

СЕРГЕЙ ВИНОГРАДОВ

Броненосец «Слава»



Непобежденный герой Моонзунда



Война на море. Коллекция

Сергей Виноградов

**Броненосец «Слава».
Непобежденный герой Моонзунда**

«Яуза»

2011

Виноградов С. Е.

Броненосец «Слава». Непобежденный герой Моонзунда /
С. Е. Виноградов — «Яуза», 2011 — (Война на море. Коллекция)

В годы Первой Мировой войны этот броненосец стал самым прославленным русским кораблем и не просто «головной болью», а настоящим наваждением для германского командования – во всех планах немецких операций 1915–1917 гг. на Балтике основное внимание уделялось «Славе». Сам кайзер не раз требовал покончить с ненавистным линкором, который был центром и точкой опоры всей обороны Рижского залива, сыграв решающую роль в срыве первой и второй попыток германского флота прорваться к Риге, а затем и к Петрограду. Ни вражеские дредноуты, ни миноносцы и подводные лодки, ни цеппелины и аэропланы так и не смогли одолеть русский броненосец, превратившийся уже в стратегический фактор. Во всей военной истории найдется лишь несколько кораблей, которые могли бы сравниться со «Славой» по влиянию на ход морских и сухопутных сражений, – именно благодаря легендарному линкору германский флот на два года прекратил активные боевые действия на Балтике. Пятый и последний корабль трагической серии «Бородино», в отличие от своих собратьев, не переживших позора Цусимы, этот броненосец и погиб со славой, полностью оправдав свое гордое имя, – затопленная командой у входа в Моонзундский пролив, даже после смерти «Слава» осталась непреодолимым препятствием для врага.

Содержание

От автора	7
Глава 1. Пятый в серии «Бородино»	11
«Броненосец № 8»	11
Стапельный период и спуск на воду	15
1904 год: замедление работ	25
В Кронштадте – достройка и вступление в строй	36
Глава 2. «Слава» – конструкция и устройство	47
Корпус	48
Вооружение	64
Бронирование	84
Конец ознакомительного фрагмента.	85

