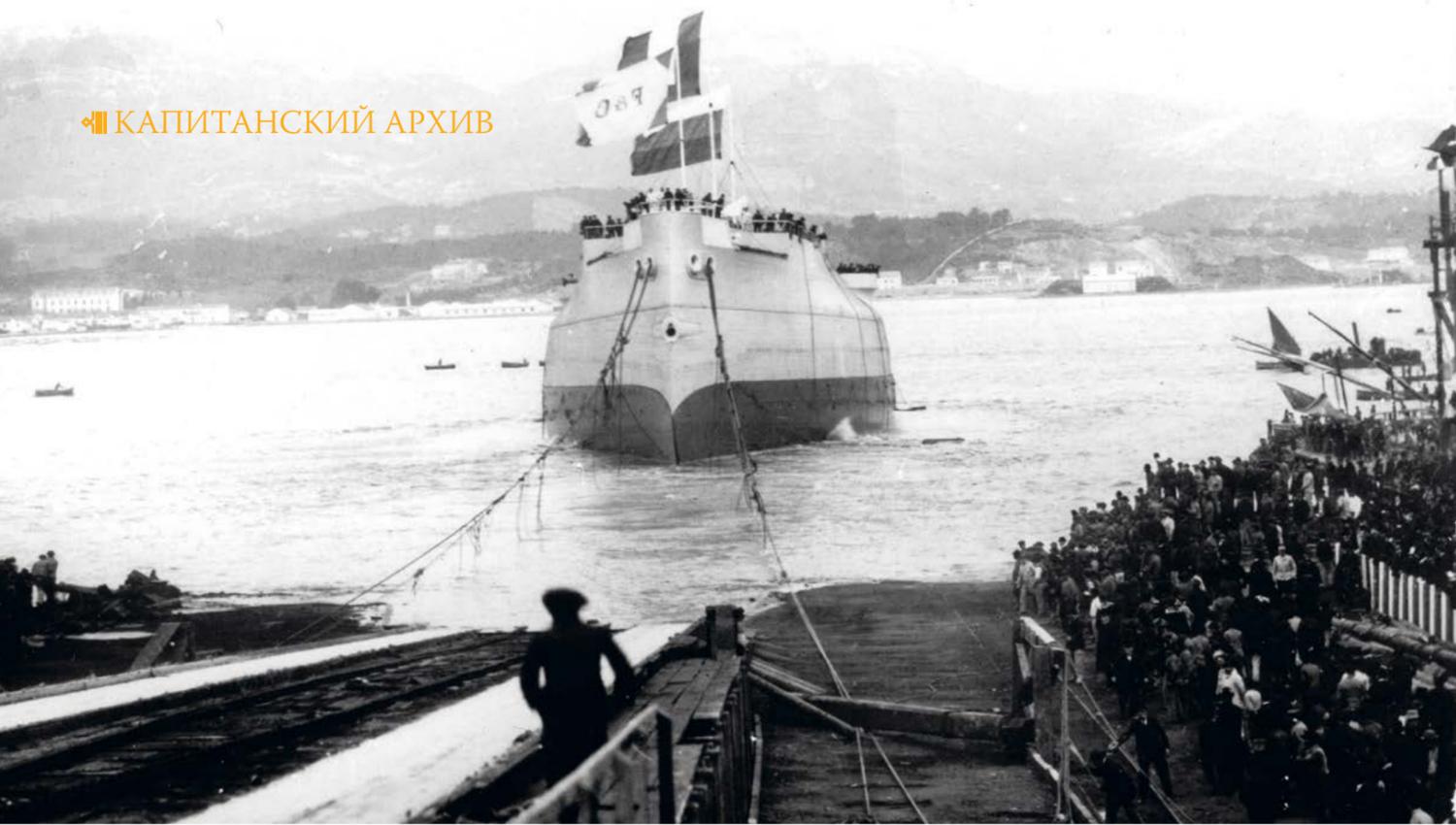


ФРАНЦУЗ В РУССКОМ ФЛОТЕ

ЛЕОНИД АМИРХАНОВ

Он был построен по проекту талантливого французского инженера на верфи А. Лагана недалеко от Тулона. Специалисты отмечали, что по мощности защиты цитадели, где были расположены погреба боезапаса, минные аппараты и главные механизмы, «Цесаревич» превосходил большинство броненосцев всех флотов мира.





