

# ПЕРВЫЙ ИЗ ЦУСИМСКОГО МАРТИРОЛОГА

ЛЕОНИД АМИРХАНОВ

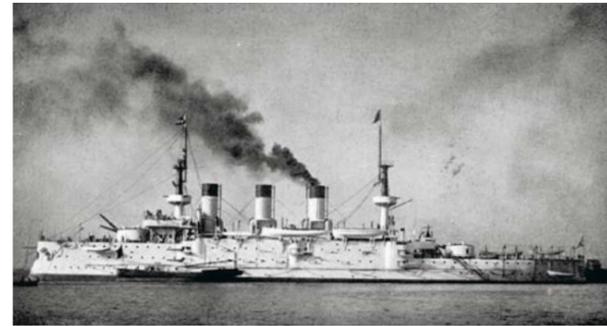
*110 лет назад, 14–15 мая (ст. ст.) 1905 г., русская эскадра потерпела в Цусимском сражении страшное поражение, проиграв «вчистую» японскому флоту. О некоторых кораблях — участниках этой битвы — мы уже рассказывали. Сейчас речь пойдет об эскадренном броненосце «Ослябя», первом погибшем корабле эскадры З. П. Рожественского.*

**Т**ри однотипных корабля: «Пересвет», «Ослябя» и «Победа» — предназначались для действий как в европейских водах, так и на Дальнем Востоке, как в составе эскадр, так и в отдельном крейсерстве. Судьба разделила их: «Победа» и «Пересвет» участвовали в сражении в Желтом море 28 июля 1904 г., а гибель свою нашли на внутреннем рейде Порт-Артура. «Ослябя», задержавшийся в достройке, «успел» к Цусиме.

Броненосцы «Пересвет» и «Ослябя» унаследовали имена паровых фрегатов Балтийского флота, названных в честь героев Куликовской битвы 1380 г. По традиции головным в серии считался корабль, закладываемый на казенной верфи, поэтому сначала новые «облегченные» броненосцы именовались кораблями типа «Ослябя». Однако длительная задержка его ввода в строй привела к тому, что корабли стали именовать по первому вступившему в строй — «Пересвету».

Требования к этим кораблям, отраженные в ТТХ, были несколько противоречивы, что и определило их достоинства и недостат-

*Эскадренный броненосец «Пересвет»*



ки. Они строились сразу после броненосцев типа «Полтава» и имели по сравнению с ними большие скорость хода и дальность плавания, лучшую мореходность, но более слабое бронирование и уменьшенный главный калибр — 10 дюймов против 12-ти у всех русских броненосцев, строившихся и до, и после. Решение об уменьшении калибра было принято в связи с введением на береговых батареях 10-дюймовых орудий Бринка и желанием иметь единый калибр на флоте и на берегу. В дальнейшем практика показала ошибочность этого решения. Но именно за счет этого удалось увеличить запас топлива и проектную дальность плавания до 6000 миль. Однако расход топлива на броненосцах типа «Пересвет» оказался выше, чем на других броненосцах, что свело весь выигрыш к нулю.

Четыре 10-дюймовых орудия главного калибра с длиной ствола 45 калибров, изготовленных Обуховским заводом, располагались в двух башенных установках Санкт-Петербургского Металлического завода. Однако 10-дюймовое орудие, спроектированное Бринком для флота, оказалось несколько легче берегового. На испытаниях пришлось уменьшать вес порохового заряда, а это снижало

начальную скорость и, следовательно, дальность стрельбы. Для «Осляби» орудия были усилены до 24 т каждое вместо 22-х.

В отличие от предыдущих гидравлических систем, в данном случае все операции по горизонтальному и вертикальному наведению, подаче боеприпасов выполнялись от электродвигателей, что в России было новшеством. Горизонтальный сектор наведения каждой башни составлял 270°, углы вертикального наведения орудий находились в пределах от -5° до +35°. Морской Технический Комитет предполагал использование силы отката для открывания орудийного замка, но инженеры Металлического завода убедили моряков использовать и здесь электродвигатель, предусмотрев, разумеется, возможность открывания замка вручную.

Указанная выше «облегченность» «Пересветов» позволила некоторым специалистам утверждать, что получившийся корабль есть нечто среднее между броненосцем и крейсером. И действительно, задача, ставившаяся им, заключалась в способности длительное время действовать в океане вдали от своих баз, то есть более присущая крейсерам.

