтому, идя по трещине, мы стопорили машины, разворачивались на курс и кололи ледяное поле в направлении

курса. Идти было трудно, так как ночью не видно было трещин. Корабль внезапно начинал катиться в сторону, и сдерживать его рулем было невозможно. За ночь же можно было сойти с курса. «За шесть ходовых часов 5 апреля «Андрей Первозванный» провел отряд только до маяка Грохара (около 6 миль), где остановился на ночевку. На следующий день подводная лодка «Рысь», получив повреждения корпуса, вернулась в Гельсингфорс. Остальные корабли продолжали двигаться вперед через ледяные торосы за «Андреем Первозванным». 7 апреля к 19:00 «Андрей Первозванный» довел отряд до о. Родшер. Здесь лед оказался настолько плотным, что «Андрей Первозванный» не мог следовать дальше. Корабли остановились и по сигналу с линкора загребли жар в топках. Около 21:00 сигнальщики крейсера «Баян» обнаружили огни идущего на выручку из Кронштадта ледокола «Ермак», которого конвоировал крейсер «Рюрик». Несмотря на огонь (видимо, предупредительный, с большими недолетами) немецких орудий с о. Лавенсари, утром 8 апреля «Ермак» подошел к кораблям второго отряда, взломал лед и повел корабли в Кронштадт. В полдень 10 апреля 1918 г. «Андрей Первозванный» вместе с остальными кораблями отряда прибыл в Кронштадт. После прибытия в Кронштадт, три дредноута и «Республика», в соответствии с Брест-Литовским договором, были отведены в Петроград, где начались, правда, не очень интенсивно, работы по их разоружению. В соответствии с этим же договором корабли Балтийского флота не имели права выходить с баз и были лишены возможности проводить боевую подготовку. За соблюдением этого пункта договора немцы следили очень строго. Малейшее передвижение кораблей даже в пределах кронштадтских рейдов вызывало резкие протесты немецкой стороны. «Андрей Первозванный» отчаянно нуждался в ремонте, но в распоряжении флота находился только древний Кронштадтский пароходный завод и транспорт-мастерская «Кама». Заводы в Петрограде практически бездействовали. Росло дезертирство, падала дисциплина,

на отдельных кораблях вспыхивали мятежи — разочарованные матросы начали уже мрачно смотреть на дела и слова политических авантюристов, которых они привели к власти. Ленин и его окружение во имя прихода к власти превратили страну в придаток Германской Империи. Страна уменьшилась до границ России времен Ивана Грозного, задыхаясь при этом от огромной военной контрибуции, назначенной немцами в счет погашения долгов, выплаченных в свое время большевикам на развал собственной родины. Неизвестно, чем бы все это кончилось, если бы не военное поражение и последующее крушение кайзеровской Германии. В Кремле воспрянули духом: статей постыдно-унизительного Брест-Литовского договора более не существовало. Первой, почти инстинктивной реакцией советского правительства было желание вернуть все, что было отдано в Брест-Литовске в марте 1918 г. Советские войска сделали попытку вторгнуться в Эстонию и Финляндию. По всей территории бывшей Империи Российской начала разгораться гражданская война. В городах бушевал «красный террор», в деревнях — продразверстка, океанами лилась кровь под демагогические вопли о мировой революции и всеобщем благоденствии... Однако сил для выполнения всех этих грандиозных планов еще не было. Эстонские войска при поддержке русских добровольцев перешли границу РСФСР и начали развивать наступление на Петроград. Ещё в декабре 1918 г., после подписания Германией капитуляции, на Балтику вошла английская эскадра, состоящая из легких крейсеров, эсминцев и подводных лодок. В ее задачу входил контроль за выводом немецких войск с территории Прибалтики и оказание помощи «русскому республиканскому правительству в борьбе с коммунистами». 20 января 1919 г. из числа еще находящихся в строю кораблей в Кронштадте был сформирован т. н. «Действующий отряд Балтийского флота», которым командовал бывший в свое время командиром «Андрея Первозванного» Александр Павлович Зеленой. В отряд были включены наспех отремонтиро-

ванные линкоры «Андрей Первозванный» и «Петропавловск», крейсер «Олег», несколько эсминцев, подводных лодок, сторожевиков, тральщиков и заградителей. Однако деятельность ДОТа началась еще раньше, когда Красная Армия, вторгнувшись в пределы Эстонии, находилась уже в 25 км от Ревеля. 20 декабря 1918 г. в Ревель вошла английская эскадра, но в Кронштадт об этом никаких сведений не поступало. Напротив, на 25 декабря был назначен выход отряда в море для обстрела Ревеля. «Корабли Балтийского флота спешили на помощь трудовому народу Эстонии», — как пишет советская история, нимало не смущаясь. Для выполнения операции был выделен отряд особого назначения в составе линкора «Андрей Первозванный», крейсера «Олег», эсминцев «Спартак», «Автроил» и «Азард». Командовал отрядом Ф. Ф. Раскольников. Операция разработана В. М. Альтфатером. Согласно плану «Олег» должен был находиться у о. Гогланд, «Андрей Первозванный» — у Шепелевского маяка, а эсминцы, «помогая трудовому народу Эстонии», должны были бомбардировать Ревель. В случае появления превосходящего по силам противника эсминцам предписывалось полным ходом отходить к крейсеру «Олег», а затем под его прикрытием к «Андрею Первозванному». 25 декабря «Андрей Первозванный» вышел вместе с эсминцем «Спартак» в море и стал у о. Нерва. Результаты этого набега известны: эсминцы «Спартак» и «Автроил», попав в приготовленную ловушку, были захвачены англичанами. Таким было первое соприкосновение ДОТа с английским флотом. (На эсминцах, попавших в плен со всеми экипажами, был захвачен Раскольников — командующий Балтфлотом, позднее обмененный и бежавший за границу, выпустивший первые разоблачительные книги о тирании Сталина).

Как уже говорилось, молодая эстонская армия, усиленная русскими добровольцами, опираясь с моря на поддержку английской эскадры, блокировавшей легкими силами Кронштадт, перешла в контрнаступление и, перейдя границу РСФСР, захватила Псков, а на нарвском на-

правлении — продвигалась вдоль берега Финского залива, высадив 15 — 17 мая 1919 г. небольшие десанты в Лужской и Копорской губах. 18 мая в Копорскую губу для выяснения обстановки вышел отряд в составе эсминца «Гавриил» и четырех тральщиков. Для обеспечения действий этого отряда «Андрей Первозванный» должен был выйти к Шепелевскому маяку с тем, чтобы тральщики в случае необходимости могли отойти вместе с «Гавриилом» под его защиту. Линкор также должен был нейтрализовать финскую батарею на форту Ино. Однако перед выходом в море обнаружили неисправность котлов на «Андрее Первозванном». «На корабле действовал враг, — пишет советский историк А. Пухов. — Контрреволюционно настроенные механики умышленно выводили из строя котлы». Сомнительно, конечно, учитывая состояние корабля, но уже начиналась целая эпоха, когда каждая поломка считалась диверсией. В итоге «Андрей Первозванный» остался на большом Кронштадтском рейде и участия в операции, которая чуть не кончилась гибелью всего отряда, не принял. Между тем наступление эстонцев и русских добровольцев на Петроград продолжалось. От затейной зимой 1918 г. авантюры уже пахло катастрофой. В середине мая 1919 г. в Петроград приехал Сталин И. В. и, как писали еще совсем недавно и наверняка начнут писать вскоре, «Красный Балтийский флот и весь Западный фронт сразу почувствовали руководство гениального полководца». В чем заключались методы гениального полководца, мы узнаем из откровенной брошюры времен т. н. культа личности, озаглавленной «Сталин — морской стратег»: «Сталинский стратегический план разгрома белогвардейских войск Родзянко — Юденича под Петроградом летом 1919 г. предусматривал решительную очистку тыла и фронта от шпионов, диверсантов, вредителей, политически неблагонадежных и неустойчивых лиц...» Одними из первых жертв гениального стратегического плана стали механики «Андрея Первозванного». В Петрограде, Кронштадте и на фронте начались облавы и массовые аресты. Расстреливались ста-

рые заложники, брались новые. Выслеживались семьи дерущихся на стороне белых, семьи арестовывались и держались в качестве заложников. Добивалась интеллигенция, уцелевшая еще от метлы «красного террора», были расстреляны практически все отставные военные, жившие в Петрограде, и их семьи. Показательные расстрелы в Кронштадте и на фортах поднимали дух войск. Пропаганда от лица Ленина и Дзержинского вопила: «Смерть шпионам!», а ВЧК, выполняя заказ, тут же придумала дело т. н. «Национального центра», якобы руководимого бывшим флотским офицером де Симоном. А у всех офицеров в Кронштадте и Питере оставались семьи...

13 июня 1919 г., видимо, как реакция на гениальный сталинский план, восстал форт «Красная Горка». К мятежу присоединился форт «Серая Лошадь». Повстанцы призвали Кронштадт присоединиться к ним. Но в Кронштадте уже почти полностью был осуществлен гениальный план Сталина. Тогда мятежные форты, руководимые бывшим поручиком Неклюдовым (вся семья его была расстреляна в Петрограде), открыли огонь по Кронштадту. Несколько снарядов упало на рейде, где стоял «Андрей Первозванный». Наконец, линкор получил боевое крещение! Стоя на рейде, «Андрей Первозванный» открыл ответный огонь из орудий главного калибра. Из Кронштадтской гавани по мятежному форту начал огонь и линкор-дредноут «Петропавловск». 13 июня в 20:40, после долгих споров, «Андрей Первозванный» и «Петропавловск» сменили позиции: «Андрей Первозванный» перешел к Толбухину маяку, а «Петропавловск» вышел на внешний рейд. В 01:30 14 июля «Андрей Первозванный» открыл интенсивный огонь по форту, ведя его до 02:30. В момент приказа открыть огонь в носовой башне главного калибра «Андрея Первозванного» застрелился командир башни бывший лейтенант Николай Соболев — брат Леонида Соболева. Уходили из жизни последние люди, считавшие позором убивать своих братьев. А в боевой рубке линкора «Андрей Первозванный» стоял его командир Л. М. Галлер, хладно-

кровно грома своими 12-дюймовками собственных соотечественников, имевших мужество в сложнейших условиях восстать против кровавого и лицемерного режима, захватившего власть в стране. Рядом с командиром находился комиссар линкора Н. Н. Зуев, внимательно следя, чтобы Галлер не перенес огонь с «Красной Горки» на Кронштадт. Но этого не произошло — Галлер верой и правдой доказывал свою верность. Семьи у него не было. Чем он руководствовался? Карьерой? Да, он станет адмиралом и начальником Главного морского штаба СССР. Понимал ли он, кому он отдал свой талант и энергию? Осознал ли он это, когда с него сорвали адмиральские погоны и бросили в тюрьму по нелепейшему обвинению. И тогда, когда, умирая в безумии, он бился головой о стены тюремной камеры, вспомнил ли он те июньские дни 1919 г. и то хладнокровие, с каким он расстреливал своих восставших товарищей? А Зуев? Бывший матрос, мог быть обманут демагогическими лозунгами нового режима. Поумнел ли он после Кронштадтского мятежа, исчезая в лабиринтах ГУЛАГа?..

С утра 14 июня «Андрей Первозванный» и «Петропавловск» продолжали вести огонь по мятежному форту. С рассветом форт начала бомбить авиация. На «Красной Горке» бушевал пожар, но орудия восставшего форта вели интенсивный ответный огонь по советским кораблям. «Андрей Первозванный» стал на якорь на меридиане Толбухина маяка, ведя интенсивный огонь. В распоряжении линкора находились эсминцы «Гавриил», «Всадник» и «Гайдамак». Около 20:30 «Андрей Первозванный» был накрыт несколькими залпами «Красной Горки». Снаряды форта ложились в 10–15 саженях от борта линкора, осыпая его палубу осколками. 4 залпа «Красной Горки» легли вплотную за кормой и под носом «Андрея Первозванного». Столбы воды и ядовитые газы обрушились на кормовую 12-дюймовую башню линкора. Из башни в бессознательном состоянии вынесли ее командира Славецкого и комендоров Якушина, Васильева и Горскова. Линкор снялся с якоря и перешел на

стрельбу с переменных ходов. Всего «Андрей Первозванный» выпустил по «Красной Горке» 170 снарядов главного калибра, компенсируя то, что за все годы мировой войны он не сделал ни единого боевого выстрела по противнику. В полночь с 14 на 15 июня «Андрей Первозванный» был заменен у Толбухина маяка крейсером «Олег» и уведен на приемку угля. В какой-то степени это спасло линкор. Англичане, наблюдая за действиями «Андрея Первозванного» у Толбухина маяка, разработали план атаки линкора торпедным катером, который вышел 14 июня в море под командованием знаменитого капитана 2-го ранга Эгара. Однако катер ударился винтом о подводный камень и был вынужден вернуться в Териоки (ныне Зеленогорск). Отремонтировав катер, Эгар снова вышел в море, когда «Андрей Первозванный» у Толбухина маяка был уже заменен «Олегом», который и был потоплен торпедой с катера Эгара. После потопления единственного боеспособного крейсера ДОТа, капитан 2-го ранга Эгар разработал план уничтожения торпедными катерами всех главных действующих советских кораблей, чтобы обезопасить приморский фланг русско-эстонской армии, чьи силы уже иссякали. Тот факт, что «Олег» был потоплен торпедным катером, остался неизвестным командованию Балтийским флотом. Считалось, что крейсер утопила подводная лодка англичан. 14 июля на Балтику пришел английский гидроавиатранспорт «Виндиктив» с 12 самолетами на борту, а 30 июля в Биорке были доставлены из Англии 7 торпедных катеров. По плану Эгара одновременно с налетом торпедных катеров, Кронштадт должен был подвергнуться удару с воздуха. Основными целями по плану англичан должны были стать линейные корабли «Петропавловск» и «Андрей Первозванный», а также плавбаза подводных лодок «Память Азова». Атака была назначена на 18 августа. С 1 по 5 августа английские самолеты нанесли несколько предварительных ударов по Кронштадту, приучая гарнизон и экипажи кораблей к воздушным тревогам. Глубокой ночью 17 августа семь англий-

ских торпедных катеров вышли из Териока. На рассвете 18 августа, в 03:45, над Кронштадтом появились английские самолеты. Одна из сброшенных ими бомб попала в баржу, стоящую у борта «Андрея Первозванного». Баржа затонула, линкор был осыпан осколками. С бреющего полета английские самолеты начали обстрел кораблей. В этот момент, идя двумя группами, английские торпедные катера подошли к Кронштадту. Три катера (каждый нес одну торпеду) под носом у дежурного эсминца «Гавриил» проскочили на внутренний рейд Кронштадта. Два других, обеспечивая их действия, вступили в неравный бой с советским эскадренным миноносцем. Еще два катера охраняли северный проход. Ворвавшиеся на рейд торпедные катера действовали четко, как не всегда удается действовать даже на учениях. На кораблях видели движение катеров по внутреннему рейду, но видя подобные катера впервые в жизни, приняли их вначале за совершившие посадку на воду гидропланы, а потому фатально опоздали с открытием огня. Осыпая пирсы трассами пулеметных очередей, катера, развернувшись, выпустили торпеды. С грохотом подскочив в воде, легла на борт плавбаза «Память Азова». Вторая торпеда поразила «Андрея Первозванного», попав в левый борт в районе 15-го шпангоута. Огромный столб воды обрушился на бак и надстройки линкора. Были затоплены таранное отделение, канатный ящик, помещение трюмных, провизионные погреба и ледник. Один матрос был убит, двое контужены. От сотрясения были сдвинуты с места подшипники гребных валов. За живучесть никто не боролся (весь экипаж линкора состоял из 200 человек). Распространение воды было остановлено носовой водонепроницаемой переборкой. Линкор сел носом на грунт. (Жуда попала третья торпеда, остается тайной. Все английские источники хором утверждают, что она попала в «Петропавловск», все советские, также хором, это отрицают. Однако характерно то, что после налета катеров на Кронштадт «Петропавловск» более в боевых действиях ДОТа участия не принимал и

был срочно заменен «Севастополем», прибуксированным (машины не действовали!) из Петрограда).

Беспрецедентный по мужеству и мастерству исполнения налет английских торпедных катеров на Кронштадт и вскоре последовавшая гибель на минах трех эсминцев практически означали полное уничтожение ДОТа. Советское правительство вынуждено было заключить мир с Эстонией, которой героизм английских моряков обеспечил 20 лет независимости...

Осенью 1919 г. «Андрей Первозванный» был поднят и поставлен в док. Корпус корабля был залатан, но качественный ремонт сделать было невозможно. Котлы и машины линкора фактически не действовали, нуждалась в замене артиллерия, требовали капремонта все системы корабля. Среди личного состава «Андрея Первозванного» росло недовольство. На линкоре произошло несколько открытых антисоветских выступлений, за что, в отличие от «Петропавловска», «Андрей Первозванный» не был удостоен «Красного Знамени» за подавление Красногорского мятежа. Все лето 1920 г. линкор простоял в Кронштадте. Не хватало угля, людей, продовольствия, не хватало всего... Кончалась гражданская война, а в Кронштадт доходили сведенья об усилении террора в стране и о еще более сильном, чем при старом режиме, закабалении рабочих и крестьян системой военного коммунизма. В январе и феврале 1921 г. в Петрограде были расстреляны мирные рабочие демонстрации. В ответ все петроградские предприятия были охвачены волной забастовок. В городе снова начались повальные аресты. И тогда поздно очнувшиеся матросы Кронштадта подняли мятеж против столь подло обманувшего их правительства. Матросы стоявшего в Кронштадте «Андрея Первозванного» оказались в горниле мятежа. Они смело пошли на смерть под новыми лозунгами: «Долой смертную казнь! Долой ВЧК! Свободу политзаключенным! Да здравствуют свободные профсоюзы!» Стоявший почти без угля «Андрей Первозванный» с орудиями на холодной подаче успел дать по наступав-

шим чекистским батальонам несколько залпов. Матросы линкора участвовали в яростных уличных боях в Кронштадте. Часть их погибла, часть попала в плен и была расстреляна, а часть, подорвав машины «Андрея Первозванного», ушла по льду в Финляндию, где была интернирована. Кронштадтский мятеж смертельно напугал поклонников чистого социализма в Кремле. Но не смотря на все «послекронштадтские» реформы, правительство не простило флот. Газеты доказывали ненужность флота для Советской республики и необходимость замены его морскими подразделениями ВЧК. В конце 1921 г. практически все корабли Балтийского флота были назначены на слом. В 1922 г. «Андрей Первозванный» был исключен из списков флота. Корабль стоял у стенки завода в Кронштадте. Работы по его разборке начались в конце 1923 г. и были завершены в 1925 г.

Корабль находился в строю 9 лет (и 9 лет в постройке).