Спуск на воду эскадренного броненосца «Цесаревич» на верфи «Форж е Шантье». 10 февраля 1901 г.

В конце XIX века российское кораблестроение переживало непростой период. Безусловные успехи судостроительных заводов Петербурга соседствовали с чрезмерной осторожностью в принятии решений и чудовищной экономией. Морское министерство, поставленное перед необходимостью в кратчайшие сроки выполнить кораблестроительную программу «Для нужд Дальнего Востока», рассчитанную на 1898–1905 годы, пыталось использовать весь мировой опыт военного кораблестроения. Но делало это не всегда умело. Главная беда заключалась в отсутствии определенной системы. Ведущие державы строили корабли хоть и небольшими, но сериями. В России преобладало удивительное разнообразие типов. К началу Русско-японской войны наш флот имел три уже устаревших броненосца типа «Полтава» и три однотипных броненосца «Бородино», «Император Александр III» и «Князь Суворов». Четвертый — «Слава» — достроили уже после войны. Остальные имели существенные различия,

что весьма затрудняло обучение и службу, особенно это касалось артиллерии.

Броненосец «Цесаревич», построенный по этой программе, стал неким переходным типом для создания броненосцев типа «Бородино» — лучших кораблей русского флота того периода. Прототипом «Цесаревича» стал броненосец «Жорегиберри» (Jaureguiberry), проект которого разрабатывал талантливый французский инженер А.Лагань. Этот корабль принадлежал к весьма разношерстному семейству французских броненосцев. Он имел две традиционные концевые башни в диаметральной плоскости с одной 305-мм пушкой в каждой и две бортовые башни (по одному 274-мм орудию в каждой), которые вблизи концевых башен группировались по две двухорудийные бортовые башни с 138-мм пушками. «Составить» проект «Цесаревича» поручили А.Лаганю.

Кессон, изготовленный для исправлений поврежденных эскадренного броненосца «Цесаревич», полученных при атаке японских миноносцев в ночь на 27 января 1904 г.



«Цесаревич» и его прототип имели следующие основные характеристики (в скобках для сравнения приведены данные «Жорегиберри»): длина по ватерлинии 117,2 (111) м, ширина 23,2 (22,2) м, осадка 7,9 (8,45 наибольшая) м, мощность механизмов 16 300 (15 000) л.с., водоизмещение 12 903 (11 882) т. Одинаковой была проектная скорость — 18 уз.

Одним из достоинств нового проекта было наличие продольной броневой переборки (толщиной 40 мм), защищавшей корабль от подводных взрывов. Установленная в 2 м от борта, она входила в комплекс конструктивных мер по обеспечению живучести корабля.

Вооружение «Цесаревича» было традиционным для того периода: четыре 305-мм ору-

дия в двух башнях, двенадцать 152-мм в шести башнях и, кроме того, по двадцать 75-мм и 47-мм орудий и по два 37-мм и 64-мм орудия, два надводных и два подводных минных аппарата. А вот число пулеметов увеличили до десяти.

Отличала новый корабль распространенная во французском флоте впечатляющая объемная конструкция, напоминавшая антиабражный завал борта прежних деревянных линейных кораблей. Ради этого шедшего по всему борту склона двоякой кривизны ширину верхней палубы уменьшили почти вдвое. Такая форма в штормовую погоду играла роль своего рода успокоителя качки. Принимая на себя массы не успевшей скатиться воды, завал уменьшал размахи с борта на борт, становясь как бы открытой цистерной-успокоителем. Но за это приходилось платить существенным усложнением и удорожанием корпуса.