Сергей Виноградов Броненосец «Слава». Непобежденный герой Моонзунда



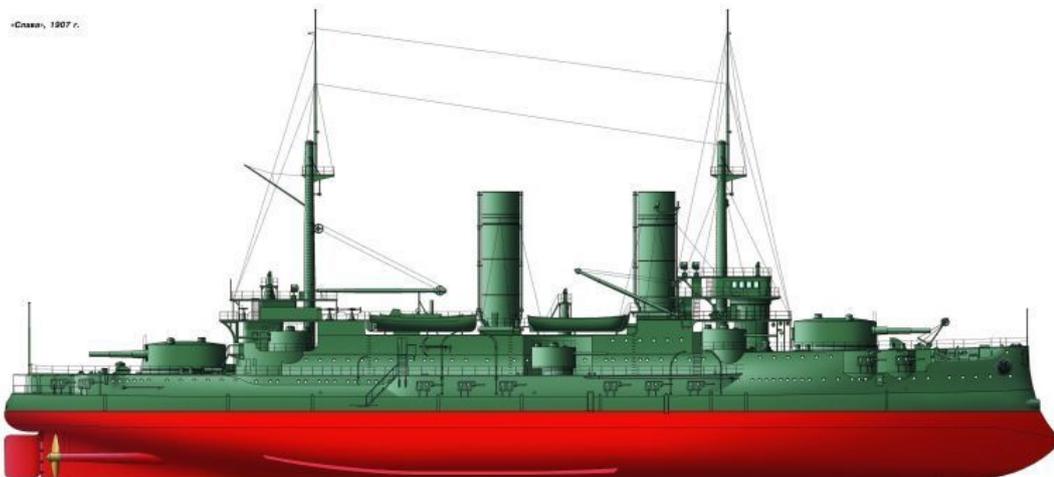


рис. А.Дьяченко

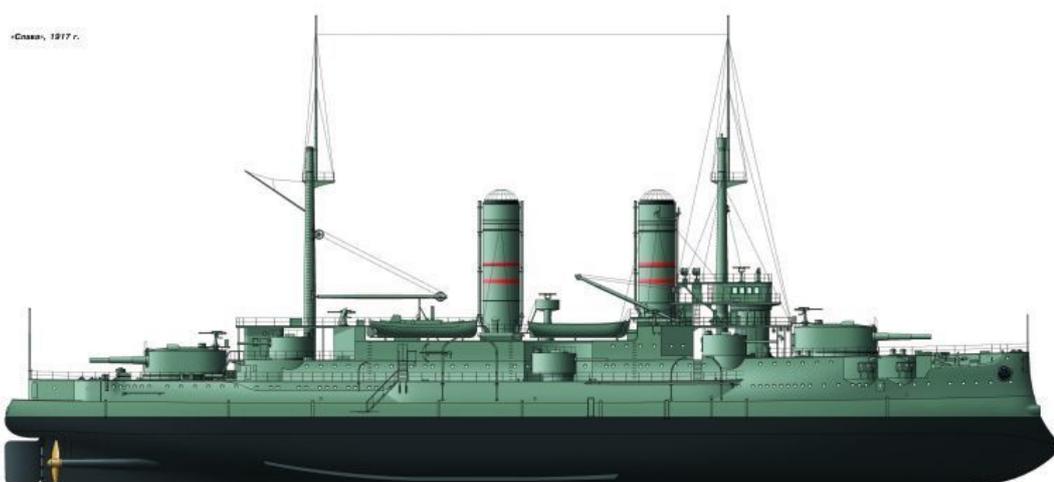


рис. А.Дьяченко

От автора

На долю линкора «Слава» выпала богатая событиями судьба. Последний из пяти броненосцев серии «Бородино», корабль опоздал с завершением работ ко времени ухода на Дальний Восток в составе 2-й Тихоокеанской эскадры и вступил в строй в 1905 г. Первой его большой службой, растянувшейся на три года (1906–1909), стали дальние плавания с выпускниками Морского корпуса и Морского инженерного училища – корабельными гардемаринами, кандидатами в офицеры.

К августу 1914 г. линкор уже девять лет находился в составе флота, и, начав службу в канун эпохи дредноутов, подошёл к началу Первой мировой войны совершенно устаревшим морально. С 1911 г. он, вместе с ветераном Порт-Артура «Цесаревичем» и додредноутами «Андрей Первозванный» и «Император Павел I» составил бригаду линкоров Морских сил Балтийского моря. В то время это была единственная сила, которая могла встать на пути противника в случае его операции прорыва морем к российской столице. После вступления в начале 1915 г. в строй четвёрки дредноутов типа «Севастополь», которые отныне становились «щитом Петрограда», боевое значение «Славы» было окончательно определено как второстепенное.

Однако именно подобный статус позволил ему исчерпывающе проявить себя на передовой морской войны на Балтике и стать в итоге самым известным кораблём российского флота. В июле 1915 г., после занятия германской армией Курляндии и выхода на южное побережье Рижского залива, а также вследствие возросшей активности противника на море, возник план усиления корабельной группировки морских сил в заливе тяжёлым кораблём. По замыслу такой корабль, являясь опорой разнородных лёгких сил – миноносцев, канонерских лодок, тральщиков – был призван эффективно обеспечивать их действия против неприятельского приморского фланга, обладая подавляющим превосходством в артиллерии. На него также возлагалась основная задача противодействия своей дальнобойной тяжёлой артиллерией попыткам противника проникнуть, под проводкой тральщиков, через минные поля Ирбенского пролива в Рижский залив.