После вступления в строй линейный корабль «Андрей Первозванный» числился в 14-м флотском экипаже.

Зачислен в списки Русского Флота 4 сентября 1903 г.
Исключен из списков 8 февраля 1924 г.

С 1 сентября 1920 г. сдан на долгосрочное хранение в порт.

15 декабря 1923 г. сдан на слом.

203-мм орудия переданы на форты «Краснофлотский» и «Первомайский».

Дальномеры переданы на мониторы Амурской флотилии.

Командиры линейного корабля «Андрей Первозванный» 1905–1921 гг.

- 1905–1906 гг. — капитан 1-го ранга Руднев
- 1906–1912 гг. — капитан 1-го ранга Шванк
- 1912–1915 гг. — капитан 1-го ранга Зеленой
- 1915–1917 гг. — капитан 1-го ранга Гадд
- 1918–1919 гг. — б. капитан 1-го ранга Галлер
- 1920–1921 гг. —

**Русские адмиралы, державшие флаг на
«Андрее Первозванном»**

1912 г. — Эссен и Фрезен

1913 г. — адмирал Эссен

1914–1915 гг. — Кребер, Небольсин и Максимов

1917 г. — Вердеревский

1918 г. — Щастный, Раскольников

1919 г. — Зеленой

1920 г. —

ИМПЕРАТОР ПАВЕЛ I

Павел I — русский царь с 1796 по 1801 гг.



«Император Павел I» (ВВ-19)

Водоизмещение: 17400 т

Главные размерения: 140,2х24,4х8,2 м

Скорость максимальная: 18 узлов

Вооружение: четыре 12-дюймовых орудия в башнях, четырнадцать 8-дюймовых (203мм) орудий (8 орудий в четырех двухорудийных башнях и шесть — в казематах), двенадцать 120-мм и четыре 75-мм орудия, 2 десантных пушки, 8 пулеметов, 3 подводных ТА

Мощность механизмов: 17600 л. с.

Бронирование: Борта — 79–216 мм

Казематы — 79–152 мм

Башни — 127–203 мм

Палуба — 39–60 мм

Боевая рубка — 152–203 мм

Экипаж (штатный): 31 офицер, 925 матросов

Тип: «Император Павел I»

Эскадренный броненосец «Император Павел I» был заложен 7 сентября 1903 г. на Балтийском заводе в С.-Пб. в качестве головного корабля новой улучшенной серии броненосцев типа «Бородино». Строительство корабля велось в рамках программы военного кораблестроения 1903 года. Руководил постройкой корабельный инженер Аверин К. Я. Развитие класса эскадренных броненосцев, как и развитие всего на свете, в итоге привело к их вырождению. Это вырождение наиболее ярко нашло свое отражение в проекте кораблей типа «Император Павел I». Последние додредноуты всех других морских держав («Лорд Нельсон», «Дойчланд», «Сатсума», «Миссисипи»), хотя и были введены в строй гораздо раньше кораблей типа «Император Павел I», также уже несли на себе следы явного вырождения, давая понять, что класс эскадренных броненосцев вымирает. Однако смерть всего старого и рождение всего нового происходит в муках. В огненном вихре русско-японской войны, поглотившем весь боеспособный Русский Флот, англичане увидели новый класс корабля, а сами русские увидели только то, что их корабли никуда не годятся. Работы на «Императоре Павле I» были приостановлены. В октябре 1904 г. они было возобновились, но вскоре снова были приостановлены, а после Цусимской катастрофы остановились вовсе. Проект корабля начал перерабатываться в соответствии с печальными уроками войны. Было разработано 17 вариантов изменений и из каждого было взято понемногу в окончательный проект: новая английская система конструктивной защиты, американские ажурные мачты и система управления огнем, новая немецкая система бронирования, собственная улучшенная система непотопляемости и остойчивости, английские бортовые клюзы с якорями Холла без штоков, французский таран. Четверть века развития класса эскадренных броненосцев в разных странах нашло свое отражение в создаваемом мастодонте. Но работа по его созданию шла удручающе медленно. Волнения и стачки сотрясали Балтийский завод, но и в нормальных ус-

ловиях завод не мог обеспечить график работ при постоянных изменениях в проекте и переделках на ходу. В феврале 1906 г. «Император Павел I» чуть не сгорел на стапеле. Пожар удалось потушить, а не очень тщательно проведенное следствие указывало на поджог. Была усилена охрана. По территории Балтийского завода загарцевали казачьи разъезды. Бородатые донцы с испугом смотрели на чудеса индустриализации, истово крестясь...

Пока «Император Павел I» стоял на стапеле, в Англии, США и Японии вошли в строй последние додредноуты. Было ясно, что корабли типа «Император Павел I» будут во всех отношениях слабее своих зарубежных прототипов. («Сатсума» (Япония) — вспомогательный калибр 12 — 10" (254 мм) орудий, скорость — 20 узлов; «Лорд Нельсон» (Англия) — вспомогательный калибр — 10 — 9,5" (234 мм) орудия, скорость — 19 узлов, частично на нефтяном топливе; «Миссисипи» (США) в строю с 1905 г.: вспомогательный калибр 8 — 8" и 8 — 178-мм орудий, скорость 18 узлов; и даже «Вольтер» (Франция) и все 6 кораблей его типа имели в качестве вспомогательного калибра 12 — 240-мм орудий и скорость 19 узлов. Чуть слабее были корабли наиболее вероятного противника — Германии — типа «Дойчланд», но они были в строю с 1905 г. и было их 10 единиц в двух подклассах). Но и все это было бы ничего, если бы в 1907 г. Англия не потрясла мир своим «Дредноутом» и в одно мгновение все додредноуты в мире оказались устаревшими. А «Император Павел I» все еще стоял на стапеле! (Как не вспомнить по аналогии, что в 1955 г. на стапеле того же Балтийского завода еще стоял линейный крейсер. В России ничего не меняется веками!). Тут встал вопрос, что же делать с еще стоящим на стапеле «Императором Павлом I» и с его недавно спущенным собратом «Андреем Первозванным»? Носители русского военно-морского оперативного мышления при молодом Моргенштабе тогда делились на «мечтателей» и «шпицев» (из-за шпица Адмиралтейства, где они поме-

щались). «Мечтатели» ратовали за реванш в войне с Японией, намечая его где-то после 1921 года, и отлично понимали, что с кораблями типа «Император Павел I» реванш не возьмешь, а потому предлагали без промедления оба корабля разобрать: один — не достраивая, а второй — даже не спуская на воду. Более мудрые «шпицы» реальнее относились к жизни, о реванше с Японией они и слушать не хотели, а беспокоились о Балтике и защите Петербурга. Как плавбатарей в дополнение к знаменитой минно-артиллерийской позиции эти корабли вполне можно было использовать: вспомогательным калибром они бы разгоняли тральщики противника, а главным — их охранение, а их самих бы прикрывали дредноуты, которые предстояло построить...

7 сентября 1907 г. эскадренный броненосец «Император Павел I» был наконец спущен на воду. Обычно при спуске головных кораблей присутствовал царь. На этот раз головной корабль целый год перестоял на стапеле по сравнению со вторым кораблем этого типа — «Андреем Первозванным».

Так что царь на спуске «Императора Павла I» не присутствовал, и корабль был спущен на воду с минимумом торжеств, поскольку было еще неизвестно, будут его достраивать или нет. С борта спущенного корпуса «Императора Павла I» нервно поглядывал в темные штилевые воды Невы начальник Моргенштаба контр-адмирал Яковлев, до 1906 года числившийся командиром «Императора Павла I». Нева не тралилась всю войну. Может быть и здесь японцы набросали своих мин? Но командир броненосца капитан 1-го ранга Римский-Корсаков был спокоен — он не был на «Петропавловске»...

Корабль был отбуксирован к стенке завода и на нем начались достроечные работы. «Шпицы» задавили «мечтателей», но полемика продолжалась, делая достройку броненосца еще мучительней стапельного периода. Старые контр-агенты Морского министерства Обуховский, Металлический и Ижорский заводы, постав-

ляя на корабль броню, артиллерию и механизмы, не могли справиться с еженедельно меняющимися техническими заданиями. Процветало казнокрадство, которое в России всегда считалось чем-то вроде национального спорта. По поводу «Императора Павла I» было несколько запросов в Думе, которая после русско-японской войны не очень жаловала флот. Умнейший адмирал Григорович, недавно назначенный морским министром, на запрос депутатов по поводу целесообразности достройки кораблей, воскликнул: «Но, господа! Мы уже истратили на каждый из этих кораблей больше 20 миллионов! Уж лучше тратить деньги на их достройку, чем разборку. Восемь двенадцатидюймовок и 30 восьмидюймовок никогда не будут лишними на Балтике. Мы уже достаточно сэкономили денег до русско-японской войны. Оборона страны рублями не измеряется, господа депутаты!»

Достройка «Императора Павла I» продолжалась. 10 октября 1907 года эскадренный броненосец «Император Павел I» был переклассифицирован в линейный корабль. Пролетел 1908 и 1909 гг. Лишь в 1910 году линкор перешел в Кронштадт и, перезимовав там, начал испытания машин и артиллерии. Испытания разочаровали специалистов — переделок требовали все системы корабля. Залп всем бортом приводил к опасным напряжениям в корпусе, на малых ходах корабль плохо слушался руля, а на больших — сильно зарывался носом, люди на боевых постах задыхались — никуда негодной оказалась система вентиляции, влажность в боевых погребах была опасно высокой, расход угля — чрезмерным, бортовая качка — мучительной. Кроме того, линкор никак не удавалось правильно отдифференцировать — его постоянная склонность «клевать носом» приводила в отчаяние строителей. В неравной борьбе с обнаруженными дефектами и в монтаже новой системы управления огнем прошел 1911 год. Номинально числясь в бригаде линейных кораблей, «Император Павел I» еще флотом принят не был — сда-

точные испытания оказались столь же длительными, что и постройка.

Наконец, 1 мая 1912 года линейный корабль «Император Павел I» был освящен и вступил в строй, пробыв 9 лет в постройке. Общая стоимость постройки 27860456 рублей (корпусные работы — 20884078 рублей). С 1911 года командиром линкора был капитан 1-го ранга Небольсин А. К. Ввод в строй «Императора Павла I» проходил торжественно — присутствовал Государь. На мачте нового линкора в день его рождения взвился Императорский штандарт. Под штандартом Императора линкор присутствовал при торжественной церемонии закладки порта Императора Петра Великого вместе с почти всеми крупными боевыми кораблями Морских сил Балтийского моря.

С еще не сданной артиллерией «Император Павел I» включился в боевую подготовку Балтийского флота. Шхерами и прочими тайными путями линкоры учились выходить на условную центральную позицию, маневрировать на ней, ведя бой с условными противниками: немецкими и шведскими линкорами, роль которых исполняли буксируемые щиты. Наряду с этим весь 1912 год на корабле продолжались переделки и сдаточные работы. Менялась система вентиляции, переделывалось сетевое ограждение, укреплялись мамеринцы башен, улучшалась система водоснабжения, устанавливались дополнительные броневые щиты для защиты от осколков компрессоров орудий главного и вспомогательного калибров, велся монтаж новой системы управления огнем методом «совмещенной стрелки». Наряду с этим «Император Павел I» включился в программу боевой подготовки флота, действуя в составе бригады линкоров, в составе которой он в начале сентября совершил поход в Копенгаген. В 1912 году на линкор «Император Павел I» вместе с очередной группой новобранцев прибыл для прохождения службы молодой матрос Павел Дыбенко, ставший после революции руководителем Центробалта, а после октябрьского переворота Народным Комис-

саром по морским делам. Летом 1912 года, по утверждению Дыбенко*, на кораблях Балтийского флота действовала разветвленная большевистская организация, готовившая вооруженное восстание. Это мало соответствует действительности, что доказывается словами самого Ленина: «До слез обидно, Балтика кипит, а организации нет!» Волнения на некоторых кораблях флота, в том числе и на «Императоре Павле I» в 1912 году вообще не имели никакой политической подоплеки. Они были вызваны интенсификацией программы боевой подготовки и ужесточением требований дисциплины, а также более длительными периодами нахождения в море. В те годы среди матросов были крайне сильны анархические тенденции, как следствие падения авторитета командования после позорного разгрома в русско-японской войне.

Зиму 1912–1913 гг. «Император Павел I» провел в Гельсингфорсе. За время стоянки на линкоре установили новое оборудование для продувания каналов орудий главного калибра после выстрела и цилиндры из термоткани для прогревания орудий перед стрельбой в сильные морозы.

Между тем была закончена оценка линкоров типа «Император Павел I» «постоянной комиссией для испытаний судов военного флота». Комиссия нашла, что существенным недостатком кораблей было отсутствие отдельной наводки башен. Крайне медленной и ненадежной была признана подача снарядов от элеваторов к бортовым 8" орудиям. Предложенный заводом «Лесснера» и одобренный МТК способ подачи снарядов с помощью зарядных совков, перевозимых по рельсам, оказался весьма неудачным (из-за неудовлетворительной скорости подачи и неудобств работы). Было отмечено также

* Дыбенко П. Е. в 20-х годах опубликовал книгу «Из недр царского флота к Великому Октябрю». После расстрела Дыбенко в 1937 году эта книга была уничтожена. Ее нет даже в ЦВМБ. Переизданная в сокращенном виде в 1958 году она, видимо, подверглась сильной редакции и никак не может служить источником ни по истории флота, ни по истории его революционной деятельности.

неудачное расположение противоминной артиллерии. В то время самыми опасными для линкоров считались атаки идущих контркурсом миноносцев по носовым секторам. Между тем на «Павле I» и «Андрее Первозванном» по носу стреляло лишь одно 120-мм орудие. Требовала переделки и очень медленно действующая система затопления артиллерийских погребов. Кормовые погреба башен ГК на линкорах затапливались целый час из-за недостаточного диаметра труб и отсутствия отверстий для выхода воздуха. Кроме того, комиссия признала нецелесообразной установку на линкорах хлорметиловой азорофрижерации артиллерийских погребов из-за ее громоздкости и непроизводительности. Понижение температуры в погребах на 15°С (с 40° до 20°С) достигалось после 6 часов непрерывной работы холодильной установки. Было рекомендовано заменить ее на холодильную машину Вестингауза-Леблана, имевшую в полтора раза большую производительность. Все это требовало новых средств и отвлечения и так не очень мощных технологических возможностей русских заводов. Еще ни на одном корабле Русского Флота не было столько доделок, переделок и изменений. «Император Павел I» доводился постепенно до совершенства, чтобы, как и подобает вырожденцу, тихо и без пользы умереть...

Кампания 1913 г. началась для «Императора Павла I», как и для всех других кораблей Морских сил Балтики, еще более сложными учениями под руководством неукротимого Эссена. Громадный корабль учился выходить на артиллерийскую позицию шхерами, не пользуясь услугами лоцманов! До русско-японской войны это не всегда умели делать даже миноноски шхерной обороны. Затем парады и салюты, высочайшие смотры по случаю юбилея династии и закладки порта Императора Петра Великого, а 4 июня стрельбы в присутствии Императора по щиту, буксируемому «Славой», маневры и эволюции с крейсерами, отбитие учебных атак эсминцев и подводных лодок. (На учениях 1912–1913 гг. впервые в Русском Флоте отрабатывалась

атака дивизиона подводных лодок на бригаду линкоров, прикрываемых эсминцами и крейсерами. Подводная лодка «Аллигатор» дважды, обходя эсминцы охранения, атаковала идущие концевыми «Андрея» и «Павла I», всплывая в 2 кабельтовых от них. По условиям учений линкоры считались потопленными или надолго выведенными из строя). После окончания программы боевой подготовки на Балтике, «Император Павел I» в составе бригады линкоров и крейсеров в сопровождении дивизиона эсминцев и транспорта «Рига» совершил поход в Англию и Норвегию. Намеченный заход в Германию был отменен: Балканский кризис разрастался, подтверждая пророчество Бисмарка, что «какая-нибудь проклятая глупость на Балканах явится искрой новой войны».

«Император Павел I» перезимовал в Гельсингфорсе, выполняя рекомендованные комиссией переделки. Кампания 1914 г. началась под знаком все ухудшающейся международной обстановки. Надвигалась война, и призрак мощного немецкого флота «открытого моря», идущего к центральной минно-артиллерийской позиции, стал круглосуточным кошмаром для русских моряков. Простое сопоставление тактико-технических данных своих и немецких кораблей подсказывало простой прогноз: быстрое уничтожение у центральной позиции бригады русских линкоров, прорыв через позицию и удар по столице. Подобная перспектива охлаждала самые воинственные головы в русском правительстве и, чтобы подбодрить их и придать больше уверенности русским морякам, 9 июня 1914 г. на Балтику с визитом прибыла эскадра английских линейных крейсеров под командованием адмирала Битти.

С «Императора Павла I» гремели салюты, вились флаги расцветивания, шумели совместные банкеты, адмирал Битти ловил на себе влажные взгляды императорских дочек, в Петербурге во всех ресторанах англичан поили бесплатно, на обширной палубе линейного крейсера «Лайон» танцевали пары в присутствии Императора, а на «Нью Зеланд» группа загримированных

английских моряков исполнила зажигательный, воинственный танец новозеландского племени маори... Под гром салютов и бравурную музыку парадов и банкетов прозвучали сараевские выстрелы, посыпались безоговорочные ультиматумы.

Война приближалась ко всем границам. Охваченные страхом правительства делали отчаянные попытки остановить ее, но генеральные штабы громко требовали сигнала к выступлению, стремясь опередить своих противников хотя бы на час. Придя в ужас при виде открывавшейся бездны, наиболее трезвые люди в окружении царя пытались остановить развитие событий, но было поздно: имперские амбиции России и взятые на себя невыполнимые обязательства безжалостно толкали несчастную страну в пропасть, навстречу небывалой катастрофе...

Мобилизация лихорадила флот. В считанные дни пытались сделать то, на что не обращали внимание годами. Офицеры писали завещания, а на линкоре «Император Павел I» снимали величественные трубчатые мачты американского образца. В отличие от «Андрея Первозванного», на котором в Кронштадте мачты были срезаны почти до основания и сняты краном, на «Императоре Павле I», стоявшем в Гельсингфорсе, все пришлось делать собственными силами — порт в предмобилизационной суматохе не смог выделить крана. Механики линкора с матросами-добровольцами резали по частям мачты ацетиленом и на концах спускали на палубу. Работа была трудоемкая и проводилась в страшной спешке — каждую минуту ожидали известия о начале войны и приказа к выходу на центральную позицию. Поэтому мачты на «Императоре Павле I» были срезаны всего лишь примерно наполовину, обрубки труб зачеканены, покрыты стальной площадкой, в которую были вставлены обычные корабельные мачты. Обрубки трубчатых мачт, оставшиеся на уровне высоты дымовых труб, придали «Императору Павлу I» весьма характерный и отличный от «Андрея Первозванного» силуэт. Теперь корабли можно было легко различить и без ма-

рок на трубах. («Император Павел I» и «Андрей Первозванный» имели некоторые мелкие архитектурные различия, но в принципе — походили друг на друга, как две монеты одного достоинства. До снятия мачт корабли различались «марками» на передней дымовой трубе. На «Андрее Первозванном» эта «марка» — широкая красная полоса — находилась почти у самого торца трубы, а на «Императоре Павле I» — посередине трубы. Позднее широкая красная полоса была заменена двумя узкими полосами, расположенными соответственно).