Завал борта крайне осложнил хранение, спуск и подъем шлюпок и катеров. Для подъема же особо громоздких минных и паровых катеров «Цесаревича» пришлось установить характерную шлюпбалку, напоминающую футбольные ворота. Это было не самым лучшим решением, и в начале Первой мировой войны, когда шлюпок на корабле стало меньше, на нем установили поворотный кран.

Внутренний рейд Порт-Артура. Панорама снята командиром крейсера «Новик» капитаном 2 ранга М.Ф. фон Шульцем. Слева эскадренный броненосец «Петропавловск», в центре – ремонтирующиеся эскадренные броненосцы «Цесаревич» и «Ретвизан»



Командир эскадренного броненосца «Цесаревич» капитан 1 ранга И.К.Григорович

мощность 555 кВт. Из шести пародинамо четыре по 1000 ампер установили под броневой палубой. Они считались боевыми. Две других, по 640 ампер, расположили на верхней броневой палубе. Электрическая энергия на корабле применялась для приведения в действие башенных установок, вентиляторов, моторов электрического рулевого привода, водоотливной системы, а также для питания 1200 ламп внутреннего освещения помещений.

Контракт на постройку «Цесаревича» был заключен с верфью «Форж е Шантье» (Forges et Chantiers), располагавшейся недалеко от Тулона, 8 июля 1898 года и предусматривал готовность корабля через 42 месяца от начала работ. Стоимость корабля составила 11,35 млн рублей. Там же в это время строился крейсер «Баян». Наблюдающим за постройкой обоих русских кораблей назначили капитана 1 ранга И.К.Григоровича, вскоре ставшего командиром броненосца.

Испытания главного и среднего калибра состоялись в Тулоне 13–14 августа 1903 года. Всего за два дня было выпущено тридцать шесть 305-мм и двадцать 152-мм снарядов. В целом результаты были положительными, но выявились и проблемы, например, затруднения вращения башен главного калибра при крене 8 градусов. Тем не менее 27 августа 1903 года «Цесаревич» под флагом контр-адмирала А.А.Вирениуса снялся с бочки и вышел в море. 3 сентября «Цесаревич» бросил якорь в греческом порту Порос, где с броненосца «Ослябя» и крейсера «Баян» принял полный артиллерийский и минный боезапас. После испытания мин стрельбой на 12-узловом ходу «Цесаревич» вместе с «Баяном» под общим командованием И.К.Григоровича вошли в Порт-Саид. Далее через Суэцкий канал и Крас-

Выделяли «Цесаревич» среди других кораблей и непривычные (допускавшиеся только на императорских яхтах) прямоугольные иллюминаторы-окна вместо верхнего ряда иллюминаторов.

Бортовая броня, закаленная по способу Крупша, крепилась болтами на тиковой подкладке. Нижний (главный) броневой пояс в середине имел толщину от 170 до 250 мм. Специалисты отмечали, что по мощности защиты цитадели, где были расположены погреба боезапаса, минные аппараты и главные механизмы, «Цесаревич» превосходил большинство броненосцев всех флотов мира.

Электростанция «Цесаревича» имела





Офицеры эскадренного броненосца «Цесаревич» и дама, личность которой установить не удалось. В центре – капитан 1 ранга И.К.Григорович

ное море корабли вышли в Индийский океан, незаметно превращающийся в Тихий. В Порт-Артуре корабли прибыли 19 ноября 1903 года. Здесь первым делом команда занялась перекраской своего броненосца из ослепительно белого в серо-оливковый боевой цвет.

«Доигрались-таки!» — этой фразой министр иностранных дел граф В.Н.Ламсдорф отреагировал на телеграмму заместителя на Дальнем Востоке адмирала Е.И.Алексеева о нападении японских миноносцев на русскую эскадру, стоящую на внешнем рейде Порт-Артура. Началась Русско-японская война, которая стала следствием не последовательной, мягко говоря, политики России на Дальнем Востоке.

В Порт-Артуре боевые действия начались неожиданной атакой японских миноносцев на русские корабли. При этом самый мощный броненосец — «Цесаревич» — стоял мористее всех других, крайним во второй от берега линии броненосцев, вслед за «Победой», имея впереди линию крейсеров, ближайшим из которых был «Аскольд», в ночь на 27 января назначенный дежурным вместе с «Дианой».