«Ослябя» был заложен в Новом Адмиралтействе 9 ноября 1895 г., одновременно с «Пересветом», но работы продвигались медленнее. О причинах задержек Главный корабельный инженер Петербургского порта

Н. А. Субботин писал: «Появляются вопросы, нарождается переписка, объяснение, обсуждение, а дело стоит. Какая громадная разница с Балтийским заводом. Там все в одних технических руках, да и завод обладает в сто раз большими средствами для исполнения работ. Что на Балтийском заводе решается и выполняется в месяц, то в Адмиралтействах потребует шесть месяцев, если не более». Спуск «Пересвета» состоялся 7 мая 1898 г., а «Осляби» — 27 октября того же года.

На ходовые испытания корабль вышел лишь 5 сентября 1902 г. В течение четырех часов было выполнено четыре пробег на мерной миле и достигнута средняя скорость 18,3 узла. 11–12 октября проводились испытания артиллерии. Особых нарушений в работе механизмов башенных установок не обнару-

жилось, и вооружение было принято в казну. Правда, испытания проводили в облегченном режиме — во-первых, из соображений экономии, во-вторых, памятуя о проблемах с прочностью орудий. Так, из 11 залпов лишь два были сделаны на предельных углах возвышения, причем лишь один — полным зарядом в 56 кг бездымного пороха.

На Дальний Восток «Ослябя» отправился только 25 июля 1903 г. вместе с крейсером «Баян», но вскоре их пути разошлись. В ночь с 8 на 9 августа «Ослябя» в гордом одиночестве приближался к Гибралтарскому проливу, и когда уже ясно были видны огни маяка Танжер, на броненосце «почувствовали два слабых толчка». Осмотр помещений показал, что в средней и кормовой кочегарках два продувочных крана оказались приподняты-

ми на 50 мм из-за «вдавренности обшивки». В Алжире корабль осмотрели водолазы, обнаружившие обширные деформации флоров и расхождение обшивки на протяжении 46 шпаций.

Причина навигационной ошибки, несмотря на производившееся судебное разбирательство, осталась невыясненной. По рассказу одного из участников плавания, который приводил в своих воспоминаниях А. Н. Крылов, дело объяснялось кратковременной «забывчивостью» вахтенного начальника, который будто бы не вовремя (после уклонения с курса при расхождении с парусником) отдал команду рулевому «приводи на курс». В итоге »

*Эскадренный броненосец «Ослябя» в Средиземном море. 1903 г.*



*Эскадренные броненосцы 2-й эскадры Тихого океана «Ослябя», «Сисой Великий» и «Наварин» на пути к Корейскому проливу. Май 1905 г.*





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

2 октября 2-я эскадра Тихого океана под командованием вице-адмирала Рождественского вышла из Ливавы и, дойдя до Танжера, разделалась. Основная часть отряда Фелькерзама пошла в Средиземное море, чтобы выйти в Индийский океан через Суэцкий канал, а «Ослябя» присоединился к 1-му боевому отряду и в его составе совершил переход вокруг Африки до Мадагаскара, где отряды вновь соединились, и «Ослябя» опять поднял флаг Фелькерзама.