Именно эта роль досталась «Славе», которой предстояло окунуться в рутину периферийной морской войны у мелководного побережья Курляндии и Лифляндии. Переведённый в залив 18 июля 1915 г., линкор превосходно справлялся с этой задачей. Удачно используя свою мощную артиллерию, проявляя здравую инициативу (крен для увеличения дальности стрельбы), он успешно освоился с ролью составного элемента обороны на минно-артиллерийской позиции, став настоящим камнем преткновения для германских сил прорыва в залив с 26 июля по 4 августа 1915 г.

В течение всего периода пребывания «Славы» в составе Морских сил залива «Слава» она являлась стеновым хребтом русских лёгких сил. Именно её действиями объясняется 10-дневное «топтанье у Ирбен» многократно превосходящих сил противника летом 1915 г., именно «Слава» возглавляла давление на приморский фланг неприятельского сухопутного фронта с моря, к западу от Риги остаток 1915 и в 1916 г. Пройдя интенсивный ремонт зимой 1916/1917 гг., обновлённая «Слава» летом вновь перешла в Рижский залив. Здесь же ей было суждено погибнуть 4 октября 1917 г. при обороне Моонзунда в бою с многократно сильнее-шим противником.

Теме «Славы» в боях 1915–1917 гг. в отечественной историографии флота посвящено немало работ. Хронологически они делятся на несколько волн, отражающих периоды всплеска интереса к истории корабля. Первой крупной публикацией стала помещённая в 1923 г. в «Морском сборнике» работа Д. П. Малинина «Линейный корабль „Слава“ в составе Морских сил Рижского залива в войну 1914–1917 гг.; по личным документам, воспоминаниям и материалам Морской исторической комиссии» (№№ 5, 7). В 1928 г. увидел свет крупный труд Военно-

морской академии «Борьба флота против берега в мировую войну», том IV которого был написан А. М. Косинским и посвящался Моонзундской операции 1917 г. В 1940 г. вышла монография К. П. Пузыревского «Повреждения кораблей от артиллерии и борьбы за живучесть», систематизировавшая опыт воздействия орудийного огня на корабли по материалам Первой мировой войны.

Особенностью этих работ «первой волны» являлось то, что они были написаны бывшими морскими офицерами – современниками боевых действий на Балтике в 1914–1917 гг., а Д. П. Калинин непосредственно участвовал на линкоре в боях 1917 г. в Моонзунде в должности старшего штурманского офицера. Достаточно полная, информативная и написанная хорошим языком образованного человека «старого времени», работа Калинина в основном посвящалась общему изложению обстоятельств обороны Рижского залива в кампаниях 1915–1917 гг. и отводила действиям «Славы» значительное место. Обстоятельный труд А. М. Косинского был посвящён как действиям в обороне Моонзундского архипелага морских сил, так и сухопутных частей. По причине неизбежной для столь обстоятельной работы необходимости сжатости повествования материал Косинского в части «Славы» в целом излагается аналогично Д. П. Калинин. Как и его предшественник, А. М. Косинский использовал документы Морской исторической комиссии, (в т. ч. донесения о бое 4 октября 1917 г. офицеров «Славы» и существовавший тогда в рукописи отчёт вице-адмирала М. К. Бахирева об операции). Что касается работы К. П. Пузыревского о воздействии на корабли артиллерии по опыту Первой мировой войны, то в ней приводилось информативное, хотя и сжатое описание повреждений «Славы». Несмотря на имеющиеся в описании боя 4 октября некоторые нестыковки, в целом картина повреждений и борьбы за живучесть представлена весьма подробно. Это указывает на использование автором рапортов офицеров линкора, поэтому описание можно считать наиболее полным с точки зрения состояния материальной части исследованием. Работы всех трёх вышеупомянутых авторов, непосредственно использовавших документы (отчёты, рапорта, акты повреждений) и являвшихся современниками событий могут поэтому рассматриваться как достаточно надёжные и полные исследования о действиях «Славы» в боях 1915–1917 гг.