Вечером 26 января, накануне внезапного нападения японцев, на броненосце были задраены иллюминаторы и водонепроницаемые двери, заряжены 47-мм и 75-мм орудия, возле которых ночевала дежурная прислуга. Противоминные сети не были привязаны, но все огни, кроме якорных, закрыты. В 23 ч 38 мин. вахтенный начальник «Цесаревича» мичман Гильтебрандт почти одновременно со взрывом на «Ретвизане», стоявшем впереди «Победы», заметив слева два миноносца без огней, пробил отражение минной атаки и открыл огонь. Выбежавший наверх через две минуты командир броненосца сразу заметил идущую на корабль мину Уайтхеда, которая взорвалась с левого борта между кормовыми 305-мм и 152-мм башнями на глубине около 2,7 м. В результате взрыва в корпусе образовалась пробоина размерами 6,1 × 5,2 м, площадью около 18,6 м². Крен быстро достиг 16°. Вода затопила рулевое отделение, отделение кормового минного аппарата, арсенал, лазарет и другие помещения. Противоминная переборка выдержала взрыв и не дала воде распространиться в отсеки большого объема. При взрыве погиб один матрос.

Трюмный инженер-механик Александр Федоров и хозяин трюмных отсеков Илья Петрухов сумели остановить течь в подбашенном отделении 152-мм башни, а Федоров перед этим наладил быстрое затопление девяти бортовых коридоров правого борта. Оперативными действиями опасность опрокидывания корабля была устранена. За этот подвиг А.Федоров был награжден орденом Св. Станислава 3-й степени с мечами и бантом, а И.Петрухов — знаком отличия Военного ордена 4-й степени.

Командир «Цесаревича» И.К.Григорович в 00 ч 50 мин. сразу по готовности механизмов дал ход и, управляясь машинами, так как руль не действовал, повел севший на 2,4 м кормой броненосец к входу на внутренний рейд, где тот и приткнулся к мели. Отражая минную атаку, корабль выпустил 151 снаряд, из них семнадцать 152-мм и тридцать три 75-мм, остальные — 47-мм. Утром 27 января «Цесаревич» принял участие в бою с японским флотом, выпустив восемь 152-мм снарядов, но вскоре за дальностью расстояния огонь прекратил. После некоторой разгрузки броненосец сошел с мели, на буксире вполз в Западный бассейн и стал на бочку.

Результаты японской атаки были впечатляющими. Серьезные повреждения получили броненосцы «Цесаревич» и «Ретвизан», а также крейсер «Паллада». Оборона Порт-Артура — это история удивительного героизма высшего командования, допустившего потерю в первом же бою трех лучших кораблей. Но это еще и история удивительного героизма гарнизона крепости и личного состава кораблей.

Осмотр повреждений «Цесаревича» показал, что «...листы обшивки взрывом загнуты далеко внутрь судна и приподняты вверх; восемь шпангоутов и три стрингера переломаны, скручены, смяты. Двуслойная броневая палуба выперта вверх на 2–3 фута так, что сошлась с легкой настилкой, положенной для выравнивания жилой палубы у бортов; бимсы совершенно сняты, оторваны и расплющены».

«Исправлять» корабли пришлось на плаву — в Порт-Артуре не было дока необходимых размеров. Работы выполняли мастеровые

Балтийского завода под руководством корабельного инженера Н.Н.Кутейникова. Чтобы заделать пробоину на плаву, требовалось закрыть ее кессоном, который был изготовлен только к 21 марта. Его размеры — длина 11 м, высота 7,3 м и ширина в верхней части 1,2 м — дают представление о том, сколь тяжелой была эта работа.