31 июля 1914 г., в день объявления войны, «Император Павел I» вместе со «Славой» и «Цесаревичем» («Андрей Первозванный» ремонтировался в Кронштадте) вышел к центральной позиции. Считая, что бригада идет на верную смерть, командир «Императора Павла I», капитан 1-го ранга Небольсин приказал отслужить прощальный молебен. Матросам выдали шоколад и конфеты из офицерского буфета. Офицеры сдали на берег личные вещи с завещаниями и прощальными письмами родным.

У центральной позиции царила повышено нервная обстановка. Линкоры немецкого флота чудились в каждой лайбе, появлявшейся на горизонте. Напряженности добавляли непроверенные агентурные сведения. А между тем, немецкий флот и не думал идти в Финский залив, лихорадочно готовясь к обороне Кильской бухты в случае появления английских армад. Базируясь на Ревель, бригада линкоров начала вести себя более активно, вызывая противника на бой. Но немецкие линкоры не появлялись, и Русский Флот почувствовал себя хозяином восточной Балтики.

11 августа 1914 г. «Император Павел I» шел в Ревель в составе эскадры, следуя в кильватер броненосному крейсеру «Рюрик». На расстоянии 3,5 кабельтовых от крестовой вехи у Базановской косы корабль коснулся грунта. Линкор немедленно застопорил машины, а затем после поверхностного осмотра, при котором видимых крупных повреждений замечено не было, «Импе-

ратор Павел I» снова дал ход вперед и продолжал следовать к месту назначения. Став на якорь у о. Нарген, на линкоре приступили к более тщательному осмотру нижнего дна, и вскоре в междудонных отделениях было обнаружено небольшое количество забортной воды. Вскоре была выяснена и причина появления воды: оказалось, что от 24 до 68 шпангоута по правому борту корабля, на протяжении около 53 м, имелась продольная вмятина в наружном дне со стрелкой прогиба 7,5–10 см. Вмятина шла сначала по правому борту в 1,5 м от киля, а затем на 50-м шпангоуте она переходила на левый борт и кончалась у 68 шпангоута на расстоянии 1 м от киля. В районе 50–53 шпангоута оказались погнутыми флоры и киль, в некоторых швах и заклепках возникла небольшая течь, требующая немедленного устранения. Устранение течи было выполнено с помощью заделки швов железными и деревянными клиньями, которые затем были проконопачены. Когда течь прекратилась, все поврежденные места дополнительно были залиты цементом, который стал настолько крепким, что надежность днища, испытанного во время боевых стрельб, не внушала никаких опасений. «Так на цементе и проплавали всю войну», — вспоминал Дыбенко. (По поводу Дыбенко, служившего на линкоре матросом и вроде бы ничем не занимавшегося, кроме революционной деятельности, сохранилась легенда, впрочем, мало похожая на правду. Однажды во время артиллерийских стрельб Дыбенко сделал замечание командующему флотом о неправильном определении им дистанции до цели, назвав правильную цифру. (Можно подумать, что командующие флота сами определяют дистанции и дают целеуказания!). Эссен, якобы, вызвал к себе Дыбенко и сказал: «Ты либо будешь повешен, либо мое место займешь!», на что Дыбенко ответил: «И к тому и к тому готов!» Легенда, конечно, более позднего происхождения, когда Дыбенко уже стал советским вельможей, чья тяга к роскоши и женщинам удивляла даже его не очень щепетильных коллег и даже его собственную любовни-

цу Коллонтай. Беда только в том, что Дыбенко, видимо, сам поверил в эту сказку и осмелился возражать т. Сталину. По возвращению в Ленинград, Дыбенко на вокзале встретил его личный друг Голошвили — замначальника ленинградского НКВД. Через два часа Дыбенко был расстрелян...).

11 октября 1914 г. от торпеды немецкой лодки погибла «Паллада» и выходы линкоров к центральной позиции прекратились. Линкоры укрылись в Гельсингфорсе, изредка выходя стратегическими фарватерами в тыловые зоны, свободные от подводных лодок противника. В одном из таких выходов, 10 ноября 1914 г. «Император Павел I», идя Лонгэрнским проходом на траверзе остовой вехи банки Норра-Атлас-Грунт, в расстоянии нескольких метров от нее, коснулся грунта. Причиной аварии линкора на фарватере явилось падение воды в заливе на 46 см ниже ординара, о чем командование линкора извещено не было. Когда «Император Павел I» пришел на внешний рейд Гельсингфорса, где стал на якорь для осмотра трюмов, то оказалось, что по правому борту от 43 до 92 шпангоута, на протяжении 59 м, на расстоянии 1,8 м от киля имелась вмятина со стрелкой прогиба 12,7 см. Над вмятиной были погнуты флоры, а некоторые швы и заклепки дали небольшую течь, но вода легко откачивалась с помощью корабельной осушительной системы. Исправление повреждений прочеканиванием швов и заливку цементом произвели по возвращению корабля из похода. Работа заняла 5 суток.

Так и проходила война для «Императора Павла I»: погрузки угля, походы по фарватерам в окружении тральщиков, посадки на мель, томительное ожидание боя на центральной позиции, учебные стрельбы, долгие зимние стоянки во льду, редкие походы в Кронштадт для докового ремонта. И ни одного боевого контакта с противником за всю войну. В течение долгих зимних стоянок в Гельсингфорсе командование пыталось, как могло, развлечь матросов, в том числе и спортивными со-

ревнованиями. Чемпионом флота по французской борьбе стал кочегар с «Павла I».

Но на корабле действовала подрывная организация во главе с энергичным и способным авантюристом Дыбенко. Общая директива, данная из института Парвуса в Стокгольме, предусматривала развал русских вооруженных сил и эта директива, активно выполняясь, привела, как мы знаем, к самым блестящим результатам. Возглавляемая Дыбенко организация играла и на патриотических чувствах матросов (идет война, а линкоры бездействуют, измена, немецкие шпионы), и на духовно-классовой пропасти, разделяющей матросов и офицеров, (Долой войну! Она нужна только богачам! Свобода, равенство и братство!), исподволь составляла списки офицеров, подлежащих уничтожению. В 1914 и 1915 гг. на линкоре «Император Павел I» было несколько случаев саботажа. Обнаруживались стружка в цилиндрах, песок в подшипниках, тлеющая ветошь в боевых погребах, повреждение электроцепей и т. п. Только в такой либеральной стране, как царская Россия последних лет своего существования, подобные вещи могли сходить с рук в военное время.

27 апреля 1915 г. на линкор «Император Павел I» был назначен новый командир, капитан 1-го ранга Дмитриев Степан Николаевич — герой русско-японской войны, командовавший до этого эскадренным миноносцем «Казанец». Бывший командир «Императора Павла I» Аркадий Константинович Небольсин был произведен в контр-адмиралы и назначен командиром 2-й бригады линкоров с флагом на «Императоре Павле I». В конце июля 1915 г. «Император Павел I» и «Андрей Первозванный» были переброшены в Эре для поддержки перехода «Славы» в Рижский залив, и на этом их боевая деятельность кончилась до июня 1916 г., когда оба линкора были переброшены в Люме для прикрытия легких сил, действующих на коммуникациях противника. Линкоры находились в готовности к выходу по требованию командующего отрядом крейсеров. Но требование не поступи-

ло, и в конце июля 1916 г. корабли вернулись в Гельсингфорс.

Приближался 1917 г. Роковой год в истории России, да, пожалуй, и всего мира. Поражения на фронтах и хорошо организованный развал тыла левыми экстремистами, опирающимися на финансовую помощь немцев, все это могло развалить и более сильный государственный организм, каким была Россия. На вмерзших в лед Гельсингфорского залива кораблях четко отдавался лихорадочный пульс агонизирующей страны. Небывалое напряжение неизбежно должно было вызвать взрыв, и этот взрыв раздался, разнеся на клочки все, что когда-то именовалось Россией и Российским Императорским флотом...

1 марта 1917 г. на борт «Императора Павла I» прибыл командующий Балтийским флотом адмирал Непенин и объявил экипажу линкора об отречении от престола Императора и о переходе власти в руки Временного правительства, назначенного Государственной Думой. Притихшие матросы напряженно думали, пытались правильно понять смысл происходящего. Дыбенко был в командировке в Петрограде, он бы все правильно разъяснил. Но еще до возвращения Дыбенко, 3 марта, из Петрограда вернулся находившийся там командующий 2-й бригадой линкоров контр-адмирал Небольсин. Он привез официальные акты отречения Императора и первые декреты нового правительства. Свобода! Вот тут-то экипаж линкора «Император Павел I» показал пример всем остальным кораблям, что надо делать в условиях парламентской демократии. И линкор не нуждался, как некоторые другие корабли, в подстрекателях из Кронштадта. Дыбенко и его организация неплохо поработали над матросами за годы военного ничегонеделания... Выстрелом в упор был убит вахтенный офицер линкора лейтенант Шуманский, что послужило сигналом к массовому избиению офицеров, кондукторов и унтер-офицеров. С завернутыми назад руками на палубу из каюты выволокли командира «Императора

Павла I», капитана 1-го ранга Дмитриева. Он пытался обратиться к своим подчиненным, но озверевшая толпа не желала ничего слушать. С ревом подняли на штыки доблестного моряка и выбросили на лед. Пытавшийся помочь командиру старший офицер линкора лейтенант Яновский был сбит с ног, забит ногами и прикладами и также выброшен за борт. Несколько офицеров забили насмерть по обвинению в том, что они агенты охраны. В этот момент из штаба флота на линкор по льду возвращался контр-адмирал Небольсин. Стоявший у трапа кочегар Родинок вскинул винтовку и выстрелил в командира бригады. Адмирал упал на лед. Тяжелораненого, его добились штыками и прикладами. Вместе с адмиралом были убиты лейтенанты Бубнов и Славинский. Остальные офицеры были арестованы, их каюты обысканы, похищены деньги и ценные вещи, разграблен штаб бригады, откуда были похищены секретные документы и корреспонденция. Так, «Линейный корабль «Император Павел I» вступил в революцию, а 16 (29) апреля 1917 г. он был торжественно переименован в «Республику»...

Линкор «Республика», как учит нас официальная история, имел самую крупную и сплоченную большевистскую организацию на флоте или, по меткому выражению А. Ф. Керенского, «был набит немецкими шпионами». На «Республике» шумели митинги, в ходе которых старый флот разваливался на глазах. Временное правительство не могло ни навести порядок на флоте, ни обеспечить его подчинение командованию. Свобода в России, к сожалению, всегда истолковывается однозначно — неподчинение и хаос. Немцы в ходе молниеносной операции выбили Русский Флот из Рижского залива, а «большевистские» корабли во главе с «Республикой» даже не тронулись с места. С точки зрения невыполнения приказов Временного правительства линкор «Республика» считался самым надежным кораблем...

После октябрьского переворота, отвечая на призыв Ленина о помощи боевыми кораблями, руководители

Центробалта сразу вспомнили о «Республике». Имеется несколько вариантов беседы Ленина относительно линкора «Республика». Из этих вариантов хорошо видно, как лепится наша история и насколько опытны в морском деле были руководители Центробалта.

Вариант 1. (С. А. и И. Амурские, «Ленин командует флотом», 1939 г.): «... Помещение штаба Петроградского военного округа на Мойке только день назад очищено от белогвардейцев (?!). Еще не стихло эхо выстрелов «Авроры», а над страной уже навис меч контрреволюции. Войска Керенского захватили Гатчину. Владимир Ильич встревожен за судьбу революции. Он спешит выяснить, какую помощь может оказать советской власти военноморской флот. Владимир Ильич склонился над большой развернутой картой и вызывает по прямому проводу Центробалт — революционный матросский центр:

«Сколько вы можете послать миноносцев и других вооруженных судов?» (Ленин).

— Можно послать линейный корабль «Республика» и два миноносца.

— Будут ли они точно обеспечены продовольствием от вас?

— Во флоте продовольствие есть, и они будут продовольствием снабжены. Все посланные миноносцы и линейный корабль «Республика», с уверенностью скажу, выполнят дело защиты революции. В посылке вооруженной силы не сомневайтесь. Будет выполнено беспрекословно.

— Через сколько часов?

— Максимум через 18 часов. Встречается ли необходимость сейчас послать?

— Да, правительство абсолютно убеждено в необходимости послать немедленно с тем, чтобы линейный корабль вошел в Морской канал...

— Хорошо, все это будет исполнено. Что еще скажете?

— Есть ли радиотелеграф на «Республике» и может ли она сношаться с Питером?

— Не только на «Республике», но и на миноносцах.

— Итак, мы можем рассчитывать, что все названные суда двинутся немедленно?

— Да, можете...

Корабли срочно вышли в поход и своевременно были на местах, указанных товарищем Лениным».

Вариант 2. («Ильич вызывает корабли», Н. Ф. Измайлов, 1970 г.):

Бывший председатель Центробалта и главный комиссар Балтфлота Измайлов, говоривший с Лениным, приводит текст разговора (см. выше) и заканчивает: «В ту же ночь, минуя командующего флотом, я от имени Центробалта дал приказ судовым комитетам немедленно выходить в Петроград для защиты завоеваний революции. Моряки Балтики задание Ленина выполнили!»

Вариант 3. (Г. Б. Ольдерогге, «Модест Иванов», 1969 г.):

«— А вы уже все выполнили, что приказал Ленин? — спросил Модест Васильевич Измайлова.

— Конечно. Только с «Республикой» я не рассчитал. Ее осадка оказалась глубока для Морского канала...»

Как известно, еще к 25 октября в Морской канал вошел линкор «Заря Свободы» (б. «Император Александр II»), осадка которого составляла 7,8 м. Осадка «Республики» составляла немногим больше — 8,2 м, а глубина Морского канала в те времена — 10–12 м. Почему же линкор «Республика» не выполнил приказ Ленина? Все объясняется достаточно просто — корабль не был боеспособен. Офицеры его были перебиты, а оставшиеся в живых затерроризированы, как ни на каком другом корабле Балтийского флота. А 80% экипажа «Республики» находились уже в Петрограде. На борту едва оставалось 300 человек. Машины линкора практически не действовали. Не лучше обстояло дело и с артиллерией. Зато в Петрограде матросы с «Республики» действовали весьма активно. Матросы «Республики» вместе с экипажами других кораблей, смешавшись с

немецкими военнопленными из охраны Смольного, бесчинствовали в столице от имени нового режима. В городе шли повальные обыски и аресты, закрывались банки, клубы и рестораны, разгонялись газеты. Предоставим слово официальной советской истории: «Уже на второй день после победы Октябрьского восстания отряды матросов произвели обыски в редакциях буржуазных газет и издательств: «Дело народа», «Новая жизнь», «Речь», «Петроградский листок», «Петроградская газета», «Каспари», «Типография Яблонского», «Голос солдата», «Север». Контрреволюционеры, которыми в первые дни после Октябрьского восстания был полон Петроград, собирались в различных буржуазных клубах, ресторанах, гостиницах, создавали явки на квартирах столичной интеллигенции. Революционные органы вскрывали эти белогвардейские притоны, систематически производили обыски в подозрительных местах».

... В ноябре при активном участии матросов по всему Петрограду происходили массовые обыски в ресторанах и гостиницах... арестовано.

Многочисленные открытые и секретные статьи договора предусматривали, помимо всего прочего, разоружение линкоров бывшего Русского Флота. Возникла и другая опасность — независимость Финляндии, предусмотренная также Брестским договором, требовала вывода кораблей из финских портов, в частности из Гельсингфорса, в единственную оставшуюся в распоряжении Советской республики базу на Балтике — Кронштадт. Немцы высадились в Ганге и продвигались к Гельсингфорсу вместе с армией Маннергейма. Времени совершенно не оставалось, а предстояла громадная работа по подготовке кораблей к походу. Дело осложнялось еще катастрофической нехваткой личного состава. Кроме массового дезертирства с кораблей за последний год, последовал еще приказ о демобилизации, предусмотренный положениями Брестского договора. Ховрин, служивший на «Республике», вспоминает: «Днем и ночью кипела работа на кораблях и в порту. Проверяли механизмы, грузили топливо,

наливали пресную воду, разгружали все запасы, находившиеся в порту и грузили их на корабли. Линкоры нагружались до отказа. При этом постоянно требовалось разбивать демобилизационные настроения».

«Наша «Республика», — вспоминает служивший на линкоре машинист Прощенок, — приняла в свой трюм 2000 пудов сахара и такое же количество муки, а также большое количество военного имущества».

5 апреля 1918 г. «Республика», идя в кильватер своему собрату «Андрею Первозванному», навсегда покинула Гельсингфорс и, пробившись через льды Финского залива, пришла 10 апреля 1918 г. в Кронштадт.

Сразу же после прибытия «Республики» в Кронштадт возник инцидент с фортом Ино, входящим в систему внешней обороны Кронштадта. 5 апреля 1918 г. было подписано т. н. Гангутское соглашение по установлению в Финском заливе демаркационной линии и выполнению статей Брестского договора, касающихся флота и вопросов эвакуации русских кораблей из портов Финляндии. Финны требовали сдачи форта неразоруженным и в начале мая окружили форт своими войсками. На помощь гарнизону форта были посланы линкор «Республика» и миноносец «Прыткий». Однако появление «Республики» в водах у форта Ино вызвало протест немцев, ибо по условиям Брестского договора русские линкоры не имели права выходить в море. Поэтому «Республика» вынуждена была вернуться в Кронштадт, где 9 сентября 1918 г. корабль был сдан на «долговременное хранение в порт». В последующие годы корабль оставался пассивным свидетелем развернувшихся на Балтике драматических событий, ржавея у стенки завода. Существовали планы восстановления и даже модернизации «Республики», но после Кронштадтского мятежа, судьба линкора, как и многих других кораблей Балтики, была решена.

22 ноября 1923 г. линкор «Республика» был сдан на слом.

Корабль находился в строю 8 лет.

После вступления в строй линейный корабль «Император Павел I» числился в 8-м флотском экипаже.

Зачислен в списки Русского Флота 4 сентября 1903 г.

Исключен из списков 8 февраля 1924 г.

Командиры линейного корабля «Император Павел I» 1905—1918 гг.