Взгляд на действия «Славы» «с той стороны» нашёл отражение в работах германской официальной истории, изданных в СССР в 30-е гг.: А. Д. Чивиц. Захват балтийских островов Германией в 1917 г. (– М: Госвоениздат, 1931), Г. Ролльман. Война на Балтийском море. 1915 год. (– М: Госвоениздат, 1935). В работе Ролльмана подробно разобраны действия германского флота при прорыве в Рижский залив в августе 1915 г., бои на приморском фланге осенью 1915 г. и роль в них «Славы». В обстоятельном труде Чишвица, посвящённом операции «Альбион» (автор состоял начальником штаба группировки вторжения и получил за операцию высший прусский орден «Пур ле Мерит»), подробно описываются прорыв дредноутов вице-адмирала П. Бенке к Моонзунду и бой, ставший последним для «Славы». Известно, что Чишвиц также пользовался работой Д. П. Калинина.

В послевоенное время настрой отечественных публикаций упростился и политизировался – в вышедшем в Воениздате в 1951 г. сборнике «Русское военно-морское искусство» был помещён материал капитана 3 ранга В. И. Ачкасова «Революционный Балтийский флот в сражении за острова Моонзундского архипелага» (с. 445–455), где отводилось место и бою «Славы» у Куйваста 4 октября 1917 г. Эпоха располагала к преувеличениям, поэтому повествование перемежалось цитатами из Ленина и Сталина, а действия «Славы» 4 октября открывались потоплением («первым же залпом») головного немецкого эскадренного миноносца, гибель которого, а также «отход остальных немецких эскадренных миноносцев заставили линейные корабли противника также повернуть к югу» (т. е. ретироваться). Подобные утверждения, появившиеся в угоду господствовавшей в те годы политической конъюнктуры, безусловно, не могут считаться серьёзными. В духе руководящей и направляющей роли

ВКПб повествует в своей монографии о Моонзундской операции и другой советский историк (А. С. Пухов. Моонзундское сражение. – Л: Лениздат, 1957).

В 1964 г. вышел в свет капитальный труд Института военной истории под руководством профессора Н. Б. Павловича, посвящённый боевым действиям на море в период Первой мировой войны. В томе I («Действия русского флота»), авторами которого в части действий на Балтике являлись В. И. Ачкасов, И. А. Козлов и И. Н. Соловьёв, немало места отведено действиям «Славы» в составе Морских сил Рижского залива. Изложение официальной истории отличалось большей полнотой и чёткостью, хотя мотивация действий «революционных матросов» по понятным причинам изменений не претерпела. Было уделено место артиллерийским боям «Славы» на Ирбенской позиции летом 1915 г. (с. 176–182), действиям линкора осенью 1915 г. в огневой поддержке сухопутных войск на приморском фланге XII армии к западу от Риги и обеспечению десантных операций (с. 186–190), описанию участия в Моонзундской операции (с. 297–301) и последнему бою линкора, хотя и не согласующееся с К. П. Пузыревским в числе попавших в «Славу» тяжёлых снарядов (7 против 5).

В начале 90-х, когда началось оживление отечественной маринистики, была опубликована статья И. Л. Бунича о действиях «Славы» в Рижском заливе в 1915 г. (Гангут, вып. 6, 1993. С. 36–49). В части источников прослеживается использование автором работ историков «первой волны» (Д. П. Малинина, А. М. Косинского и К. П. Пузыревского), а также труда группы профессора Павловича и официальной истории германского флота (Г. Ролльман). В 1998 г., наконец, увидел свет важнейший источник – «Отчёт о действиях Морских сил Рижского залива 29 сентября – 7 октября 1917 г.» (– СПб: РГАВМФ, 1998). Написанный в 1919 г. для Морискома бывшим вице-адмиралом М. К. Бахиревым, начальником русских военно-морских сил в Рижском заливе в октябре 1917 г., «Отчёт» почти 80 лет хранился в виде машинописной копии в Российском Государственном архиве Военноморского флота (РГАВМФ). Это детальное и компетентное повествование, каким и должен быть текст, составленный флагманом, стоявшим во главе группировки в заливе в драматические дни операции «Альбион», в обстановке страшного давления превосходящих германских сил, когда одна за другой не выдерживали рубежи русской обороны в Ирбенах и заливе. Работа М. К. Бахирева, написанная с привлечением значительного массива документов (в том числе и рапортов офицеров «Славы»), содержит изложение действий линкора и их оценку с точки зрения адмирала, возглавлявшего операцию и принявшего на себя всю ответственность за её исход.