«Кормовой поперечной своей стенкой кессон был надет на дейдвудный вал, для чего была сделана вырубка с дверцей на двух петлях, которую водолазы закрыли, забив клинцами и законопатили, когда кессон стал на место. Глубина погружения кессона была 21 фут (6,4 м); вследствие большого давления воды и неплотностей вокруг дейдвудного вала, кессон постоянно тек, так что не успевали откачивать воду». Адмирал Макаров, прибывший в Порт-Артур 24 февраля, приказал для стока воды вырубить два круглых отверстия в нижней части носовой поперечной переборки (из помещения арсенала в машину). Накопившуюся воду спускали в машин-

Ремонтные работы на эскадренном броненосце «Цесаревич». Порт-Артур, 1904 г.



ное отделение, а затем отверстия забивали пробками.

22 мая 1904 года поставили последний лист новой обшивки, а через два дня сняли кессон, после чего около двух недель еще продолжались внутренние работы.

Ремонт продвигался слишком медленно еще и из-за того, что командир «Цесаревича» И.К.Григорович, будущий морской министр, почему-то не проявлял необходимого рвения. Об этом писал мичман Д.И.Дараган: «Если бы у нас командир был другой! Может быть, тот же, да лет на двадцать раньше. Говорить на судне не слишком рекомендуется (не всегда), действовать нельзя самостоятельно, только учишься, как “не делать”, и ничего не делается. Он не любит никаких церемоний, даже по утрам к подъему флага никто не выходит и команду не строит. Это напрасно...». Но главное, до начала Русско-японской войны на «Цесаревиче» фактически не существовало боевых расписаний!

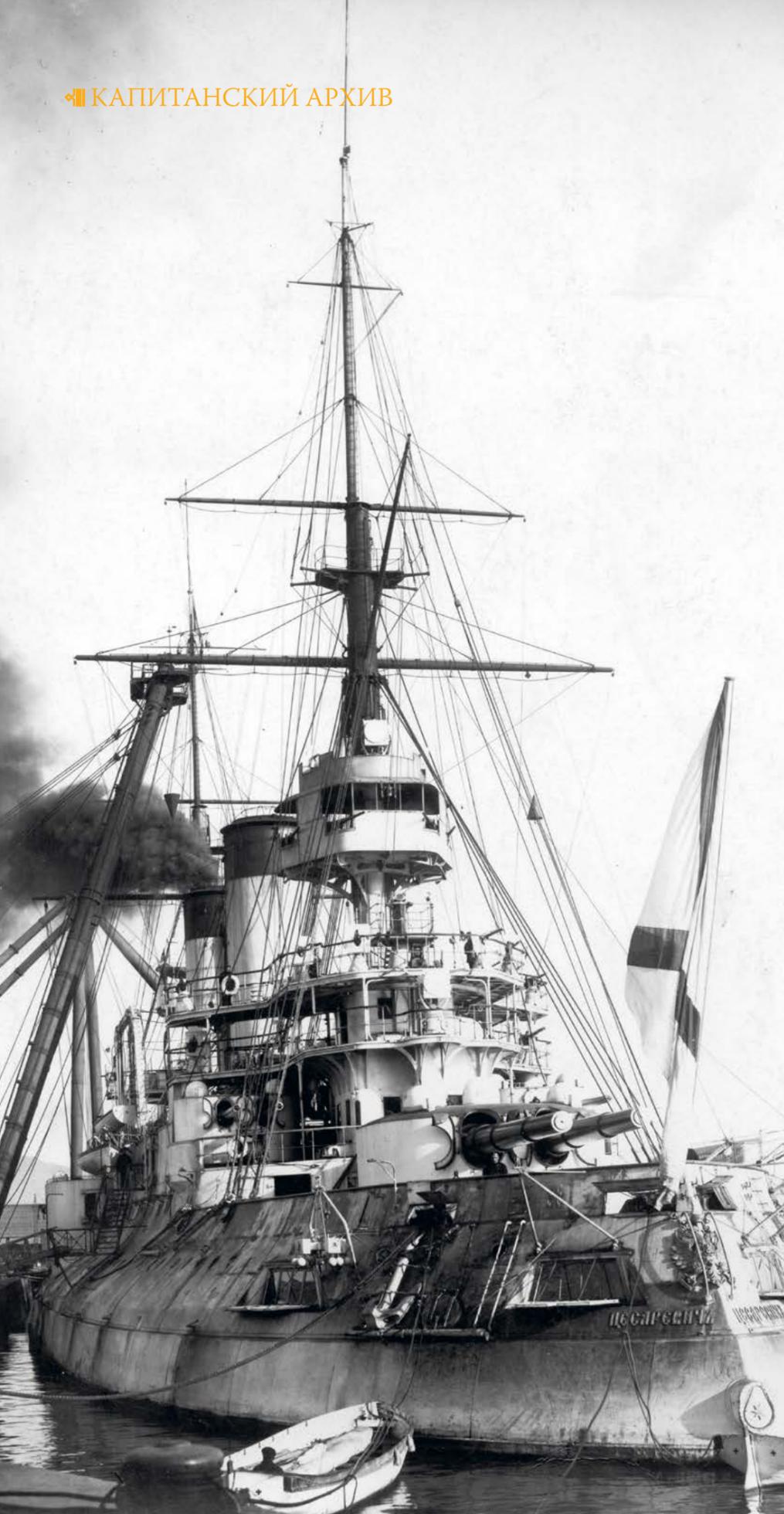
Еще резче высказывался лейтенант В.И.Лепко, командовавший тогда миноносцем «Разящий». В своем дневнике он писал: «При исправлении “Цесаревича” им (Григоро-