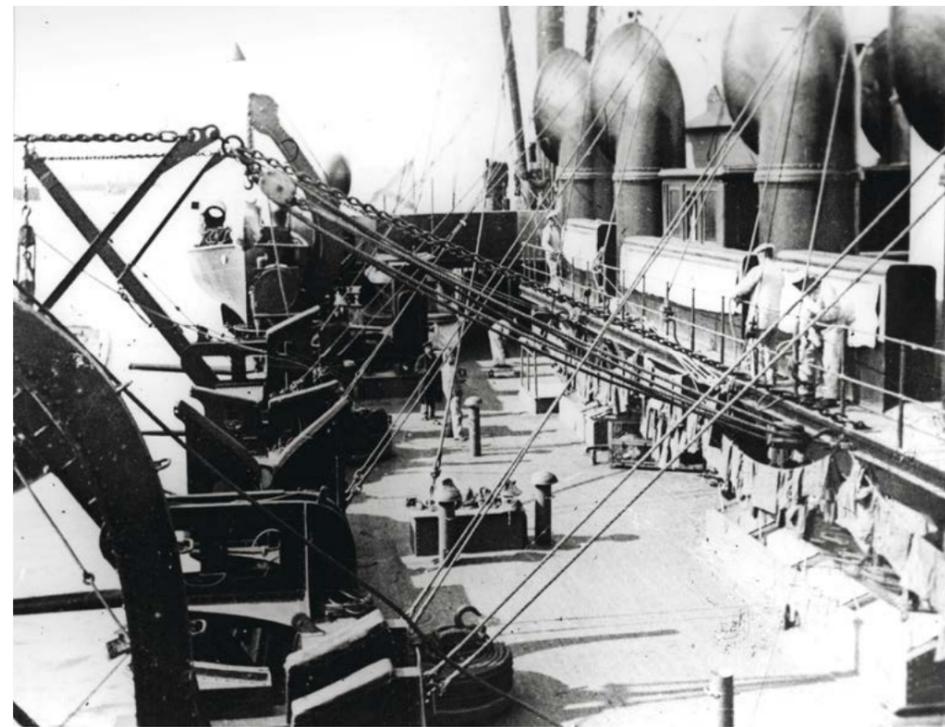
После стоянки у берегов Мадагаскара эскадра пересекла Индийский океан и некоторое время находилась у берегов французского Индо-Китая, где соединилась с отправленной вдогонку 3-й эскадры Н. И. Небогатова. Во время этой стоянки Д. Г. Фелькерзам тяжело заболел и 10 мая умер, что было скрыто от личного состава эскадры. Кроме экипажа «Осляби», об этом знали лишь штабные чины флагманского броненосца «Князь Суворов», так как сообщение о смерти было передано заранее установленным сигналом «На корабле сломалась шлюпбалка». Контр-адмиральский флаг спущен не был, хотя 2-м броненосным отрядом фактически командовал командир «Осляби» капитан 1-го ранга В. И. Бэр.

«Ослябя» был поставлен на срочный ремонт в доке итальянского порта Специя. Один из младших механиков, А. А. Быков, писал в это время своему приятелю по МВТУ: «Корабль наш считается новым, но все на нем, можно сказать, старое... мы всего три месяца в плавании, а приходится уже чинить всю котельную арматуру... Начальство смотрит на машину как на лишнюю вещь на корабле, и притом вещь грубую, сделанную из железа, чугуна». В ремонте «Ослябя» простоял с 12 октября до начала декабря. По его окончании была проведена проба водой междулонных отделений, показавшая, что обшивка внутреннего дна пропускает воду через швы и заклепки. Устранение этого дефекта решили отложить до капитального ремонта.

Из Специи «Ослябя» направился в Бизерту и, взяв на буксир миноносцы №212 и 213, присоединился к отряду контр-адмирала Вирениуса, следовавшего в Порт-Артур. Отряд продвигался катастрофически медленно, следуя приказу «ни одного самого плохого» из миноносцев в пути не бросать.

31 января 1904 г. отряд наконец-то добрался до Джibuти и здесь узнал, что война идет уже пятый день. И вместо того чтобы продолжать путь на войну, корабли ушли в Кронштадт, на ремонт. После завершения одного корабль был включен во 2-ю эскадру Тихого океана в качестве флагмана 2-го броненосного отряда под командованием контр-адмирала Фелькерзама.

Верхняя палуба эскадренного броненосца «Ослябя». 1903 г.