Интерес к теме «Славы», набиравший силу на рубеже веков, дал во второй половине 2000-х гг. нескольких крупных работ, значительно расширивших представление об этом корабле. В 2007 г. были опубликованы две первые отечественные монографии о «Славе», в которых подробно прослеживались довоенная служба и боевой путь знаменитого линкора. Одна принадлежала перу автора настоящей книги, другая – патриарха отечественной маринистики Р. М. Мельникова. Объёмистая и пространно повествующая обо всех перипетиях создания серии «Бородино», эта вторая отводит «Славе» примерно половину места, но фактически обходит стороной вопрос техники «Славы» – её устройства, конструкции, характеристик оружия и подробностей многочисленных планов модернизации.

Интерес среди современных зарубежных исследователей к сражению в Моонзунде привёл в 2007 и 2008 гг. к выходу двух обстоятельных монографий Г. Стафа и М. Баррета (G. Staff. Battle for the Baltic Islands 1917: Triumph of the Imperial German Navy. – Barnsley: Pen & Sword, 2008. p. 178; M. B. Barrett. Operation Albion. The German Conquest of the Baltic Islands. – Bloomington: Indiana University press, 2008. p. 298). Сильной стороной обеих работ является широкое привлечение германских источников. В отличие от своего австралийского коллеги Гари Стафа, сделавшего уклон на описание боевых операций (преимущественно на море) американский профессор Майкл Баррет подробно повествует также и о политических аспектах операции для обеих сторон, а также обстоятельно излагает предысторию балтийской про-

блемы. «Славе» в обоих трудах уделяется традиционно существенное внимание. Таковы основные на сегодняшний день работы об истории создания, конструкции, походах мирного времени и боях в годы Первой мировой войны линейного корабля «Слава».

После выхода в свет в 2007 г. работы автора о линейном корабле «Слава» его не покидал интерес к этому выдающемуся кораблю, его повседневной и военной истории, деталям конструкции, планам боевого использования и модернизаций. Несмотря на то, что действий линкора в кампаниях 1915–1917 гг. уже не раз касались в своих работах многие исследователи, ряд обстоятельств продолжал оставаться не вполне понятным. По мере возможности их удалось прояснить.

В настоящей работе конструкция и устройство линкора приведены в основном по его тактическому формуляру, в котором наиболее полно описывается конструктивно-техническая часть, а также приводятся подтвержденные опытным путём тактические характеристики линкора. В отношении массовых характеристик употребляется термин «вес», а не как ныне «масса». При приведении весов в документах в пудах (16,38 кг) они переводились в метрические тонны (мт); принятые в начале XX в. в русском флоте английские тонны (1016 кг) обозначаются символом «т». Калибры орудий, в соответствии с практикой тех лет, до 150 мм приводятся в миллиметрах, выше – в дюймах (1 дм – 25,4 мм).

Для большей наглядности и «плотности» часть материала помещена в табличной форме, некоторые таблицы взяты из документов. Порой в них встречаются мелкие огрехи в части арифметических подсчётов, не влияющие принципиально на итоговую картину. Это отчасти характерно для МТК тех лет и объяснимо, принимая во внимание малую численность его штата, а также тогдашнюю примитивную инструментальную базу. Основой её продолжали оставаться карандаш и логарифмическая линейка. Документы умалчивают, был ли в МТК в начале XX в. хотя бы один арифмометр В. Т. Однера.