вичем. — Л.А.) проявлена была такая медлительность, такое нежелание снова и поскорее идти в бой на своем корабле, которое отразилось на всем ходе работ по исправлению “Цесаревича”».

Д.И.Дараган (1884–1978 г.) регулярно почти в течение года писал родным письма из Порт-Артура, в которых часто показывал своего рода «закулисную» сторону военно-морской службы.

«1 марта 1904 г.

...Явился со всеми вещами на “Цесаревич”. Явился, командира (Григоровича. — Л.А.) не застал. Каюту отвели чудную (двойную). Стал устраиваться. Ощутил удобство и роскошь вестового. Поел завтрак (кормят хорошо), изучал судно. Съездил на берег явиться в эк[ипаж]. Получил первое письмо от мамы из Москвы от 7 февраля. Дал две телеграммы и возвратился. До обеда всё осматривал судно с чертежами. Хорошая, большая штука, но хитрая. Кают-компания большая. Ст[арший] оф[ицер] Д.П.Шумов 3-й очень симпатичный. Так людей много, что я не разобрался. Есть старые знакомые. Я назначен в десант. Через ночь схожу с командой на берег на Н часть»



Эскадренный броненосец «Цесаревич» на достройке. Тулон, 1903 г.
Фотограф Мариус Бар

города. День прошел без внешних происшествий. Был приказ об осторожности и умеренности в письмах. Есть интересные распоряжения, но секрет.

[...]