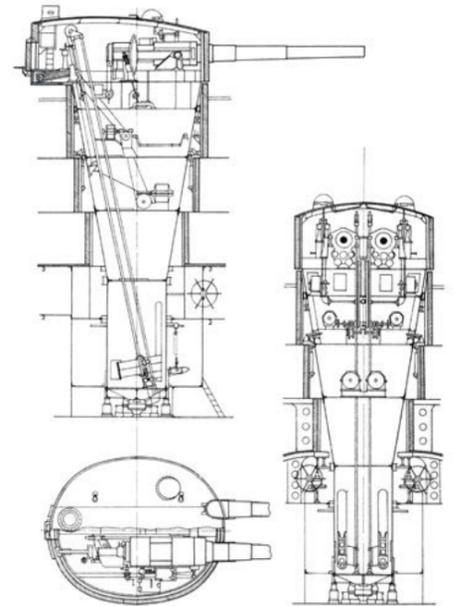
В начале Цусимского сражения «Ослябя» и флагманский «Князь Суворов» стали главными мишенями для японских артиллеристов. А Рождественский затеял перестроение эскадры из двух колонн в одну и, чтобы не налететь на впереди идущие корабли, «Ослябе» пришлось почти остановиться, что очень помогло японцам. Когда корабль снова дал ход, в него уже попало несколько снарядов. Носовая башня успела сделать всего три залпа, как в нее один за другим угодили три японских снаряда, причем третий влетел в амбразуру и перебил всю прислугу. Вода, поступавшая через пробоины, затопила первый и второй отсеки жилой палубы; через разбитые вентиляционные трубы вода дошла до левого носового 6-дюймового погреба и подбашенного отделения носовой 10-дюймовой башни. На некоторое время распространение воды по жилой палубе остановила вторая переборка. Вода отрезала людей, находившихся в носовом отделении динамо-машин и минных аппаратов, но их удалось вывести через носовую башню.

Через 15 минут боя «Ослябя» потерял готтенбург, а в носовой части было уже не менее 15 пробоин. Корабль постепенно оседал носом и кренился на левый борт. Крупный снаряд, разрушив броню, попал в угольную яму №10, которую моментально затопило.

Для выравнивания крена пришлось затапливать правые коридоры, а затем и патронные погреба. По японцам продолжали стрелять кормовая башня и два 6-дюймовых орудия кормового каземата, остальные орудия были выведены из строя.

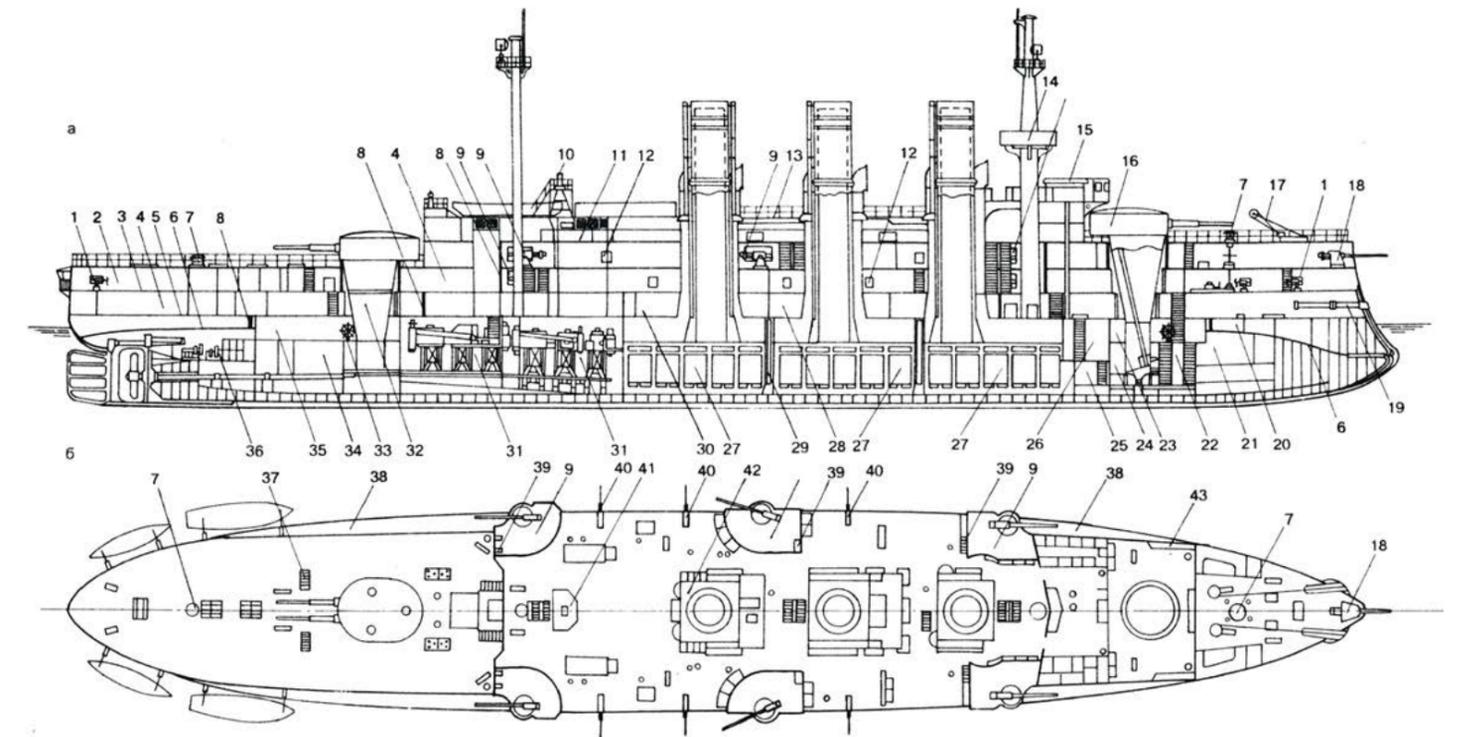
В 14.32 «Ослябя» с сильным дифферентом на нос, зарывшись по самые клюзы, выкатился из строя вправо и развернулся носом против курса колонны броненосцев. На корабле горела каюта, шлюпки и даже краска. Крен на левый борт достигал 12°, вода стала вливаться внутрь. Руководивший борьбой за живучесть лейтенант М. П. Саблин понял, что попытки остановить распространение воды тщетны. Он поднялся на мостик и доложил о предполагаемой гибели броненосца. Командир капитан 1-го ранга Бэр, получивший ранение в начале боя, приказал команде выходить наверх и спасаться, а сам покинуть ко-