Автор выражает искреннюю признательность всем тем, кто оказал ему помощь в работе над настоящим исправленным и дополненным изданием о линейном корабле «Слава» – советом, предоставлением материалов и редких публикаций, или делом. Это Алексей Емелин, Виктор Гальня, Гари Стафф, Стив Маклахлин. Как уже не раз, автор благодарит издательство «Яуза»/«Эксмо» – за интерес к теме «Славы». Особенная благодарность должна быть адресована Вадиму Горбунову, без исчерпывающей помощи и поддержки которого эта работа вряд ли скоро увидела бы свет.

Боевой путь и судьба «Славы» вызывают у всех, писавших о ней, неизменно уважительные отзывы. Американец М. Баррет, подводя итог действиям линкора в 1917 г., говорит: «„Слава“ погибла, бесстрашно сражаясь до конца и оправдав своё имя», а, пожалуй, лучший из эмигрантских моряков-мемуаристов, Г. К. Граф, бок о бок на «Новике» прошедший с линкором страду 1915 г., писал: «Нельзя не отдать должного „Славе“. Она с честью вышла из всех выпавших на её долю тяжёлых испытаний, а ведь было время, когда вся тяжесть неприятельского натиска падала только на неё одну».

С. Е. Виноградов, Москва – Санкт-Петербург, 2008–2011

Глава 1. Пятый в серии «Бородино»

«Броненосец № 8»

«Слава» принадлежала к наиболее крупной и ставшей самой трагичной в истории российского флота серии линейных кораблей – пяти единицам типа «Бородино». Постройка этих, по тогдашней классификации, «эскадренных броненосцев» была предпринята на рубеже XIX – XX столетий в рамках создания мощной военно-морской группировки на дальневосточных рубежах империи. Перемещение центра тяжести российской политики на Дальний Восток, последовавшее в середине 90-х гг., требовало сосредоточения здесь значительных морских сил в противовес быстро растущему флоту Японии, после победоносной японо-китайской войны 1894–1895 гг. уверенно претендовавшей на ведущую роль в регионе. Озаботившись созданием первоклассного флота, чему способствовала полученная с Китая контрибуция (в пересчёте на российскую валюту, около 400 тыс. золотых рублей), Страна восходящего солнца деятельно готовилась к тому, чтобы силой оружия отстоять в споре с «Северным колоссом» – Россией – своё право на доминирование на Дальнем Востоке. В ответ на это император всероссийский – самолюбивый и недалёковидный Николай II, сам тяготевший, не без влияния своего ближайшего окружения, к проведению активной политики на дальневосточной окраине империи, санкционировал выделение дополнительных ассигнований на развитие флота, способного противостоять растущей угрозе со стороны амбициозного соседа.

20 февраля 1898 г. царь утвердил отпуск на постройку новых кораблей, сверх обычного бюджета Морского ведомства, дополнительных 90 млн руб. Этим актом было оформлено финансирование новой судостроительной программы, получившей название «Для нужд Дальнего Востока» и фактически знаменовавшей создание третьего флота империи – Тихоокеанского. Программой предусматривалась постройка пяти добавочных эскадренных броненосцев. Их готовность, как и всех остальных единиц, была отнесена на 1902 г. После последовавшего в 1899 г. слияния обеих программ в одну три оставшихся не начатых постройкой эскадренных броненосца по плану 1895 г. соединили с пятью программами 1898 г. и общее число подлежащих постройке линкоров составило, таким образом, 8 единиц.

Первый из этих кораблей был в апреле 1898 г. отнесён распоряжением управляющего Морским министерством адмирала П. П. Тыртова к немедленному началу постройкой на Балтийском заводе, который после окончания «Пересвета» оставался без крупных заказов и оказывался обречённым на простой. В связи с отсутствием готового проекта новый корабль (будущую «Победу») приходилось строить по чертежам «Пересвета», ограничившись минимальными усовершенствованиями.