1905—1907 гг.— капитан 1-го ранга Яковлев

1907—1911 гг.— капитан 1-го ранга Римский-Корсаков

1911—1915 гг.— капитан 1-го ранга Небольсин

1915—1917 гг.— капитан 1-го ранга Дмитриев

1917—1918 гг. —

Русские адмиралы, державшие флаг на линкоре «Император Павел I»

1912—1914 гг.— адмирал Эссен, контр-адмирал Фрезэн

1914—1915 гг.— контр-адмирал Максимов

1915—1917 гг.— контр-адмирал Небольсин

ПРИЛОЖЕНИЕ

СТРОИТЕЛЬСТВО ЛИНЕЙНОГО КОРАБЛЯ

«ИМПЕРАТОР ПАВЕЛ I»

С 15 ОКТЯБРЯ 1904 Г. ПО 19 ОКТЯБРЯ 1910 Г.

Вице-адмирал Диков на соединенном заседании Морского Технического комитета и семи адмиралов от флота 18 апреля 1900 г. доложил следующее:

По программе усиления флота на Востоке предложено иметь 10 броненосцев. Считая готовыми три — типа «Пересвет» и пять — типа «Бородино», всего имеется восемь, следовательно, остается построить еще два. Таковые были бы построены по типу «Бородино», если бы не поступил проект Великого Князя Алексея Михайловича, разработанный младш. судостроителем Скворцовым: броненосец 18-узлового хода, вооруженный 20 орудиями 8" калибра в 10 башнях.

На протокол этого заседания положена следующая собственноручная резолюция морского министра вице-адмирала Тыртова: «Великий Князь Генерал-Адмирал, ввиду того, что на остающуюся по программе постройку двух броненосцев, артиллерия и бронирование уже заказаны по типу «Бородино» и опасаясь, чтобы переработка чертежей не задержала постройки броненосца на Балтийском заводе, по спуске броненосца «Победа», а также для сохранения однообразия броненосных судов эскадры, приказал эту серию судов строить по типу броненосца «Бородино», не устраняя небольшие изменения, могущие улучшить боевые качества этого типа»... «Что же касается до проекта, составленного по идее Велико-го Князя Александра Михайловича, то его Высочество Генерал-Адмирал согласился с большинством лиц заседания, указывающих на необходимость переработать проект с тем, чтобы вооружение его состояло не из одних только 8" орудий, а чтобы носовая и кормовая башни имели бы 12" артиллерию при увеличенном водоизмещении броненосца и при ходе не меньше 18 узлов. Вопрос о постройке такого броненосца должен быть возбужден по ассигновании новых сумм на усиление флота, по выполнении программы 1898 г., так как ассигнованные суммы уже распределены на заказанные суда». Из вышеизложенного видно, что идея дредноута, т. е. корабля, вооруженного однокалиберною артиллерию и быстроходного, зародилась в России на несколько лет ранее проекта Куниберти и постройки первого английского дредноута в 1905 г. (Еще ранее этого, лет 20 тому назад, лейтенант В. Н. Степанов в Морской академии составил проект броненосца, вооруженного 4 башнями с 12" артиллерией). К вопросу о проекте двух новых броненосцев Морское министерство вернулось в 1903 г. Под председательством Начальника Главного морского штаба и при участии Великого Князя Александра Михайловича было устроено совещание, на котором постановлено, вместо повторения типа «Бородино», предложить составить проект нового броненосца в 16500 т,



вооруженного 8" артиллерией, ввиду того, что в иностранных флотах перешли от 6" калибра к более крупному. Кроме того, решено улучшить подводную защиту корабля от мин на основании опыта над франц. брон. «Генрих IV» (удалив внутреннюю котельную переборку более 6 футов).

Через 3 дня после этого заседания на докладе Государю-Императору Его Величество изволил выразить согласие на увеличение водоизмещения предположенных к постройке двух эскадренных броненосцев в Балтийском море до 16500 т для возможного соединения в них наибольших средств нападения и обороны, согласно современным требованиям.

30 января главному корабельному инженеру С.-Петербургского порта, согласно постановлению совещания 17 января 1903 г., было предложено разработать проект улучшенного броненосца типа «Бородино», водоизмещением 16500 т, ход 18 узлов, углубление 26 футов, арт.: четыре 12" — 40 кал., двенадцать 8" — 50 кал., двадцать — 75-мм, двадцать — 47-мм, шесть минных аппаратов. Сетевое заграждение.

Бронирование: два пояса 9" и 7", или оба по 8".

8 мая заведующий опытным бассейном, подп. Крылов донес результаты произведенных опытов и подсчетов проектируемого броненосца: длина 438 футов, ширина 80 футов, глубина 26 футов, водоизмещение 16570 т.

16 августа были даны наряды на постройку двух броненосцев в 16630 т, одного на Адмиралтейском, другого на Балтийском заводах.

26 сентября 1903 г. корабль, строящийся на Балтзаводе, назван эскадренным броненосцем «Император Павел I».

Первая штука кия поставлена через год — 15 октября 1904 г., с какого времени и следует считать начало постройки линейного корабля «Император Павел I».

Спуск корабля состоялся 25 августа 1907 г., т. е. через два года и 10 месяцев после закладки.

Со времени своего спуска по 1 сентября 1910 г., т. е.

почти ровно три года, корабль простоял в Неве у Балт-завода, после чего перешел в Кронштадт и вошел в док для вырезания отливных отверстий.

19 октября 1910 г. корабль произвел испытание механизмов, причем развил 18,5 узлов хода, при 18596 л. с. и 109,5 оборотах, среднее углубление 26 футов 3 дюйма, водоизмещение 16960 т.

С 6 по 8 октября 1911 г. корпус и артиллерия были испытаны боевой стрельбой, причем был сделан боевой залп всем бортом из 17 орудий. Из вышеизложенного видно, что полная постройка корабля продолжалась 6 лет и приемные испытания — 1 год. Эти сроки, конечно, велики, но, принимая во внимание, что артиллерийское вооружение претерпело 17 вариантов, а бронирование не менее трех, причем последний вызвал переделку всей уже забронированной жилой палубы, легко понять — почему постройка так сильно затянулась. Мало того, нельзя забывать, что корабль строился в те смутные годы (1905–1909), когда вся наша промышленность переживала небывалый в России кризис, и в заводской деятельности наблюдался полный застой, к счастью, повлиявший только на продолжительность постройки, но не отразившийся на качестве ее в смысле добросовестности и солидности работ.

Зиму 1912 г. корабль простоял в Кронштадте в ожидании боевого запаса и снабжения от Кронштадтского порта и заканчивал мелкие переделки, которые были потребованы вновь учрежденной морским министром весьма строгой «Комиссией для испытания вновь строящихся и ремонтирующихся судов».

Постройку заканчивал строитель С. Г. Руженцев и впоследствии поручил Е. Э. Штеллингу. Наблюдение над постройкой было в руках весьма опытного и энергичного персонала в лице капитана 1-го ранга Римского-Корсакова — командира корабля с 1906 по 1911 гг., капитана 2-го ранга Пышнова, лейтенантов Егорьева, Ратькова, Башмакова, инж.-мех. Гаевского, Белова и др. 1 мая 1912 г. согласно приказу Командующего морскими

силами линейный корабль «Император Павел I» вступил в действующий флот.

29 июня 1910 г. корабль впервые вступил в вооруженный резерв, подняв флаг и гюйс. На него переселились командир, 10 офицеров и команда числом около 220 человек.

1 сентября корабль начал кампанию и под брейд-вымпелом товарища морского министра вице-адмирала Григоровича, при помощи 7 буксиров, вошел в морской канал для следования в Кронштадт. Выйдя в залив и отдав буксиры, корабль под своими машинами прошел мимо Кронштадта на мерную милю, а оттуда вернулся в Кронштадтскую гавань и встал перед Николаевским доком.

2 сентября вошли в док для вырезки водоотливных отверстий и заделки носового минного аппарата.

7 сентября окончили кампанию и вступили в вооруженный резерв.

24 сентября корабль вышел из дока и отшвартовался в Средней гавани.

1 октября корабль начал кампанию и вышел в море для пробного испытания машин. Испытание было назначено на полный ход до Ревеля и обратно, при стоянке на якоре в Ревеле три дня. На корабле находились начальник Балтзавода генерал-майор Вешкурцев, председатель приемной комиссии, капитан 1-го ранга Васильковский, члены комиссии, инженеры завода и до 1000 мастеровых.

На обратном следовании из Ревеля, ввиду сильного нагревания параллели цилиндра высокого давления испытание пришлось прекратить (правая машина). Вернувшись в Кронштадт, корабль из-за низкой воды не мог войти сразу в гавань, а остался ночевать на рейде. Ночью поднялась снежная пурга и на утро оказалось, что корабль на двух якорях продрейфовало на 7 кабельтовых от якорного места. При помощи килектора отклепали один якорь, который зацепил собою 8 штук кабелей, обслуживающих Кронштадские форты. Корабль вошел в гавань 7 октября и вступил в вооруженный резерв.

18 октября корабль опять начал кампанию и, вый-

дя в море, произвел испытание механизмов до Гогланда и обратно.

24 октября вступили в вооруженный резерв и отшвартовались у стенки Средней гавани. За время этого осеннего плавания сделана 1321 миля. Период зимы и весны 1910–1911 гг. был полон интенсивной работы по достройке корабля и установке орудий.

11 июля 1911 г. корабль вошел в док для исправления кингстонного клапана, а 15 июля вышел из дока и стал у стенки Средней гавани.

В двадцатых числах июля корабль вышел на Большой рейд, где участвовал в Высочайшем смотре всего Балтийского флота. После смотра «Император Павел I» вошел в гавань, принял уголь и в первых числах августа вышел в море для проверочного испытания механизмов в продолжение трех часов при 0,9 наибольшего числа оборотов, после чего проследовал в Ревель.

Простояв в Ревеле около месяца и участвуя в рейдовой службе бригады, корабль произвел дульные и ствольные стрельбы, а 3 сентября вернулся в Кронштадт для окончательных работ.

За время плавания было сделано 550 миль. В октябре в командование вступил капитан 1-го ранга А. К. Небольсин, а прежний командир, капитан 1-го ранга Римский-Корсаков был назначен председателем комиссии вновь строящихся и ремонтирующихся судов.

6 октября корабль вышел с приемной комиссией в Биорке для испытания артиллерии, которое благодаря благоприятной погоде сделал в 2 дня. 1 мая 1912 г. корабль был зачислен в состав действующего флота и, начав кампанию, ушел в Биорке, а оттуда в Ревель.

В июне, ввиду посещения русских вод германским Императором, корабль был назначен присутствовать при приеме Высочайших гостей в Балтийском порту.

21 июня корабль удостоился посещения Его Императорского Величества Государя-Императора и германского Императора Вильгельма II.

Проплавав все лето в Балтийском море, 8 сентября, в

составе всего флота «Император Павел I» посетил г. Копенгаген, где участвовал в Высочайшем смотре Балтийского флота Ее Императорским Величеством Государыней-Императрицей Марией Федоровной и датским королем.

19 сентября корабль вернулся обратно в Ревель, где участвовал в приеме Английской бригады броненосных крейсеров.

Ввиду того, что Его Императорское Величество Государь-Император Высочайше пожаловал свой портрет кают-компания германского броненосного крейсера «Мольтке», в Балтийском порту при Высочайшем посещении, линейный корабль «Император Павел I» через германского морского агента получил портрет Императора Вильгельма II в серебряной раме с собственноручной подписью.

В ноябре корабль пришел в Гельсингфорс и 30-го вступил в вооруженный резерв, сделав за время кампании 5662 мили.

1 апреля 1913 г. корабль начал кампанию и 18 апреля вышел из Гельсингфорса в Ревель для производства стрельб.

В июне в Кронштадте корабль был посещен членами Государственной Думы в числе 100 человек.

4 августа корабль пришел в Кронштадт, а 5-го вошел в док для окраски подводной части.

Выйдя 13 августа из дока, корабль в Ревеле присоединился к эскадре и 27 августа в составе всей эскадры вышел в заграничное плавание, посетив Портленд, Брест и Христианзанд.

2 сентября эскадра вернулась из заграничного плавания, а в конце октября корабль пришел в Гельсингфорс, где 1 ноября вступил в вооруженный резерв.

СПИСОК ИСТОРИЧЕСКИХ ПРЕДМЕТОВ

(Настоящий список ведется во исполнение приказа по Морскому ведомству от 31 мая 1913 г. за № 103).

1. Портрет Его Императорского Величества. (Портрет в морской форме в деревянной раме с собственно-

ручной подписью. Находится в помещении командира. Подписан Его Императорским Величеством в июне 1912 г. после высочайшего посещения в Балтийском порту).

2. Портрет Императора Павла I, написанный маслом. (Исторический портрет в стильной позолоченной раме. Приобретен для командирского помещения капитаном 1-го ранга Небольсиным).

3. Портрет Императора Петра Великого. (Фотографическое увеличение с исторической гравюры. Приобретен для командирского помещения капитаном 1-го ранга Небольсиным).

4. Грамота Императрицы Екатерины II с подписью Генерал-Адмирала Павла I. (Грамота на пергаменте с подписью Екатерины II. Приобретена для командирского помещения капитаном 1-го ранга Небольсиным).

5. Историческая книга. (Полные сигналы, должностные производятся во флоте, ч. 2-я, изд. 1799 г. Приобретена командиром корабля, капитаном 1-го ранга Небольсиным).

6. Художественное изображение линейного корабля «Император Павел I». (Акварельное изображение линейного корабля «Император Павел I» на Ревельском рейде. Приподнесен командиру корабля офицером корабля, мичманом Смирновым).

7. Художественное изображение Пакерортского маяка. (Акварельное изображение маяка Пакерорт. Подарок командиру от мичмана Смирнова).

8. Портрет Его Императорского Величества. (Портрет в морской форме в деревянной раме с собственноручной подписью. Находится в кают-компании господ офицеров. Подписан Его Императорским Величеством в июне 1912 г. после Высочайшего посещения в Балтийском порту).

9. Портрет Его Императорского Высочества Наследника Цесаревича и Великого Князя Алексея Николаевича. (Портрет в матросской форме с собственноручной подписью. Находится в кают-компании господ офицеров.

Подписан Его Императорским Высочеством в июне 1912 г.).

10. Портрет Его Королевского Величества, Короля Прусского, Императора германского Вильгельма II. (Портрет в русской морской форме с собственноручной подписью в серебряной раме. Находится в кают-компании господ офицеров. Прислан германским Императором в октябре 1912 г. в память посещения корабля Его Величеством в июне 1912 г. в Балтийском порту).

11. Альбом подписей почетных посетителей корабля. (В синем кожаном переплете. Поднесено офицерам корабля командиром, капитаном 1-го ранга Небольсиным).

12. Историческая гравюра Императора Павла I. (Гравюра историческая, давность — 100 лет, издана в царствование Императора Павла I, в деревянной раме. Приобретена офицерами в Академии Художеств).

13. Художественная картина линейного корабля «Император Павел I».

14. (Изображение первого боевого залпа всем бортом 8 октября 1911 г. Писано с фотографии. Изображение линейного корабля «Император Павел I» с носа на полном ходу акварельными красками. Поднесены офицерам, служащим на корабле, мичманом Б. Л. Новиковым).

15. Серебряная закладная дощечка корабля. (Серебряная дощечка с гравированным изображением корабля и датами его закладки. Поднесена начальником Балтийского судостроительного и механического завода, генерал-майором Вешкурцевым).

16. Высочайшая грамота Императрицы Екатерины II с автографом Генерал-Адмирала Павла I. (Грамота на пергаменте, подписана императрицей Екатериной II. Приобретена офицерами корабля).

17. Серебряный бокал. (Бокал с надписью от командира кают-компании офицеров. С мальтийским крестом. Поднесен офицерам командиром корабля в день судового праздника 29 июня 1912 г.).

18. Серебряный ковш. (Ковш в виде ладьи с выгра-

вированными фамилиями первых корабельных гардемарин, плававших в кампании 1912 г. Поднесен офицерам корабельными гардемаринами, плававшими в кампанию 1912 г.).

19. Увеличенная фотография Высочайшего смотра. (Фотография в вызолоченной раме. Изображено Высочайшее прибытие на корабль Его Императорского Величества Государя-Императора и Императора германского Вильгельма II в июне 1912 г. в Балтийском порту. Поднесена офицерам командиром корабля, капитаном 1-го ранга Небольсиным 25. 12. 1912 г.).

20. Большой образ Св. Николая Чудотворца. (Образ Св. Угодника Николая Мирликийского в киоте из грушевого дерева с серебряной доской. Иждивением командира, офицеров и команды в течение 1913 г.).

21. Св. «Евангелие». (Напрестольное Св. «Евангелие» в серебряной крышке).

22. Образ Св. Апостолов Петра и Павла. (Образ в серебряной оправе художественного письма).

23. Две хоругви. (Хоругви красного бархата, шитые полотном с морскими эмблемами).

24. Семисвечник с запрестольным крестом. Позолоченное металлическое изделие.

25. Полное Священническое облачение и Воздухи. (Из желтой парчи). (Все перечисленное в пп. 20—25 церковное имущество пожертвовано почетным гражданином города Кронштадта старостой Андреевского собора Я. К. Марковым).

26. Братина с девизом «Помни войну». (Серебряный ковш, украшенный самоцветными камнями, с девизом «Помни войну». Приз, учрежденный командиром и офицерами линкора «Цесаревич» в память 10-летнего плавания корабля и Высочайше утвержденный за состязательную стрельбу плутонговых командиров в 1913 г.).

27. Братина с девизом «В единении Сила». (Хрустальная братина в серебряной, художественной выделки, оправе, с девизом «В единении Сила». Поднесена офицерам корабля командиром, капитаном 1-го ранга

Небольсыным в день судового праздника 29 июня 1913 г.).

28. Коробка для папирос. (Серебряная коробка для папирос с накладным Мальтийским крестом белой эмали. Поднесена начальником и чинами штаба бригады линейных кораблей Балтийского флота в день судового праздника 29 июня 1913 г.).

29. Коробка для папирос. (Серебряная коробка для папирос с вделанным в нее серебряным рублем времен царствования Императора Павла I. Поднесена офицерам корабля капитаном 2 ранга И. В. Миштовтом).

Состязательные стрельбы на Императорский приз

1912 г.

1. «Цесаревич» — 528
2. «Адм. Макаров» — 527
3. «Имп. Павел I» — 395
4. «Слава» — 357
5. «Рюрик» — 320
6. «Паллада» — 250
7. «Громобой» — 246
8. «Андр. Первоз.» — 175
9. «Баян» — 156

1913 г.

1. «Баян» — 746
2. «Адм. Макаров» — 717
3. «Громобой» — 637
4. «Слава» — 615
5. «Цесаревич» — 564
6. «Имп. Павел I» — 520
7. «Паллада» — 481
8. «Рюрик» — 443
9. «Андр. Первоз.» — 263

Результаты состязательной стрельбы плутонговых командиров в 1913 г.