10-дюймовая башенная установка эскадренного броненосца «Ослябя»: продольный и поперечный разрезы, вид сверху



рабль отказался. Примерно в 14.50 «Ослябя» лег на борт и через несколько минут затонул. На нем погибли 23 офицера, 9 кондукторов и 472 нижних чина. Подошедшие к месту гибели корабля миноносцы подняли из воды 376 человек, однако 27 из них в продолжавшемся сражении впоследствии погибли.

Эскадренный броненосец «Ослябя» стал первым в списке кораблей, погибших в Цусимском сражении. Японцы в Порт-Артуре подняли его собратьев, «Пересвет» и «Победу», и они еще послужили в японском флоте. «Ослябя» навеки опустился на дно Цусимского пролива. Случилось это ровно 110 лет назад. ❀



ЭСКАДРЕННЫЙ БРОНЕНОСЕЦ «ОСЛЯБЯ»:

а. — продольный разрез, б. — план верхней палубы; 1. — 47-мм орудие; 2. — помещение адмирала; 3. — батарейная палуба; 4. — офицерские помещения; 5. — нижняя (жилая) палуба; 6. — броневая палуба; 7. — шпиль; 8. — броневой траверс; 9. — каземат 152-мм орудия; 10. — главный компас; 11. — навесная палуба; 12. — орудийный порт 75-мм орудия; 13. — продольный мостик; 14. — боевой марс; 15. — боевая рубка; 16. — 254-мм двухорудийная башня; 17. — кран-кранбол; 18. — погонное 152-мм орудие; 19. — торпедный аппарат; 20. — цепной ящик; 21. — погреб мин заграждения; 22. — погреб мин Уайтхеда; 23. — 254-мм бомбовой погреб; 24. — 254-мм бомбовой погреб; 25. — помещение динамо-машин; 26. — отделение подводных торпедных аппаратов; 27. — котельное отделение; 28. — помещение опреснительных установок; 29. — усиленная переборка котельного отделения; 30. — угольная яма; 31. — машинное отделение; 32. — подачная труба башни 254-мм орудий; 33. — штурвал поворота башни вручную; 34. — крытый-камера и бомбовой погреб 254-мм боезапаса; 35. — помещение рефрижераторных машин; 36. — штурвальное и румпельное отделение; 37. — трап; 38. — срез борта; 39. — люк элеватора подачи боезапаса; 40. — 75-мм орудие; 41. — корабельная церковь; 42. — котельный кожух; 43. — умывальник команды; 44. — кают-компания; 45. — трансформатор рулевого привода; 46. — электродвигатель рулевого привода; 47. — погреб 152-мм боезапаса; 48. — погреб 47-мм патронов; 49. — центральный пост; 50. — погреб 75-мм патронов