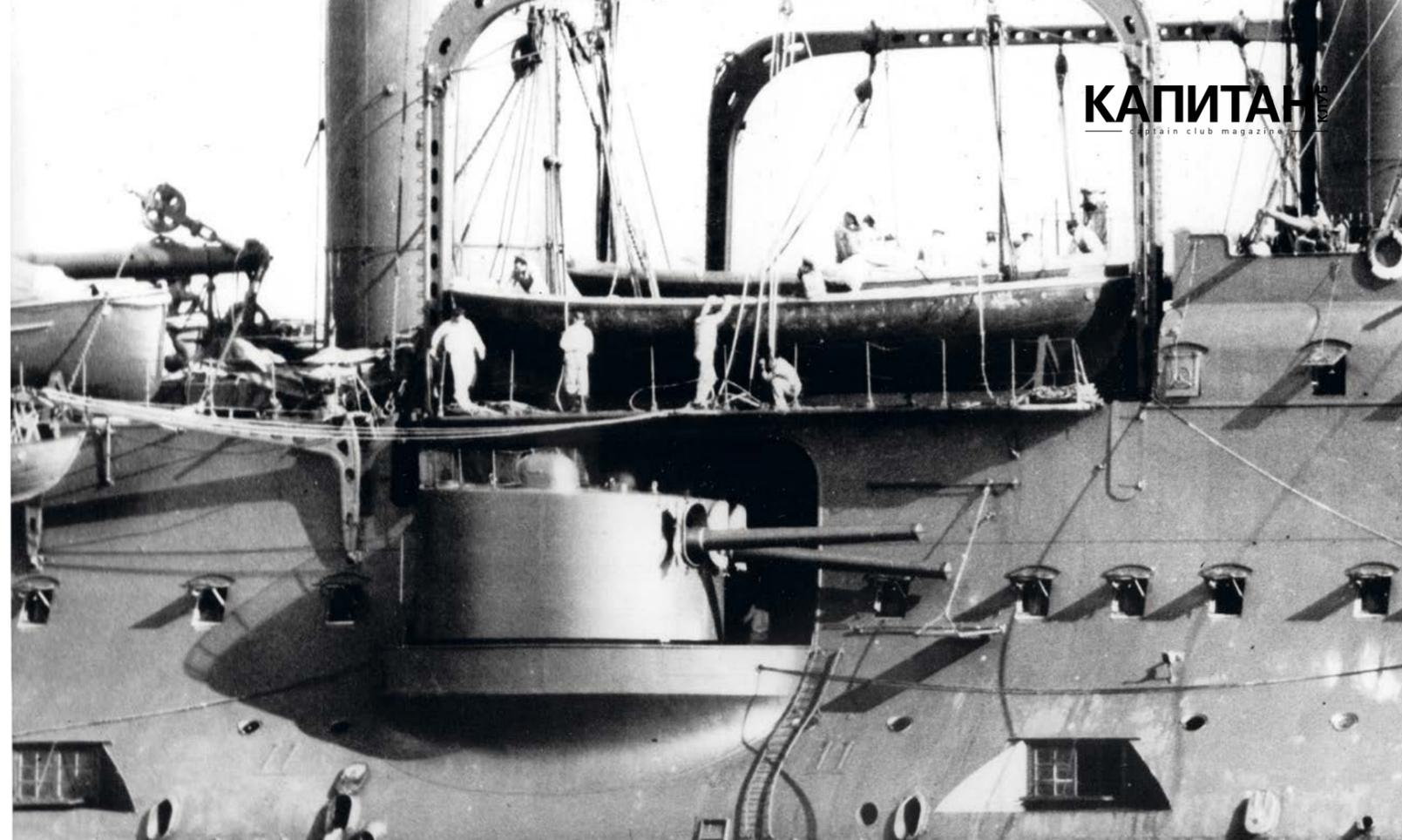
Мы понемногу выпрямляемся, хотя в корме ещё около 1000 тонн воды. Залито много помещений. Рядом со мной ванна, фотографическая (все казенное), а через каюту 00 (туалет. — Л.А.). Приятно очутиться в приличном месте после этих №№ (номеров, то есть гостиницы. — Л.А.). Завтра я еще свободен с официальной стороны, хотя дают иногда задачки или работы (сдельно). Бобочке (Вилькицкому) надо начертить силуэты и схематические чертежи японских судов. Много интересных вопросов, над которыми можно подумать. Видел наш кесон. Деревянный ящик. Его подводят, вода нажимает, и он присасывается. Из судна все выкачивается, а внутри работают».

Бобочка Вилькицкий — это тот самый Борис Андреевич Вилькицкий, который в 1913 году открыл архипелаг Земля Императора Николая II, переименованный в 1926 году в Северную землю.

25 мая на «Цесаревич» перенес флаг временно командующий эскадрой контр-адмирал В.К.Витгефт. К этому времени (с 8 мая) броненосцем командовал бывший командир крейсера «Диана» капитан 1 ранга Н.М.Иванов, так как И.К.Григорович был произведен в контр-адмиралы и назначен командиром порт-артурского порта.

В соответствии с решениями 22–24 апреля 1904 года с броненосца (как и с других поврежденных, а потом и не поврежденных кораблей) начали снимать орудия для установки на батареях сухопутного фронта. К счастью, выгрузить из башен 152-мм орудия оказалось сложно, и «Цесаревич» лишился только четырех 75-мм и нескольких 47-мм и 37-мм пушек, в морском бою практически бесполезных.