1. «Император Павел I» — 505
2. «Слава» — 462
3. «Андрей Первозванный» — 340
4. «Цесаревич» — 310
5. «Рюрик» — 126

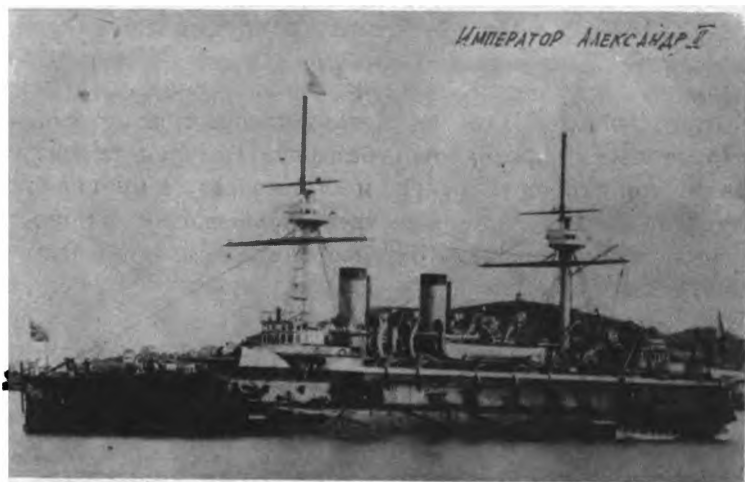
Согласно приказу Командующего морскими силами от 12 марта 1914 г. № 117 линкору «Император Павел I» присужден по высшим баллам приз «Помни войну». Плутонговые командиры: мичманы Станкевич, Соболев 2-й, Эльснер, Рязанов, Горковенко, Керн, Князев и

Яцюк. Особый приз получил мичман Рязанов за лучшее управление огнем 120-мм орудий.

Капитан 2-го ранга Гертнер; инж.-мех., капитан 2-го ранга Игнатьев; коллежский советник Ковалевский; ст. лейтенанты Затурский, Изенбек; лейтенанты Котовский, Загуляев, Кнюпфер 2, Апрелев, Левицкий, Ланге, Дандре; инж.-мех., лейтенант Уляницкий; инж.-мех., мичманы Шенефельдт, Салтыков, Стриж, Гуляев, Морозов.

ИМПЕРАТОР АЛЕКСАНДР II

Александр II — русский царь с 1855 по 1881 гг.



«Император Александр II» (BB-2)

Водоизмещение: 9244 т

Главные размерения: 105,6х20,4х7,8 м

Скорость максимальная: 15,3 узла

Вооружение: два 12-дюймовых орудия на барбетной установке, четыре 229-мм орудия, восемь 152-мм, десять 47-мм и восемь 37-мм орудий, 5 надв. ТА

Мощность механизмов: 8500 л. с.

Бронирование: Борта — 102–356 мм

Казематы — 76–152 мм

Барбет — 254 мм

Палуба — 60 мм

Боевая рубка — 254 мм

Экипаж (штатный): 31 офицер, 585 матросов.

Тип: «Император Александр II»

Броненосный корабль «Император Александр II» был заложен 18 июня 1885 г. на верфи Нового Адмиралтейства в Санкт-Петербурге в качестве первого океанского броненосца Балтийского флота. Строительство корабля велось в рамках изменений 1885 года в кораблестроительную программу 1881 года, предусматривающую строительство для Балтийского флота восьми броненосных кораблей.

Руководил постройкой корабельный инженер подполковник Субботин Н. А., за плечами которого был уже опыт строительства броненосной батареи «Не тронь меня», а также мониторов «Стрелец» и «Единорог». Закладка броненосца проходила в торжественной обстановке в присутствии царя Александра III и морского министра адмирала Шестакова. На флагштоке Нового Адмиралтейства развевался огромный Императорский штандарт.

Подобная торжественность была вполне оправдана. Болезненное поражение в Крымской войне, связанное с гибелью всего Черноморского флота и с демонстрацией почти полной несостоятельности Балтийского флота, было еще очень свежо в памяти. К счастью, эти печальные события совпали по времени с концом эпохи парусного деревянного флота и с началом бурного развития броненосного флота, что дало возможность России, возрождая флот, начать как бы с промежуточного старта и снова заявить свои претензии на роль крупнейшей морской державы мира.

Еще в августе 1881 года указом Императора Александра III было создано Особое совещание по определению военно-морской политики России, вытекающей из новой международной обстановки и новых возможностей промышленности. Председателем Особого совещания стал новый генерал-адмирал Русского Флота, брат царя, Великий Князь Алексей Александрович, недавно сменивший на своем высоком посту ушедшего в отставку Великого Князя Константина Николаевича.

Особое беспокойство совещания вызывало бурное развитие броненосных флотов иностранных держав, в

первую очередь Англии, которая со времен Крымской войны и из-за продолжающейся русской экспансии на Кавказе и в Средней Азии остается главным потенциальным противником России во всех вариантах будущих вооруженных конфликтов.

Англичане под прикрытием мощных соединений своего флота уже оккупировали Египет и явно подбираются к Дарданеллам. Стремительно растет и флот Германии, нарушая хрупкое равновесие морских сил, сложившееся на Балтике. У России же на момент работы совещания, т. е. на лето 1881 года, флота, если не считать нескольких мониторов на Балтике и чудо-«поповок» на Черном море, не было вообще. «Россия не должна играть на море той же слабой роли, как в последнюю русско-турецкую войну,— приняло решение Особое совещание. — Она должна быть готова встретить неприятеля за пределами своих вод, будь это в Балтике или в Черном море». Что же касается конкретного Балтийского театра, то, по замыслу совещания, главной задачей планируемой программы военного кораблестроения являлось «обеспечение за нами первенствующего значения сравнительно с флотами других прибрежных держав. Для этого флот наш должен не уступать германскому, а если возможно, иметь над ним перевес в открытом море». Для этой цели предполагалось в течение 20 лет ввести в строй только на Балтике 16 новых броненосцев. И первым в этом длинном ряду оказался «Император Александр II».

При проектировании головного корабля задуманной серии вначале исходили из того, чтобы он был заведомо сильнее самого грозного по тем временам немецкого броненосца типа «Заксен» (7400 т, 14 узлов, шесть 260-мм орудий в казематах). Поэтому водоизмещение нового корабля решили ограничить 8500 тоннами, вооружив его двумя 305-мм орудиями, расположенными на барбетной установке в носовой части броненосца. По артиллерии и толщине брони «Император Александр II» проектировался заведомо слабее уже построенных на Черном море броненосцев типа «Екатерина II», но обладал гораздо

большей мореходностью, пригодной для океанских плаваний. Это объяснялось несколькими причинами. Две прошедших на Черном море войны — Крымская и русско-турецкая 1877—1878 гг., а также возросшая активность англичан в восточном Средиземноморье, неизбежно привели к тому, что на Балтийский театр военных действий стали смотреть как, если не на второстепенный, то, по крайней мере, менее важный, нежели Черноморский. Сыграла свою роль и бытовавшая в те дни тактика боевого использования броненосных кораблей, основанная еще на весьма незначительном опыте вроде сражения у Лиссы, где упор делался на сосредоточении всей боевой мощи по носу корабля от наиболее крупных орудий до тарана. Как всегда, моду в этом вопросе задали англичане своими броненосцами типа «Виктория». Поэтому два 12" орудия «Императора Александра II» располагались в носовой части, а по углам броневых казематов были установлены четыре 229-мм орудия, которые могли вести огонь как в направлении оконечностей, так и по траверзам. На «Императоре Александре II» предусматривалась установка двух носовых торпедных аппаратов, симметрично встроенных в корпус и не ослаблявших прочности таранного форштевня.

При проектировании корабля предусматривался в помощь машинам и полный парусный рангоут, но технический прогресс шел вперед столь стремительно, что в процессе постройки от парусного вооружения броненосца отказались.

Несмотря на еще примитивную оснастку русских судостроительных заводов, недостаток опыта в строительстве кораблей подобного типа и хроническое отсутствие квалифицированной рабочей силы, стапельный период броненосца завершился фактически за два года.

1 июля 1887 года «Император Александр II» в присутствии царя и под гром артиллерийского салюта с собравшихся на Неве кораблей, приветствовавших его рождение, был спущен на воду.

После спуска на воду начался, как всегда, мучитель-

ный период достройки корабля. Молодая русская промышленность вызвалась достроить «Императора Александра II» собственными силами. Стале-железные броневые плиты изготавливал Ижорский завод, паровые машины — Балтийский и Франко-Русский заводы, орудия — Обуховский завод. Заводы не укладывались в утвержденный график строительства, порождая вечные задержки, в части которых были виноваты и иностранные контрагенты русских заводов.

Обуховскому заводу самостоятельно пришлось осваивать производство предназначенных для броненосца 229-мм (9") орудий системы Бринкса, что удалось сделать всего за два года.

Станки для орудий главного калибра Морское министерство вначале предполагало заказать французской фирме «Кане» и английской — «Армстронга». Однако обе фирмы назначили столь высокие цены и продолжительные сроки, что от их услуг пришлось отказаться, и станки вместе с гидравлическими установками изготовил Металлический завод в Петербурге.

Между тем «Император Александр II» продолжал достраиваться у стенки Нового Адмиралтейства. На корабль грузились машины и котлы, устанавливались артиллерийские системы. В октябре завершилась сборка броневой палубы, начался монтаж батарейной и верхней палуб. В апреле 1888 года завершилось покрытие палуб деревянным настилом. Заказанные Металлическому заводу барбетная установка, семь бортовых торпедных аппаратов (от двух кормовых впоследствии отказались), а также последние 29 бортовых плит установили из-за задержки поставок лишь к концу 1889 года.

В конце июля 1889 года «Император Александр II» был переведен для окончательной достройки в Кронштадт.

30 августа 1889 г., несмотря на массу недоделок, корабль был освящен, поднял Андреевский флаг и официально вступил в строй Российского Императорского флота.

Первый командир — капитан 1-го ранга П. Ф. Юрьев.

Общая стоимость постройки — 8034967 рублей (корпус — 6467124 рублей, артиллерия — 1342068 рублей, машины и механизмы — 225775 рублей).

К весне 1890 года корабль подготовили к испытаниям. Специально созданную для этой цели приемную комиссию возглавили адмирал К. П. Пилкин и младший флагман Балтийского флота контр-адмирал С. О. Макаров. В ходе начавшихся испытаний броненосный корабль «Император Александр II» 15 июня прибыл в Ревель, войдя в состав эскадры, собранной там для встречи германского Императора Вильгельма II, прибывшего с визитом на яхте «Гогенцоллерн». Новый русский броненосец произвел на молодого, впечатлительного и начитавшегося Мэхэна германского Императора очень сильное впечатление. Вместе с русским царем Александром III Вильгельм побывал на новом броненосце, был принят в кают-компанию, где расписался в книге почетных посетителей.

Испытания корабля продолжались. 18 сентября 1890 г. были завершены испытания машин и механизмов. Хотя обе машины в сумме не добрали 211 л. с., при водоизмещении 8748 т и мощности 8289 л. с. максимальная скорость хода составила 15,27 узла, что сочли по тем временам вполне удовлетворительным результатом.

В конце сентября были проведены испытания артиллерии броненосца. Стрельба из орудий главного калибра на максимальных углах снижения и возвышения не выявила серьезных повреждений корпуса. Надежно действовали и механизмы наведения барбетной установки. Повторные испытания также дали хорошие результаты, выявив возможность увеличения углов обстрела путем изменения формы крыльев мостика. Суммируя свои выводы по поводу нового броненосца, адмирал С. О. Макаров писал: «Корабль вообще производит хорошее впечатление по своему благоустройству, и многие подробности заслуживают большого одобрения по тщательности выделки и обдуманности».

Зиму 1890—1891 гг. «Император Александр II» провел в Кронштадте, а с началом кампании 1891 года был включен в состав Практической эскадры Балтийского моря контр-адмирала М. М. Лазарева.

В ходе плавания в составе эскадры, как бывает всегда, выявлялись различные дефекты, требующие исправления. Очевидными становились и ошибки, допущенные на стадии проектирования и постройки. Кроме того, стремительное развитие военно-морских технологий требовало проводить параллельно и модернизацию корабля, который устаревал на глазах.

1 февраля 1892 года броненосный корабль «Император Александр II» был переклассифицирован в эскадренный броненосец.

С началом кампании 1892 года на броненосце удлинили стенки и провели всесторонние испытания вновь вводимых сетей противоторпедной защиты с наклонным размещением выстрелов.

Всю кампанию 1892 года на броненосце проводились испытания надежности противоминных сетей и противоминной артиллерии при возможных дневных и ночных атаках миноносцев.

Осенью 1892 года броненосец прошел доковый осмотр, а зиму 1892—1893 гг. простоял на паровом отоплении в Кронштадте.

Летне-осеннюю кампанию 1893 года «Император Александр II» провел в Практической эскадре под флагом вице-адмирала Геркена, проводя учения по плану боевой подготовки на рейде Ревеля, Гельсингфорса и Ливавы. В июле броненосец принял участие в крупных учениях у Моонзундских островов. Корабль должен был осуществлять условную блокаду архипелага, а по ночам отражать атаки миноносцев противника, роль которых исполняли новейшие минные крейсеры «Посадник» и «Воевода». Учения показали, что иметь открытую барбетную установку орудий главного калибра несколько рискованно, и в конце кампании на барбет установили сферообразное броневое прикрытие толщиной 76 мм,

которое должно было защитить комендоров от осколков снарядов в реальных боевых условиях.

Перезимовав в Кронштадте, «Император Александр II» кампанию 1894 г. продолжал плавать в составе Практической эскадры под флагом вице-адмирала Гирса. Маневрирования и эволюции, стрельбы по щиту, отражение минных атак, действия в составе нападающей эскадры, а затем — в составе обороняющейся. На корабле прошли испытания новые прожекторы.

В конце кампании 1894 года на корабль пришло известие о кончине 20 октября императора Александра III, пользовавшегося большой популярностью именно на флоте. На всех кораблях помнили слова покойного императора, сказанные им 6 мая 1886 года по случаю спуска на Черном море первых броненосцев «Чесма» и «Екатерина II»: «Ныне флот возникает вновь на радость долго скорбевшего о нем Отечества». Волею Александра III в стране была запущена мощная программа военного кораблестроения, и все с тревогой ожидали, какую военно-морскую политику будет проводить новый Император Николай II, вступивший на престол в обычных тисках огромного дефицита государственного бюджета. Однако все тревоги вскоре улеглись. Новый царь не только не стал сокращать военно-морскую программу, но и выделил на ее осуществление дополнительные 90 миллионов рублей.

В мае 1895 г. с начала летней кампании на эскадренном броненосце «Император Александр II» поднял флаг новый командующий Практической эскадрой контр-адмирал Н. И. Скрыдлов. На броненосце царило радостное возбуждение: предстоял царский смотр и поход в Германию на торжества по случаю открытия Кильского канала им. Императора Вильгельма I. Строительство канала, начавшееся в 1886 году, в этом году завершилось, дав возможность кораблям германского флота оперативно, в случае необходимости, переходить из Северного моря в Балтийское. Чтобы несколько умерить растущие военно-морские амбиции кайзера Вильгельма II,

на эти торжества было решено прибыть вместе с отрядом французских кораблей, демонстрируя нерушимость франко-русского союза, столь легкомысленно заключенного покойным Александром III...

23 мая 1895 года новый русский царь Николай II провел в Кронштадте первый смотр своего растущего флота. На Кронштадтском рейде особенно выделялись два корабля: мощный, высокобортный броненосец «Император Александр II» и только что введенный в строй броненосный крейсер «Рюрик». Контр-адмирал Скрыдлов, перенеся флаг на канонерскую лодку «Грозящий», вышел навстречу императорской яхте. Вскоре на рейде в сопровождении «Грозящего» появилась царская яхта «Александрия», шедшая под императорским брeid-вымпелом. Выстроенный по команде «захождение», экипаж «Императора Александра II» прокричал в честь царя шестикратное «Ура!», а на «Рюрике», еще имевшем полный парусный рангоут, как в старые добрые времена, послали команду по реям.

Царь прибыл в сопровождении управляющего Морским министерством вице-адмирала Н. М. Чихачева, командующего эскадрой контр-адмирала Н. И. Скрыдлова, генерал-адмирала Русского Флота Великого Князя Алексея Александровича, а также Великого Князя Александра Михайловича — опытного и образованного моряка. Вместе с царем была и Императрица Александра Федоровна — тогда еще молодая, 23-летняя красавица.

Посетив «Рюрика», император со свитой на катере «Петергоф» направился на «Императора Александра II», где его у трапа встретил командир броненосца, капитан 1-го ранга Никонов. Выслушав рапорт командира, поздоровавшись за руку с командиром и со всеми офицерами корабля, Государь сказал, что ему особенно приятно быть на корабле, носящем имя его незабвенного деда-мученика, царя-освободителя Александра II. Тринадцатилетним мальчиком нынешний царь стоял у смертного одра своего деда, разорванного бомбой террориста.

На офицеров корабля новый царь произвел двойственное впечатление. Все еще помнили зычный голос и могучую фигуру Александра III, перед которым трепетали все. Покойный государь стесняться в выражениях не любил, а порой — и в поступках тоже. В военноморских делах разбирался слабо, но Англию покарать мечтал, за что часто поднимал бокалы в кают-компаниях кораблей.

Новый царь сразу поразил своей застенчивой скромностью и не соответствующими его высокому сану погонами капитана 1-го ранга.

В отличие от своего покойного отца он говорил тихим интеллигентным голосом, явно демонстрируя желание больше слушать, чем что-либо декларировать на всю Европу.

Николай II поинтересовался у капитана 1-го ранга Никонова, почему на «Алексаднре» вместо броневой орудийной башни установлена фактически незащищенная система орудий главного калибра. Подобное решение было принято в свое время по двум экономическим причинам — необходимо было экономить деньги и общий вес установки. О чем капитан 1-го ранга Никонов честно и доложил Государю.

Николай II вздохнул и заметил, что нельзя экономить на таких важных вещах. Все были абсолютно согласны с новым царем.

1 июня в час ночи на «Император Александр II» вернулся контр-адмирал Скрыдов, и броненосец, имея в кильватере крейсер «Рюрик», вышел в море. Покидая Кронштадт, покрашенные в императорские черно-золотые цвета, корабли закрылись дымом артиллерийского салюта и стали медленно исчезать в западном направлении.

5 июня, как и было предусмотрено планом, отряд контр-адмирала Скрыдлова встретился в море с эскадрой французских кораблей в составе броненосца «Гоше» и крейсера «Дюпюи де Лом».