17 июля, с выходом японских войск непосредственно к подступам к Порт-Артуру, на «Цесаревиче» подняли сигнал: «Приготовиться к бою на якоре». Но в этот день огонь вели другие корабли. Утром 25 июля японцы впервые начали обстрел наших кораблей, стоявших в гавани, из 120-мм морских орудий, которые они установили на западных высотах Волчьих гор.



Одна из шести 152-мм башенных установок эскадренного броненосца «Цесаревич». 1904 г.

Противнику ответили «Ретвизан» и «Пересвет», но подавить японские батареи не удалось. Около 16 часов в «Цесаревич» почти одновременно попали два снаряда. Был убит

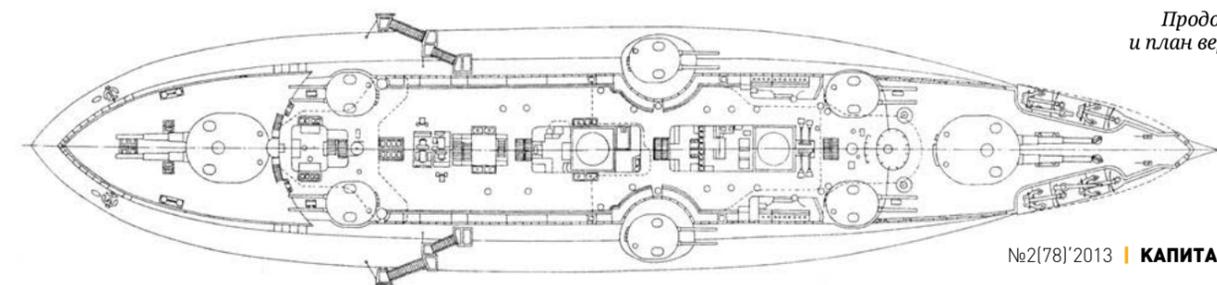
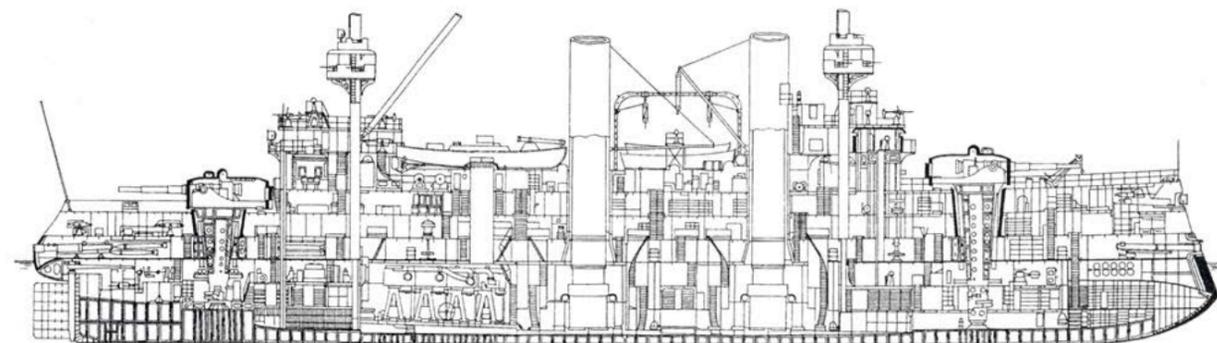
телефонист, контужены два матроса. В.К.Витгефт ранен осколком в плечо, а старший флаг-офицер его штаба лейтенант М.А.Кедров — в руку.

На следующий день в Порт-Артур доставили приказ главнокомандующего адмирала Е.И.Алексеева о переходе эскадры во Владивосток. Выход в море назначили на 28 июля.

«Цесаревич» первым в 6 часов утра вышел на внешний рейд.

А с востока уже приближалась японская эскадра адмирала Х.Того... ❏

Продолжение будет



Продольный разрез и план верхней палубы