«Император Александр II» и «Рюрик» снова заволок-

лись дымом салюта наций. На стенах русских кораблей затрепетали французские флаги. Французские корабли, подняв Андреевские флаги, приветствовали салютом своих потенциальных союзников по вожделенному реваншу над Германией.

Рядом с мощным и величественным «Императором Александром II» его французский ровесник броненосец «Гоше», названный в честь знаменитого французского генерала эпохи революционных войн Лазаря Гоше, выглядел почти карикатурно, напоминая пожарное депо с каланчой, каким-то чудом оказавшееся в открытом море. На «Александр» многим было совершенно непонятно, как низкобортный и неуклюжий «Гоше» вообще держится на воде.

По прибытии на рейд контр-адмирал Скрыдлов перенес свой флаг на канонерскую лодку «Грозный», которая заблаговременно была отправлена в Гамбург. Канонерки и прочие малые корабли под флагами своих адмиралов, готовясь к церемонии, собрались в Гамбургском порту. К ним присоединились личные яхты германских сановников.

Утром 7 июня 1895 года в соответствии с церемониалом торжеств канонерки и яхты построились в длинную кильватерную колонну, во главе которой встала яхта «Гогенцоллерн» под штандартом кайзера Вильгельма II. К полудню, спустившись по Эльбе, разукрашенные флагами яхты и канонерки подошли к западному устью канала у Брунсбюттеля, где состоялась церемония открытия канала. Затем весь парадный «кортеж» проследовал по каналу. Эффект внушительного, прорезавшего высокие берега гидротехнического сооружения шириной более 100 метров с поражающими воображение шлюзами и мостами, переброшенными выше клотиков мачт тогдашних полнорангоутных океанских кораблей, дополняло выстроенное в конце канала здание для торжественного обеда в виде громадного трехдечного корабля с полным рангоутом и парусами.

Неожиданно обнаружили и дефекты нового кана-

ла, когда канонерская лодка «Грозящий», нарушив торжественность церемонии, села на мель прямо посреди фарватера.

Кульминацией торжеств стал проведенный Вильгельмом II парадный смотр международной эскадры. Украшенные флагами расцветивания, имея на стенгах национальные и немецкие военно-морские флаги, в Кильской бухте стояли несколько десятков боевых кораблей из 15 морских держав мира.

Находясь под сильным впечатлением от книги американского адмирала Мэхэна «Господство на море», где, по мнению кайзера, была дана простейшая методика достижения мировой гегемонии, Вильгельм II мечтал о создании огромного океанского флота Германии, способного в будущем оспорить господство над мировым океаном у нынешней «Владычицы морей» — Англии. Пока же Германия лихорадочными темпами создавала инфраструктуру будущего морского могущества, в состав которой входил и торжественно открываемый Кильский канал.

С мостика своей яхты «Гогенцоллерн» кайзер смотрел на выстроенные ровными колоннами боевые корабли. При этом трудно было не заметить эскадренный броненосец и крейсер, на стенгах которых полоскались по ветру огромные Андреевские флаги.

Величественный и высокобортный «Император Александр II» выгодно выделялся на фоне своего окружения. Стоявшие по правому борту от него жалкие и низкобортные немецкие броненосцы «Баден» и «Вайссенбург» совершенно не смотрелись на фоне величественного русского гиганта. Слева за кормой дымила частоколом труб эскадра экзотических итальянских броненосцев: «Ре Умберто», «Сицилия», «Руджери ди Лаурия», «Франческо Моросини». Мористее стояли английские броненосцы «Худ» и «Эмпресс оф Индия», которые выглядели, если не хуже, то уж никак не лучше русского броненосца.

Многочисленные журналисты, собравшиеся для ос-

вещения торжеств по случаю открытия канала, справедливо назвали русские корабли «жемчужиной Кильской эскадры».

«Все шесть дней были рядом бесперывных военных парадов, смотров, представлений, встреч, официальных визитов и обедов», — передавал находившийся на борту «Императора Александра II» корреспондент газеты «Кронштадтский вестник».

Группа офицеров броненосца «Император Александр II» и крейсера «Рюрик» во главе с контр-адмиралом Скрыдловым была приглашена на борт яхты «Гогенцоллерн», где они были представлены кайзеру Вильгельму II. Кайзер не удержался и снова посетил броненосец. Это был уже его второй визит на «Императора Александра II». Возможно, что-то подсказывало германскому Императору, что в будущем этот корабль будет одним из участников выполнения его плана сокрушения России руками левых экстремистов, именуемых большевиками, вскормленных на его, кайзера, деньги. Но это будущее едва ли угадывалось в далекие июньские дни 1895 года в грохоте бесконечных салютов и громе оркестров, игравших национальные гимны и военноморские марши.

После окончания Кильских торжеств броненосец вернулся в Кронштадт и остаток кампании 1895 года продолжал находиться в Практической эскадре Балтийского моря.

Простояв зиму на паровом отоплении в Кронштадте, «Император Александр II» с начала летней кампании 1896 года стал готовиться к уходу в Средиземное море. Постоянная напряженность греко-турецких отношений время от времени выливалась в неконтролируемые вооруженные конфликты. Особенно острым было положение на о. Крит, оставшемся под турецким протекторатом, где постоянно вспыхивали вооруженные мятежи греков, выливающиеся в кровавые вакханалии. Эти события затрагивали интересы европейских держав, которые, помимо всего прочего, являлись и гарантами

греческой независимости. Англия, Франция, Италия и Германия направили свои корабли к о. Крит и в Эгейское море.

Россия, которая традиционно считала себя покровительницей всех славян, также не могла остаться безучастной к этим событиям. У острова Крит действовал броненосец «Император Николай I» — почти однотипный собрат «Императора Александра II», построенный чуть позже.

Между тем резкое обострение обстановки на Дальнем Востоке в связи с поражением Китая в японо-китайской войне потребовало резкого усиления русской Тихоокеанской эскадры, в состав которой «Император Николай I» был срочно переброшен из Средиземного моря. В результате этого в Средиземном море не оставалось ни одного русского броненосца. Главный морской штаб принял решение перебросить туда «Императора Александра II» и только что законченный постройкой броненосец «Наварин», который в отличие от двух первых русских броненосцев был вооружен уже четырьмя 12" орудиями в башенных установках.

Из этих двух броненосцев был сформирован отряд под командованием контр-адмирала П. П. Андреева, назначенного командующим (начальником) русской Средиземноморской эскадры.

4 августа 1896 года контр-адмирал Андреев поднял свой флаг на эскадренном броненосце «Император Александр II», а на следующий день оба броненосца вышли в море. После полуторамесячного плавания, посетив по пути Киль, Христианзанд, Портленд, Кадис и Алжир, русские корабли 19 сентября 1896 года бросили якорь на рейде греческого порта Пирей.

На следующий день «Император Александр II» и «Наварин» были посещены королевой эллинов русской Великой Княгиней Ольгой Константиновной — дочерью великого преобразователя Русского Флота Великого Князя Константина Николаевича, который вместе со своим старшим братом Императором Александром II сделал

отчаянную попытку вывести Россию из болота деспотии на путь европейской цивилизации.

Умная и энергичная королева Ольга, сохранившая связи при русском дворе, всеми средствами добивалась, чтобы Россия постоянно держала в Средиземном море и особенно в его восточной части мощное соединение своего флота. Главным образом, на страх туркам. Она в немалой степени способствовала претензиям Петербурга на обладание турецкими проливами, не давая ослабнуть напряжению в русско-турецких отношениях. Королева любила посещать русские корабли, превратив это в своего рода неизменный ритуал, практически не знающий исключений. Она дарила подарки офицерам и матросам, принимала их в своем дворце, устраивала чаепития для команд и пользовалась на Русском Флоте большой популярностью. В кают-компании «Императора Александра II», стоя под портретом «своего незабвенного августейшего дяди», царя-освободителя Александра II, королева Ольга поблагодарила русских моряков уже за то, что их приход в Пирей охладил горячие головы в Стамбуле, где никак не могли смириться с потерей Греции как «неотъемлемой части» великой Оттоманской империи. Адмирал Андреев и капитан 1-го ранга Никонов, почтительно выслушав призывы королевы эллинов, реагировали на них сдержанно. В хитросплетении интересов великих империй никогда не было прямых решений, на которых всегда настаивали малые страны.

Между тем напряженность на о. Крит не ослабевала. 24 мая 1896 г., т. е. еще до прихода в этот район отряда адмирала Андреева, на улицах крупнейшего порта Крита Каней (Ханьи) произошла настоящая резня между христианами и мусульманами, в ходе которой были разгромлены русское и греческое консульства. В городе начались паника и хаос, усиливающиеся с каждым днем. Для защиты своих подданных Англия, Франция и Германия послали в Каней свои боевые корабли. Россия в этот момент была представлена в Средиземном

море всего двумя канонерками «Грозный» и «Запорожец», что было явно недостаточно.

Англия, например, держала в Александrette (турецкий порт на границе Турции и Сирии) целую эскадру своих броненосцев. Корабли высадили десант в порту, взяв под свое покровительство иностранных подданных и христиан. По предложению командования международной эскадры турецкий султан назначил губернатором острова христианина и пожаловал всем мятежникам амнистию. Однако, подстрекаемое из Афин, греческое население подняло новый мятеж, вылившийся в новую резню, в результате которой Стамбул потерял контроль даже над собственной армией, расквартированной на острове.

Появление в водах Крита отряда адмирала Андреева настолько вдохновило греческое правительство, что оно решило перейти к активным действиям. В начале 1897 года у Канеи появилась греческая эскадра под флагом наследного принца Георга, проведя воинственную демонстрацию и явно провоцируя Турцию на войну, в которую, несомненно, надеялись втянуть и Россию. Командующие международной эскадрой, и в первую очередь контр-адмирал Андреев, категорически потребовали, чтобы греческие корабли, под страхом открытия огня, немедленно покинули воды острова. На «Императоре Александре II» и «Наварине» к орудиям были поданы боевые снаряды. Греческая эскадра удалилась, однако чуть позднее, в ночь на 15 февраля 1897 года, греки высадили на побережье отряд своих войск численностью 1400 человек при 8 орудиях под командованием флигель-адъютанта греческого короля полковника Васоса и начали наступление на Канею. Одновременно с другой стороны на город двигались отряды повстанцев. Сложность ситуации увеличилась тем, что город был занят не турками, а десантными отрядами с кораблей союзной эскадры. Полковнику Васосу было передано предупреждение немедленно остановить наступление. В противном случае по нему откроют огонь корабли меж-

дународной эскадры. Под страхом обстрела полковник Васос приказал своему отряду остановиться в одной из прилегающих к Канее деревень. Однако повстанцы не только не остановились, но подвергли Канею орудийному обстрелу. В ответ «Император Александр II» произвел два залпа по берегу из орудий вспомогательного калибра, рассеяв повстанческие отряды.

16 февраля на борту «Императора Александра II» собрался под председательством контр-адмирала Андреева совет адмиралов международной эскадры, объявивший блокаду побережья Крита в районе Канеи. В результате этого решения греческие войска оказались отрезанными на острове, не имея боеприпасов и продовольствия. Между тем десанты с кораблей, включая и роту с «Императора Александра II», на этот раз взяли под покровительство мусульманское население региона. Совет адмиралов составил воззвание к повстанцам, обещая им автономию под суверенитетом Турции. Командиры повстанческих отрядов были собраны на борту «Императора Александра II», где капитан 1-го ранга Никонов зачитал им это воззвание. Однако это воззвание не произвело на повстанческих командиров особого впечатления. Они ответили, что намерены добиваться окончательного присоединения острова к Греции и готовы погибнуть за это дело. Им все равно, кто их будет убивать: турки или снаряды с кораблей международной эскадры.

Весь 1897 год эскадренный броненосец «Император Александр II», действуя совместно с броненосцем «Наварин», продолжал поддерживать хоть какую-то видимость порядка на острове. Время от времени корабли уходили в Пирей, Порос или Смирну для пополнения запасов и профилактического ремонта.

В начале 1897 года к «Александр II» и «Наварину» присоединился пришедший с Балтики новый броненосец «Сисой Великий». Однако в середине марта из-за затажного выстрела в кормовой башне при производстве учебных стрельб корабль получил тяжелые повреждения и надолго ушел в Тулон для ремонта. В

конце 1897 года с Дальнего Востока в Средиземное море вернулся броненосец «Император Николай I», но вскоре был отозван в Кронштадт. В декабре 1897 года закончивший ремонт «Сисой Великий» и «Наварин» были срочно отправлены на Дальний Восток, и в результате «Император Александр II» остался единственным русским броненосцем, представляющим интересы России в Средиземном море. В 1898 году сменилось командование эскадрой и кораблем. На «Императоре Александре II» снова поднял свой флаг адмирал Скрыдлов, а командиром броненосца стал капитан 1-го ранга Хмелевский.

«Император Александр II» продолжал нести свою нелегкую службу в водах острова Крит, отвечая за Ретимский округ, оккупированный десантными отрядами моряков с броненосца и канонерской лодки «Гремящий».

В марте 1898 года из Одессы пришел пароход РО-Пита, доставивший голодающему от непрекращающихся кровавых беспорядков населению острова 350 т пшеничной муки. Название парохода было «Император Александр II». Два «Александра II» — броненосец и пароход — стали рядом на рейде. Экипажи перегружали муку на подошедшие баржи для пропорционального распределения между христианским и мусульманским населением района. Часть муки на отдаленные пункты побережья доставляла канонерская лодка «Гремящий». Адмирал Скрыдлов, будучи начальником всех русских сухопутных и морских сил на острове, в октябре 1898 года телеграфировал в Петербург, что ему удалось добиться умиротворения и добровольной сдачи оружия русским экспедиционным войскам как христианского, так и мусульманского населения подведомственного ему Ретимского округа. Адмирал Скрыдлов получил благодарность самого царя, а позднее в числе других адмиралов международного отряда он получил почетное гражданство города Афины. В 1899 году в Пирее адмирал Скрыдлов сдал командование эскадрой и на «Императо-

ре Александре II» поднял свой флаг адмирал Вальронд. Почти все лето 1899 года броненосец провел в водах острова Крит, базируясь главным образом на Пирей.

В ноябре 1899 г. броненосец пришел в Смирну, куда затем пришли другие корабли эскадры: минный крейсер «Абрек», канонерская лодка «Запорожец» и миноносец № 119. Проведя строевой смотр, корабли вернулись в Пирей, куда вскоре прибыл и второй миноносец эскадры — № 120.

Вскоре, по пути на Дальний Восток, в Пирей зашли эскадренный броненосец «Петропавловск», на котором в будущем было суждено погибнуть адмиралу С. О. Макарову, и канонерская лодка «Гиляк».

В Пирее корабли обоих отрядов встретили новый 1900-й год и начало нового века.

В январе под брейд-вымпелом капитана 1-го ранга Хмелевского «Император Александр II» нанес визит в австро-венгерский порт Полу, доставив туда русского посланника из Афин, а затем вернулся в воды острова Крит, где 26 февраля 1900 года на броненосце поднял флаг новый командующий Средиземноморской эскадрой контр-адмирал Бирилев, прибывший в Суду на канонерской лодке «Запорожец».

В марте 1900 года в сопровождении минного крейсера «Абрек» броненосец посетил французскую военноморскую базу Вильфранш, откуда под эскортом миноносцев №№ 119 и 120 вышел в Бриндизи, а затем — на Корфу. В мае 1900 г. «Император Александр II», выполняя свою задачу демонстрации русского флага, посетил с «Абреком» Гравозу и Бизерту, в июне пришел в Воло, в июле — Еврипо-Халкис, а затем вернулся в греческие воды, где участвовал в морском параде по случаю освящения нового храма в Афоне.

В сентябре на рейде Смирны на броненосце произошла смена командиров. Капитан 1-го ранга Хмелевский выехал в Россию, а командование кораблем принял капитан 1-го ранга Броницкий.

28 ноября 1900 года броненосец «Император Алек-

сандр II» в сопровождении канонерской лодки «Кубанец» и минного крейсера «Абрек» прибыл в Бейрут. Командование организовало экскурсию экипажей по святым местам в Иерусалиме с посещением русской православной общины и церкви Гроба Господня.

Новый 1901-й год корабль встретил в Пирее, откуда в феврале вышел в Геную под эскортом канонерской лодки «Храбрый», минного крейсера «Абрек» и миноносцев №№ 119 и 120.

В марте «Император Александр II» посетил Барселону.

Первый океанский русский эскадренный броненосец продолжал вспарывать своим тараном воды Средиземного моря, демонстрируя русский флаг, а мимо него белыми призраками проходили отправляющиеся на Дальний Восток навстречу своей страшной судьбе корабли Русского Флота: «Полтава», «Севастополь», «Петропавловск», «Россия», «Амур», «Енисей», заказанные на заводах Франции миноносцы. Подавляющему большинству из них уже никогда не суждено было вернуться...

В апреле 1901 года эскадренный броненосец «Император Александр II» пришел в Тулон, где стал на длительный ремонт и докование.

Завершив в июле ремонт, «Император Александр II» стал готовиться к возвращению на родину, получив сообщение, что в сентябре на смену ему в Средиземное море прибывает его собрат-броненосец «Император Николай I».

4 августа 1901 года, выйдя из Алжира, «Император Александр II» взял курс на Балтику. Посетив по пути Кадис, Портленд и Копенгаген, корабль 2 сентября 1901 года прибыл в Кронштадт после пятилетнего нахождения в заграничном плавании.

По прибытии в Кронштадт броненосец был осмотрен комиссией. Пятилетнее плавание подтвердило хорошее качество его постройки. Однако за это время военноморская техника уже шагнула так далеко, что броненосец никак не мог действовать вместе с новыми корабля-

ми из-за малой скорости хода, недостаточного бронирования и устаревшей артиллерии.

На кампанию 1902 года «Император Александр II» был включен в состав Учебно-артиллерийского отряда Балтийского флота. Учебно-артиллерийский отряд Балтийского флота имел большую историю и в 1902 году отметил свой столетний юбилей. Поскольку главным оружием флота являлась артиллерия, на отряде проходили подготовку практически все артиллерийские офицеры и комендоры, которые затем пополняли экипажи новейших кораблей. К 1900 году в связи с ростом флота число обучающихся достигло 1000 человек, а в отряд входило 15 кораблей. В 1902 году Учебно-артиллерийским отрядом командовал капитан 1-го ранга З. П. Рождественский, которому всего через три года предстояло обессмертить свое имя Цусимской катастрофой. Но никто еще не знал этого...

Кроме «Императора Александра II» в Учебно-артиллерийский отряд входили броненосцы береговой обороны «Адмирал Ушаков» и «Адмирал Сенявин», крейсер «Память Азова», броненосный крейсер «Минин», броненосная батарея «Кремль» и другие корабли. На их фоне «Император Александр II» выглядел столь же импозантно и величественно, как и в былые времена.

Весной и летом 1902 года на Балтике царила лихорадочная активность. Один за другим приходили построенные за границей по русскому заказу боевые корабли. У достроечных стенок столичных заводов достраивались новейшие броненосцы и крейсера. Под гром артиллерийских салютов спускались на воду новые бронированные чудовища. По корабельному составу Россия выходила на третье место среди ведущих морских держав мира.

В мае 1902 года броненосец «Император Александр II» участвовал в торжественной встрече французского Президента Лубэ, прибывшего в Кронштадт на борту крейсера «Монкальм», где его встретил Николай II на яхте «Александрия».

Затем броненосец в составе Учебно-артиллерийского отряда перешел на Ревельский рейд, где началась подготовка к грандиозным учениям по случаю предстоящего визита кайзера Германии Вильгельма II, который в Ревеле должен был встретиться с русским Императором Николаем II.

«По случаю встречи высоких гостей,— передавали из Ревеля корреспонденты русских газет,— Ревель принарядился эффектным образом: он весь сплошь убран хвойной зеленью. Ряды гирлянд протянулись поперек улиц, переплетали дома и висели длинными шпалерами вдоль старых крепостных стен... Суда Учебно-артиллерийского отряда стройными силуэтами обрисовывались на светлом фоне воды и неба. Сюда собрались грозные великаны-красавцы: «Император Александр II», «Память Азова», «Адмирал Сенявин», «Адмирал Ушаков»...»

Черно-золотая окраска кораблей Учебно-артиллерийского отряда резко контрастировала с белоснежными корпусами стоявших на Ревельском рейде новейших боевых кораблей: построенного в США и только что пришедшего в Россию эскадренного броненосца «Ретвизан», построенного в России эскадренного броненосца «Победа» и пришедшего из Германии крейсера «Новик». Из новых кораблей спешно формировали отряд, направляющийся на Дальний Восток, где всем им суждено было погибнуть в непродуманной колониальной аванюре, навсегда подорвав силы Российской империи. Но никто не мог предвидеть подобного исхода в этот прекрасный июльский день 1902 года — торжественный день встречи двух Императоров.

23 июля в 11 часов утра императорская яхта «Штандарт», конвоируемая императорской яхтой «Полярная звезда» и крейсером «Светлана», под эскортом миноносцев пришла на Ревельский рейд, начав обход кораблей, построенных в пять кильватерных колонн. Ветер рвал яркие флаги расцветивания.

На броненосце «Император Александр II», как и на других кораблях отряда, при прохождении императорс-

кой яхты команда кричала «Ура!», оркестр играл Николаевский марш, барабанщики били «поход».

Тишину разорвал гром артиллерийского салюта, которым корабли приветствовали главу государства, и над рейдом полились плавные звуки русского национального гимна. Побывав на крейсере «Минин» — флагмане Учебно-артиллерийского отряда, Государь в сопровождении моряков осмотрел памятник, воздвигнутый в Ревеле в память броненосца «Русалка», погибшего на Балтике 7 сентября 1893 года при загадочных обстоятельствах.

«Вечером, — сообщал из Ревеля корреспондент журнала «Нива», — на всех судах зажгли иллюминацию — и, благодаря наставшей тихой погоде, ее эффект вышел полным. Картина рейда, иллюминированного таким образом, была неопишуемой, и потребовалась бы кисть художника, чтобы запечатлеть на холсте всю неподражаемую, чисто волшебную красоту огненных переливов и световых эффектов».

Утром 24 июля с мостика «Императора Александра II», стоявшего в парадном строю, заметили дым на горизонте. На рейд входила яхта германского Императора «Гогенцоллерн».

«Взошедшее солнце заиграло искрами на волнах Ревельского рейда, — красочно сообщал корреспондент журнала «Солнце России» с места событий, — и, словно позолоченные ради праздничного дня, пенистые гребни стали весело вздыматься вдоль темных бортов колоссальных русских броненосцев и крейсеров, сплошь расцвеченных флагами».

С тех пор, как кайзер Вильгельм II с мостика своей яхты любовался видом броненосца «Император Александр II» во время торжеств по случаю открытия Кильского канала, прошло 7 лет. За этот микроскопический с точки зрения истории срок военно-морская техника шагнула так далеко вперед, продолжая развиваться невиданными доселе темпами, что любой корабль устаревал, едва успев войти в строй. А «Императору Александ-

ру II» уже было без малого 13 лет. Его можно было считать уже безнадежно устаревшим. Конечно, он принес известную пользу Русскому Флоту, готовя в последующие годы комендоров для новых кораблей, но услуга, которую он окажет кайзеру Вильгельму в деле вывода России из войны и ее дальнейшего расчленения, навсегда сохранит этот, в принципе забытый, броненосец Русского Флота в анналах истории. Возможно, что-то предчувствуя, кайзер с некоторым волнением долго смотрел в подзорную трубу на старый броненосец и только потом перевел ее на новейший броненосец «Ретвизан» американской постройки...

В ходе учений 1902 года командование убедилось, что броненосец «Император Александр II» уже настолько устарел, что не может соответствовать требованиям, предъявляемым к кораблям Учебно-артиллерийского отряда.

В 1903 году броненосец был поставлен на капитальный ремонт.

В декабре 1903 года на нем заменили котлы, а в следующем году начали замену вооружения в соответствии с требованиями, выработанными для учебно-артиллерийских кораблей.

За исключением двух 305-мм (12") орудий установили новую артиллерию — пять 203-мм орудий (четыре из которых находились на местах старых 229-мм орудий, а одно — в корме), восемь 152-мм и четыре 47-мм орудия на батарейной палубе и четыре 120-мм орудия — на верхней палубе. Кроме того, с корабля сняли тяжелые бронированные марсы, прежние стеньги и рей, заменив их облегченными, уменьшенного размера. Для обеспечения ночных стрельб на каждой мачте и над радиорубкой, сооруженной у второй дымовой трубы, установили на специальной платформе по два прожектора системы Манжена.

Пока «Император Александр II» стоял в капитальном ремонте, разразилась русско-японская война. Стоявший в ремонте старый броненосец оказался немым

свидетелем очередной катастрофы Русского Флота. Последовательные поражения, которые несла первая Тихоокеанская эскадра, привели к формированию на Балтике 2-й, а затем и 3-й Тихоокеанских эскадр. Фактически весь Балтийский флот был брошен в горнило дальневосточной войны, ведущейся, как и многие другие войны России, неизвестно за что. За «корейские дрова», как остряли матросы. При снаряжении новых эскадр, направляемых на Дальний Восток, вспомнили и об «Императоре Александре II», о котором в горячке первых дней войны, обещавшей быть победоносной и короткой, напрочь забыли. Пламенные статьи виднейшего в России военно-морского теоретика профессора Кладо призывали отправить на Дальний Восток и «Императора Александра II». В самом деле, если на войну был послан его одноклассник «Император Николай I» с тремя броненосцами береговой обороны типа «Адмирал Ушаков», которые вообще никогда не предназначались для океанских плаваний, то почему нельзя послать и «Императора Александра II», давно доказавшего свои замечательные мореходные качества? Кладо предлагал включить броненосец во второй эшелон 3-й эскадры вместе с еще недостроенной «Славой».

Можно с уверенностью сказать, что пойдя «Император Александр II» на войну, он наверняка, как и его собрат «Император Николай I», угодил бы в плен к японцам. К счастью, этого (т. е. посылки на войну) не произошло, поскольку корабль не успели отремонтировать и судьба готовила ему гораздо более позорное будущее, чем служба под японским флагом...

Ремонт броненосца продолжался с учетом печального опыта проигранной войны. С корабля сняли все бортовые торпедные аппараты. Старые динамомашины заменили новыми фирмы «Сименс и Гальске».

Была изменена также конфигурация дымовых труб и форма боевой рубки. В июне 1905 года броненосец вышел на ходовые испытания, в ходе которых немедленно обнаружилась течь новых котлов, чья чеканка

выдержала лишь кампанию 1905 года. После чего корабль снова был поставлен в ремонт. Выяснилось также, что скорость хода после ремонта оказалась ниже, чем до и составила 12,7 узла.

1906 год броненосец «Император Александр II» провел на паровом отоплении в Кронштадте, продолжая ремонт и проводя возможную модернизацию различных корабельных систем.

На флоте царило погребальное уныние. Небывалая в истории военно-морская катастрофа русско-японской войны, фактически лишившая Россию всего флота и бесценных кадров опытных специалистов, вызвала временный шок под аккомпанемент неизбежных в подобной обстановке вопросов: «А нужен ли России флот вообще?»

В 1906 году ставился вопрос о разборке «Императора Александра II» на металл для экономии тех жалких средств, которые выделяла тогда флоту опозоренная им страна.

На Балтике стало пусто, как в чистом поле. Из 17 броненосцев, отправленных на Дальний Восток, вернулся один «Цесаревич». Вместе со «Славой», которую тоже, к счастью, не успели достроить во время войны, из двух броненосцев организовали учебный отряд для подготовки ошеломленного и деморализованного личного состава.

В 1906 году в Кронштадте вспыхнул мятеж матросов, в котором активное участие приняли и моряки с «Императора Александра II». Народ в России никогда не прощал правительству проигранных войн.

Более того, экипаж броненосца пытался не допустить высадки в Кронштадте правительственных войск для подавления мятежа.

Между тем, необходимо было возрождать флот уже не для выполнения методик адмирала Мэхэна о мировом господстве, а для защиты Петербурга со стороны моря на случай войны с Германией, морские силы которой уже примерно раз в 20 превосходили русские и продолжали стремительно увеличиваться. В подобных условиях драгоценным становился каждый корабль, на

котором можно было бы подготовить личный состав для будущего флота.

В 1907 году «Император Александр II» был снова включен в состав Учебно-артиллерийского отряда. Впрочем, отряда как такового не было. Кроме самого «Александра» в отряд входил транспорт «Рига» и несколько миноносцев. Все корабли, с которыми «Император Александр II» плавал до капитального ремонта в Учебно-артиллерийском отряде, разметали бурные события последних трех лет.

Из трех броненосцев береговой обороны один погиб, а два — попали в плен. Крейсер «Память Азова» после вспыхнувшего на нем мятежа был переименован в «Двину» и обращен в плавбазу. Крейсер «Минин» перестраивался в минный заградитель. Таким образом, один «Император Александр II» и составлял весь Учебно-артиллерийский отряд.

На нем поднял флаг контр-адмирал Н. К. Рейценштейн — участник минувшей войны, прорвавшийся на крейсере «Аскольд» в Шанхай.

8 мая «Император Александр II» начал кампанию и 13 мая пришел в Ревель, где начал подготовку к стрельбам. Проведя всю летнюю кампанию в районе Ревельского рейда, «Император Александр II», получив 29 августа сообщение о посадке на камни в шхерах царской яхты «Штандарт», отправился в Гангэ, где простоял до 3 сентября, оказывая «Штандарту» содействие своими катерами и баркасами.

4 сентября броненосец перешел в Кронштадт, где 7 сентября закончил кампанию.

10 октября 1907 года эскадренный броненосец «Император Александр II» был переклассифицирован в учебный линейный корабль.

Зиму 1907–1908 гг. корабль простоял в вооруженном резерве и 8 мая 1908 года начал кампанию.

В 1908 году в состав Учебно-артиллерийского отряда вошел первый русский броненосец «Петр Великий», вступивший в строй в качестве учебного судна после долгого

периода капитального ремонта и перестройки. Два первых русских броненосца, один из которых был произведен в линкоры, а второй — разжалован в учебные суда, встретились в Учебно-артиллерийском отряде.

8 мая оба корабля вышли из Кронштадта в Ревель. На борту «Петра Великого» находились специалисты Балтийского завода, которые на переходе в Ревель должны были устранить дефекты, обнаруженные в его машине на испытаниях. Увеличив ход, «Петр Великий» около 10 часов утра скрылся из вида «Александра II» в дымке на горизонте. С мостика линкора «Петр Великий» обнаружили снова лишь около полуночи у Ревельстейна. При подходе «Императора Александра II» «Петр Великий» дал свои позывные и сообщил сигналом, что сидит на мели. Выяснив, что «Петр Великий» сам сойти с мели не может, контр-адмирал Рейценштейн запросил Ревельский порт прислать средства для снятия учебного корабля с мели. Вместе с тем адмирал приказал начать разгрузку аварийного корабля. Всю ночь с «Петра Великого» на подошедшие баржи выгружали боеприпасы и уголь. Наконец около 7 часов утра корабль снялся с мели и был отправлен обратно в Кронштадт для докового ремонта. «Император Александр II» снова остался один. Находившиеся на «Петре Великом» ученики-комендоры 152-мм орудий были переведены на «Александра II».

С 27 июля по 6 августа «Император Александр II» принимал вместе с транспортом «Рига» участие в общefлотских маневрах, а 19 сентября вместе с окончившим ремонт «Петром Великим» направился в Биорке, где намечался Высочайший смотр.

Утром 23 сентября к кораблям отряда прибыл Император Николай II на яхте «Штандарт», которую конвоировал крейсер «Адмирал Макаров». «Император Александр II» возглавлял колонну кораблей. За ним стояли линкор «Цесаревич», затем — недавно построенный в Англии — броненосный крейсер «Рюрик» и крейсер «Богатырь».

Над рейдом гремело тысячеголосое «Ура!», легкий

ветерок стелил по воде дым салютов, оркестры играли марши, сменившиеся гимном.

Первым Император посетил «Александра II». Николай II знал и любил флот, зная в лицо и по фамилиям практически всех строевых офицеров.

Цусимский разгром он считал «победой русского духа» и был в чем-то прав. Пробыв на эскадре еще несколько часов, наблюдая шлюпочные гонки, Император вскоре отбыл обратно в Кронштадт, а корабли стали готовиться к зачетным артиллерийским стрельбам, которые начались 29 сентября у острова Нарген.

3 ноября «Император Александр II» и «Петр Великий» вернулись в Кронштадт, списали в экипаж учеников и, закончив кампанию, вступили в вооруженный резерв.

В конце года «Император Александр II» сдал для ремонта на Обуховский завод 152-мм орудия. В апреле их установили на место. 3 мая старый линкор, подняв флаг и вымпел, вышел из Кронштадта в Ревель. Увеличивающаяся потребность в комендорах для орудий разных калибров предполагала проведение в начавшемся учебном году 122 различных стрельбы.

На корабль было отпущено 750 — 305-мм и 1700 — 203-мм снарядов и зарядов. Напряженный учебный год прошел почти в непрерывных тренировках. Линкор проводил стрельбы, включая и главный калибр, стоя на якоре, на ходу при скорости 10 узлов и ночью с подсветкой цели прожекторами. 10 августа отряд провел офицерскую состязательную стрельбу на Императорский приз, который достался лейтенанту Оленеву с «Петра Великого». 22 октября «Император Александр II» вернулся в Кронштадт.

Кампания 1910 года началась 4 мая. «Император Александр II», «Петр Великий» и включенный в Учебно-артиллерийский отряд крейсер «Россия» (вместо отчисленной «Риги») пошли в Ревель, где к отряду присоединился «Кореец». Предстояло провести комплекс учебных стрельб в условиях сильной качки.

10 июля линкор вместе со всем отрядом провел учеб-

ные стрельбы в бухте Мон-Вик, с 3 по 17 июля провел в Риге, затем перешел в Ганге.

С 16 по 20 августа «Император Александр II» участвовал во флотских маневрах, а затем до 26 октября оперировал на Ревельском рейде, ведя тренировки по плану боевой подготовки учеников и слушателей.

27 октября линкор вернулся в Кронштадт и был выведен в резерв.

Всю кампанию 1911 года «Император Александр II» фактически провел на Ревельском рейде с «Петром Великим» и «Россией», а на зиму вернулся в Кронштадт, где ему наконец качественно отремонтировали котлы.

Так же прошла и кампания 1912 года: эволюции и стрельбы на Ревельском рейде, зимовка в Кронштадте.

Кампания 1913 года прошла в сплошных парадах, сменяемых показательными учениями. Гремели салюты по случаю 300-летия дома Романовых, по случаю торжественного освящения Морского собора на Якорной площади в Кронштадте, по случаю визита французского Президента.

В конце кампании 1913 года «Император Александр II» и «Петр Великий» на маневрах Балтийского флота изображали корабли противника, с которыми сражалась на центральной позиции первая бригада линейных кораблей.

Начало первой мировой войны застало «Императора Александра II» во время состязательных стрельб в конце июля 1914 года.

Вспыхнувшая как эпидемия большая европейская война сначала не виделась никому небывало кровавой и длительной. «Мы вернемся домой до начала листопада», — уверяли себя и друг друга солдаты и матросы всех воюющих сторон.

Такому устаревшему кораблю, каким являлся к этому времени «Император Александр II», считавшемуся негодным к боевым действиям еще во времена русско-японской войны, конечно, не удалось прославить себя в каких-либо боях на Балтике первой мировой войны.

Если все гораздо более новые дредноуты и додред-

ноуты Русского Флота, не считая «Славы», умудрились не сделать за все четыре года войны ни одного боевого выстрела по противнику, то об «Императоре Александре II» и говорить нечего. Престарелый линкор находился в Кронштадте, считавшимся глубоким тылом действующего флота.

В 1915 году «Императору Александру II» вместе с «Петром Великим» еще удалось с 23 мая по 8 сентября провести учебные стрельбы на плесе южного корабельного фарватера в Биоркезунде. Затем «Петр Великий» был обращен в базу подводных лодок, а «Император Александр II» стоял на рейде Кронштадта в качестве плавстенда артиллерийской школы.

Полное безделье, царившее на крупных кораблях Русского Флота, быстро разлагало их экипажи, которым, кстати, никто из офицеров не мог толком объяснить, во имя каких интересов идет столь опустошительная и долгая война.

А война требовала все новых и новых жертв от страны, которая совсем не была к ним готова. Серия поражений 1915 года едва не закончилась для России национальной катастрофой. Отрезанная от союзников, она буквально задыхалась от нехватки практически всех средств боевого обеспечения.

Но и Германия, несмотря на свои первоначальные успехи как на Западе, так и на Востоке, также уже не выдерживала страшного военного напряжения, задыхаясь в тугой удавке английской морской блокады.

Война на два фронта оказалась ей явно не под силу, несмотря на все теоретические выкладки покойного генерала фон Шлиффена.

Тогда и оформился союз Берлина с большевиками, которых немцы обещали привести к власти в стране в обмен на гарантию немедленного выхода России из войны и открытия Восточного фронта. Ради власти большевики были готовы заключить союз не только с немцами, но и с самим дьяволом. Руководимые и финансируемые немецкой разведкой большевистские агитаторы

начали готовить в стране переворот, ставя главной задачей разложение личного состава армии и флота.

Это странно, но лучшим материалом для них оказались балтийские матросы, главным образом с кораблей, не сделавших за войну ни единого выстрела по противнику и не потерявших в ходе войны ни одного человека. Наиболее восприимчивыми к лживой и демагогической пропаганде оказались корабли, вообще никогда не покидавшие тыловых позиций.

Так было на всех четырех дредноутах, на «Андрее Первозванном» и «Павле I». Так было и на «Императоре Александре II».

Большевистская легенда гласит, что на «Императоре Александре II» с незапамятных времен существовала большевистская ячейка.* Это очень сомнительно, поскольку до 1917 года роль большевизма в вооруженных силах была практически минимальной.

Серия же мятежей на флоте в период 1905–1906 гг. к большевизму не имела никакого отношения. Она была вызвана общим потрясением флота дальневосточной катастрофой, умело подогреваемой разного сорта авантюристами, среди которых было немало и морских офицеров.

Воздействие большевистской пропаганды на флот стало осуществляться лишь в период первой мировой войны, когда большевики, получив мощную финансовую и материальную поддержку из Берлина и пользуясь

* В одной из этих легенд говорится, что первая «революционная» ячейка на «Императоре Александре II» возникла еще в 1902 году, когда броненосец стоял в Тулоне. Во всех источниках указывается 1902 год. Авторы легенды даже не побеспокоились выяснить, что корабль покинул Средиземное море в августе 1901 года и весь 1902 год уже находился на Балтике. Большевистская деятельность на «Александре II» все время связывается с личностью унтер-офицера И. Д. Сладкова (1890–1922), который на корабле никогда не служил, находясь на линкоре «Гангут», где участвовал в волнениях 1915 года, связанных с обострением антинемецких настроений, немецкой фамилией командира и демонстративным, по мнению матросов, неучастием линкоров в войне. Таких примеров можно привести очень много. Легендирование собственной истории — один из основных признаков большевизма.

немыслимыми в истории России либеральными свободами последнего царствования (сохранившимися даже в военное время), развернули в Гельсингфорсе и Кронштадте довольно примитивную по сути пропаганду. Матросам внушали, что война выгодна только офицерам и никогда не кончится, пока офицеры не будут перебиты. Это был знаменитый Ленинский план «разъединить кровь» различные группы населения России: офицеров и рядовых, интеллигенцию и рабочих, рабочих и крестьян, чтобы всех потом вместе в крови и утопить.

Немцы, готовившие удар по столице России с моря, разработали довольно остроумный план уничтожения русского Балтийского флота путем истребления наиболее способных офицеров, ибо без офицеров любой, даже очень сильный флот, мгновенно превращается в груды мертвого железа. Списки подлежащих уничтожению офицеров через большевистские подпольные группы распространялись по кораблям. Конечно, подобную акцию можно было провести только при каких-то чрезвычайных обстоятельствах, которые неожиданно наступили в конце февраля 1917 года. Неожиданный мятеж запасных полков столичного гарнизона, убоявшихся идти на фронт, произошедший на фоне хронического кризиса власти, привел, к великому удивлению всего мира, к отречению от престола императора Николая II и к тому, что принято затем называть Февральской революцией. Эти события немедленно сдетонировали кровавые вакханалии в Кронштадте и Гельсингфорсе, где началась резня морских офицеров. На «Императоре Александре II», стоявшем в Кронштадте, был убит командир линкора капитан 1-го ранга Повалишин. Матросы корабля совместно с одуревшими от крови и безнаказанности матросами учебных отрядов Кронштадта разгромили основную военно-морскую крепость Русского Флота, охраняющую Петроград с моря. Были убиты военный губернатор Кронштадта адмирал Вирен, адмиралы Бутакос и Рейн и многие другие.

Знаменитый «Приказ №1», призывавший к истреблению офицеров и неподчинению им, окончательно при-

вел военно-морские силы страны в состояние хаоса. Созданный на линкоре судовой комитет, возглавляемый матросом Загвоздкиным и унтер-офицером Хохряковым, приступил к выборам нового командира корабля. Им был выбран старший лейтенант С. А. Вяткин.

Однако Вяткин вскоре перестал устраивать комитет, так как противился превращению корабля в штаб экстремистских сил, пытаясь сохранить на нем какие-то остатки былого порядка. Он был смещен и новым командиром выбрали лейтенанта А. А. Кондратьева.

В апреле команда линкора первой потребовала убрать с кораблей Андреевские флаги, а 5 мая 1917 года приняла резолюцию о том, что корабль не может носить имя Императора, казненного народом. В итоге «Император Александр II» получил новое название «Заря свободы». Как показали дальнейшие события, это было горькой иронией. Заря свободы, если когда и поднималась над несчастной Россией, то именно во времена великих реформ Императора Александра II...

«Зарю свободы», — отмечает официальная история, — многие с полным основанием считали большевистским кораблем. Из его партийной ячейки вышло немало талантливых руководителей матросских масс. Матрос Павел Хохряков стал разъездным агитатором Кронштадтского Совета, а к осени был направлен Я. М. Свердловым на Урал для помощи в организации Красной гвардии.* Матросу Дмитрию Степанову доверили быть казначеем Кронштадтского комитета РСДРП (б). Судового врача «Зари свободы» большевика Лазаря Бергмана выбрали председателем исполкома Кронштадтского Совета».

Между тем, немецкое командование, обеспечившее в апреле 1917 года прибытие в Петроград Ленина и его сообщников, требовало от большевистского руководства скорейшего выполнения их обязательств по организации

* П. Д. Хохряков (1893–1918) был одним из тех, кто занимался конвоированием царской семьи из Тобольска в Екатеринбург и ее охраной на первом этапе содержания в доме Ипатьева. Расстрелян по приговору комиссии, расследовавшей дело «Об убийстве царской семьи».

в стране государственного переворота с дальнейшим выходом России из союзной коалиции в войне.

Немецкие требования привели в июле к большевистскому путчу. В нем приняли участие и матросы с «Зари свободы» во главе со своим выборным командиром лейтенантом Кондратьевым, который был легко ранен при подавлении путча правительственными войсками. После подавления большевистского путча и обыска, проведенного в штаб-квартире большевиков и в редакции ленинского официоза газеты «Правда», в руки Временного правительства попали неопровержимые документы, свидетельствующие о прямой связи большевиков с Берлином. Ленину и ряду его сообщников пришлось скрыться. Как сейчас стало известно, Ленина укрывала финская полиция, чьи пронемецкие настроения в связи с мечтами о национальной независимости, были хорошо использованы и немцами, и большевиками, придумавшими позднее «святочную» сказку о шалаше в Разливе.

Ведущая поиск Ленина контрразведка Временного правительства получила из какого-то источника сведения, что «вождь мирового пролетариата» скрывается на линкоре «Заря свободы». Правительство связалось с Морским министерством, откуда на имя коменданта Кронштадта, капитана 1-го ранга Тырнова была отправлена следующая телеграмма: «Шифрованная. Кронштадт. Комокреп. 14 июля 1917, №25. Прокурор палаты сообщил, что по его сведениям, Ленин и Рошаль находятся на линкоре «Заря свободы». По постановлению прокурора Ленин должен быть арестован и доставлен в Петроград». На следующий день на линкоре «Заря свободы», стоявшем на швартовых у Николаевского дока, пытались произвести обыск, хотя лейтенант Кондратьев и «комитетчики» всячески этому противились. Но Ленина, естественно, на линкоре не обнаружили.

Тем временем большевики, опомнившись от шока, вызванного провалом июльского путча, пользуясь небывалой в России демократией и боясь окончательно разочаровать немцев, вновь приступили к активным действи-

ям, направленным на свержение Временного правительства и захват власти.

Переворот 25 октября в Петербурге, совершенный с помощью тайно вооруженных немецких и австрийских военнопленных при некотором участии морских команд со стоявших на Неве кораблей, в начале никем не был воспринят с достаточной серьезностью. Верные Временному правительству войска на следующий день начали наступление на Петроград, где вспыхнуло восстание военных училищ. Пока немцы и матросы истребляли юнкеров и спешно занимали позиции на Пулковских высотах, Ленин потребовал от Центробалта ввести в Морской канал боевые корабли для бомбардировки отрядов конницы генерала Краснова, наступающей на захваченную большевиками столицу. Однако в распоряжении Центробалта не было достаточно надежных и укомплектованных командами кораблей, чтобы выполнить этот план. Выбор снова пал на престарелую «Зарю свободы». Утром 25 октября 1917 года три морских буксира развернули в Кронштадтской гавани грузный и тяжелый линкор, выведя его в залив.

Лейтенант Кондратьев повел корабль к так называемому пикету №114 Морского канала столицы, расположенному напротив станции Лигово. Чем руководствовался этот офицер, а равно те немногочисленные его коллеги, которые перешли на службу к большевикам? Подавляющее большинство морских офицеров сознательно выбрали смерть или эмиграцию, чтобы не опозорить себя соучастием в небывалом преступлении против собственной страны. Об идеях большевиков говорить нечего, так как более-менее образованным людям были совершенно ясны их преступные намерения и утопичность. Можно говорить только о том, что в периоды государственных катаклизмов подобного рода у некоторых представителей офицерского корпуса, как правило, среднего и нижнего уровней, возникает дьявольский иску на волне этого катаклизма взлететь достаточно высоко, что представлялось совершенно невозможным при других

условиях. Но как бы то ни было, ни лейтенант Кондратьев, ни другие бывшие офицеры Российского Императорского флота, способствовавшие приходу к власти в России самого кровавого и лживого режима в истории человечества, видимо, не подозревали, что они сами этому режиму совсем не нужны, принадлежат к тем классам общества, которые заранее были обречены большевиками на поголовное истребление. У всех без исключения, включая и бывшего лейтенанта Кондратьева, будет время еще горько пожалеть о своей глупости...

Встав у 114-го пикета, линкор «Заря свободы» перекрыл путь к Петрограду по побережью залива. В зоне его обстрела находился весь Лиговский железнодорожный узел. Десант матросов с линкора занял станцию Лигово. Другая десантная часть отправилась в Петроград, где приняла участие в разгроме Зимнего дворца, гостиницы «Астория», многих редакций демократических газет, а чуть позже — и банков.

Вскоре линкор был заменен на своей позиции крейсером «Олег», поскольку старые 12" орудия «Зари свободы», как выяснилось, стреляли лишь на 6 километров.

«Зарю свободы» прибуksировали в Неву и поставили у Николаевской набережной Васильевского острова. Часть экипажа перевели в охрану Смольного, где шла подготовка к заключению с Германией знаменитого Брест-Литовского договора, отдававшего кайзеру Вильгельму почти половину России. Недаром вид старого русского броненосца всегда волновал германского Императора!

Потеря по Брестскому договору всех баз на Балтике, занятых немцами, привела в устье Невы многие другие корабли, над которыми возвышалась громада старого русского броненосца, стоявшего у набережной. Впереди «Зари свободы» стоял на швартовах его старый соплаватель по Учебно-артиллерийскому отряду «Петр Великий».

Говорят, что в те дни, когда массами расстреливали и топили в баржах флотских офицеров (в том числе и адмирала Н. И. Скрыдлова), Надежда Крупская носилась с идеей создать на линкоре матросский клуб Про-

леткульта и даже приказала выдать для этой цели 10 тысяч рублей.

Однако вскоре большевистское правительство сбежало из Петрограда в Москву, совершенно забыв о стоявшем в устье Невы старом линкоре.

Весной 1918 года линкор отбуксировали в Кронштадт и поставили его к дамбе Милютина.

В 1919 году он получил незначительные повреждения при бомбежке Кронштадта английской авиацией. В августе же 1919 года, когда после героической атаки английских торпедных катеров на внутреннюю гавань Кронштадта, оказались торпедированными главные силы Красного флота — линкоры «Петропавловск» и «Андрей Первозванный», встал вопрос о срочной переброске из Петрограда в Кронштадт линкора-дредноута «Севастополь». «Зарю свободы», забалластировав водой до осадки дредноута, протащили по каналу, чтобы выяснить, нет ли там мин и других препятствий для проводки «Севастополя».

Вскоре Реввоенсовет Балтийского флота «признал целесообразным разобрать утративший боевое и учебное значение корабль». Однако к работе по разборке корабля приступать было некому. В условиях полной хозяйственной разрухи тысячи тонн металлолома, в который был обращен революцией некогда мощный Балтийский флот, были не нужны никому. Линкор опустел. Он стоял, не отапливаясь ни от собственных машин, ни от берегового отопителя.

В марте 1921 года в Кронштадте вспыхнуло восстание матросов, поздно понявших, что за режим они помогли привести к власти в стране. Мятеж был подавлен с невероятной жестокостью. В ходе подавления мятежа в носовую часть «Зари свободы» попал большевистский снаряд, полностью ее разворотив. Линкор поплатился за собственную глупость в 1917 году.

После Кронштадтского мятежа напуганный Ленин приказал вообще ликвидировать флот, договорившись с несколькими немецкими фирмами, чтобы они приняли бывшие русские корабли в качестве металлолома.

Для этой цели была создана специальная комиссия,

названная «Комиссией по разделке судов Балтфлота», короче — Комразбалт.

13 мая 1922 года был отдан приказ о разоружении «Зари свободы», хотя нет никаких документов, подтверждающих, что оно было выполнено. В июне старый линкор осмотрели его старые друзья немцы, прибывшие с завода «Шихау» в Эльбинге. Они определили вес металла в линкоре — 7000 тонн с четырьмя процентами цветных металлов.

13 сентября началось приготовление к буксировке «Зари свободы» в Германию. Необходимо было привести в действие рулевое и якорное устройства, а также проверить водонепроницаемость корпуса. Весь сентябрь из старого линкора откачивали воду, которая в некоторых отсеках поднялась до уровня трех метров.

5 октября 1922 года, в 16:00, с немецкого буксира был заведен на «Зарю свободы» буксирный конец. На линкоре отклепали и сбросили за борт якорную цепь.

После выхода в море обнаружилось, что корабль стал сильно рыскать на зыби. Чтобы удержать его в кильватер буксиру, понадобилось ставить вахту к рулю по четыре человека. Скорость буксировки составляла в среднем 4 узла. К 8 часам утра 7 октября прошли траверз Ревеля, когда обнаружили сильную течь в машинном отделении. Отделение задраили. Между тем, погода ухудшилась, зыбь усилилась и, сменив направление, стала бить в левый борт корабля. К ударам волн присоединились гулкие непонятные звуки. По обшивке стучало что-то твердое: примерно в метре ниже ватерлинии болталась в петлях нижняя площадка трапа. Спустив за борт беседку с двумя матросами, выбили заржавевшие болты, обрубили тросы и площадка ушла на дно. Не хотел старый ветеран Балтийского флота умирать на чужбине. Как не вспомнить при этом, что крейсера «Россия» и «Громобой» сорвались с немецких буксиров и выскочили на камни Финского залива, как рвался с буксира «Баян»! И пусть кто-нибудь скажет, что корабли — не живые существа!

22 октября броненосец «Император Александр II», ставший линкором «Заря свободы», был передан немцам для разборки на металл.

Корабль находился в строю флота 28 лет.

Зачислен в списки 15 мая 1885 года. Исключен из списков 13 мая 1922 года.

Командиры эскадренного броненосца «Император Александр II»

- 1889—1893 гг. — капитан 1-го ранга Юрьев
- 1893—1898 гг. — капитан 1-го ранга Никонов
- 1898—1900 гг. — капитан 1-го ранга Хмелевский
- 1900—1904 гг. — капитан 1-го ранга Броницкий
- 1904—1905 гг. — капитан 1-го ранга Бусницкий
- 1905—1906 гг. — капитан 1-го ранга Эбергард
- 1906 г. — капитан 1-го ранга Петров
- 1906—1909 гг. — капитан 1-го ранга Васильковский
- 1909—1913 гг. — капитан 1-го ранга Лазарев
- 1913—1914 гг. — капитан 1-го ранга Вяземский
- 1914—1916 гг. — капитан 1-го ранга Ковалевский
- 1916—1917 гг. — капитан 1-го ранга Повалишин
- 1917 г. — ст. лейтенант Вяткин
- 1917—1918 гг. — лейтенант Кондратьев.

Русские адмиралы, державшие флаг на «Императоре Александре II»

- 1891—1892 гг. — контр-адмирал Лазарев
- 1893 г. — контр-адмирал Геркен
- 1894 г. — контр-адмирал Гирс
- 1895 г. — контр-адмирал Скрыдлов
- 1896 г. — контр-адмирал Андреев
- 1898—1899 гг. — контр-адмирал Скрыдлов
- 1900—1901 гг. — контр-адмирал Бирилев
- 1902—1903 гг. — контр-адмирал Рожественский
- 1906—1909 гг. — контр-адмирал Рейценштейн
- 1910—1914 гг. — контр-адмирал Одинцов.

СОДЕРЖАНИЕ

МУЧЕНИКИ ЦУСИМЫ

«ИМПЕРАТОР АЛЕКСАНДР III»	9
«БОРОДИНО»	48
«ОСЛЯБЯ»	87
«СИСОЙ ВЕЛИКИЙ»	117
«НАВАРИН»	143
«ИМПЕРАТОР НИКОЛАЙ I»	156

В ОГНЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО КАТАКЛИЗМА

«ЦЕСАРЕВИЧ»	171
«СЛАВА»	237
«АНДРЕЙ ПЕРВОЗВАННЫЙ»	274
«ИМПЕРАТОР ПАВЕЛ I»	307
«ИМПЕРАТОР АЛЕКСАНДР II»	340

Литературно-художественное издание

В ОГНЕ ВОЙН И ПЕРЕВОРОТОВ

**Роман в двух книгах
Книга II**

Редакционная коллегия:

*А. Бобита
С. Литвиненко
О. Рогинская
В. Проценко*

ЛР № 062888

Подписано в печать с оригинал-макета
22.03.1995. Формат 84×108/32. Печать оф-
сетная. Бумага офсетная. Гарнитура «Школь-
ная». Усл. печ. л. 20,16. Тираж 20 000 экз.
Заказ № 4844.

Издательство «Проф-Пресс». 344037 Ростов-на-
Дону, ул. Ченцова, 71.

Издательский центр «Единорог». 310007,
г. Харьков, ул. II Пятилетки, 3, кв. 5.

Отпечатано на Смоленском полиграфическом
комбинате Комитета Российской Федерации
по печати. 214020, Смоленск, ул. Смолья-
нинова, 1.

OCR - Давид Титиевский, январь 2017 г., Хайфа



«Военно-морская история не знает примеров, подобных сокрушительному разгрому русского флота в русско-японской войне: в дальневосточных водах погибли или были захвачены в плен 69 боевых и вспомогательных кораблей русского флота. Практически перестал существовать не только Тихоокеанский, но и Балтийский флот. Однако страшнее огромных материальных потерь был моральный удар, от которого русские моряки не оправились до конца и по сей день. Русская океанская стратегия была заморожена на 60 лет...»

Игорь БУНИЧ

«В огне войн и переворотов»