Параллельно с начала 1898 г. в Морском техническом комитете (МТК) проходила разработка программы для проектирования прочих подлежащих постройке броненосцев. Принципиальным стало порочное в долговременном аспекте решение (и в итоге всё же потребовавшее определённой корректировки) об ограничении их водоизмещения 12 000 т, что, в конечном счёте означало курс на создание кораблей, заведомо уступающих линкорам, спроектированным и построенным для Японии в Англии. Помимо этого, предположенное на 20 % меньшее водоизмещение русских кораблей делало их лишёнными резерва модернизации. Подобное решение особенно достойно сожаления на фоне мнений авторитетных адмиралов (т. ч. Н. И. Скрудлова), высказывавшихся за принятие для тяжёлых кораблей программы водоизмещения в 15 000 т. Это было бы тождественно аналогичному показателю новейших японских

линкоров «Сикисима» (заложен в марте 1897 г.) и «Хацусе» (январь 1898 г.), характеристики которых к этому моменту были уже опубликованы.¹

Прочие основные ТТХ определялись следующими – главная артиллерия из 4 12-дм (304,8-мм) и 12 6-дм (152,4-мм) орудий, скорость полного хода 18 уз, дальность плавания 5000 миль 10-узловым ходом. В. Ю. Грибовский, предметно разбиравшийся в истории создания линейных сил «для нужд Дальнего Востока», приходит к выводу о том, что «разработанную таким образом „Программу“ предполагалось использовать для проведения международного конкурса на составление лучшего проекта нового броненосца».²

Следов этого готовящегося конкурса в документах тех лет не зафиксировано, однако влияние зарубежного кораблестроения на конструкцию «броненосцев № 2–8» проявилось самым прямым образом. Два из них, будущие «Ретвизан» и «Цесаревич», были заказаны соответственно в апреле и июле 1898 г. частным судостроительным обществам в США и Франции. Эти компании, руководствуясь общими условиями на проектирование, предложенными русской стороной, осуществляли и разработку своих броненосцев, причём пошли неодинаковыми путями. В основу американского заказа было положено развитие идей «Пересвета» с 6-дм артиллерией на палубных установках в отдельных бронированных казематах, в то время как его европейский аналог формировался под влиянием школы французского броненосного кораблестроения и отличался расположением всех бдм пушек в двухорудийных башнях. Этот проект, разработанный А. Лаганем – главным инженером компании «Форж э Шантье» (Тулон), произвёл в России сильное впечатление. В декабре 1898 г., после продолжительных дискуссий «за» и «против» (их изложение не входит в задачу книги), он был принят за основу для разработки конструкции остальных пяти кораблей программы.

Несколько проектов будущего броненосца представил и Балтийский завод, располагавший сильными инженерными кадрами. Все они основывались на идее модификации «Пересвета» с использованием 12-дм орудий и отличались расположением 6-дм артиллерии в казематах.

¹ Engineer. Vol. 83 (1897). pp. 170–173.

² В. Ю. Грибовский. Эскадренные броненосцы типа «Бородино» // Мидель-шпангоут № 19. – СПб: Гангут, 2010. С. 6.



Разработка «усовершенствованного „Цесаревича“» осуществлялась под руководством корабельного инженера казённой верфи Новое Адмиралтейство Д. В. Скворцова. При тождественности вооружения с французским прототипом его русский вариант, будущий «Бородино», развивался в основном в направлении перераспределения бронирования и расположения противоминной артиллерии. В определённой степени, применительно к возможностям отечественного судостроения, последовали изменения и в отношении главных и вспомогательных механизмов. Так, все 75-мм орудия располагались теперь за бронёй (у «Цесаревича» 12 на средней и верхней палубах, 8 на мостиках – все без брони). Толщина полного бортового пояса по ватерлинии, у французского прототипа 250 и 200 мм (соответственно нижнего и верхнего), понижалась до 194 и 152 мм. Поскольку Балтийский завод также планировалось задействовать в постройке новых броненосцев, МТК рассмотрел его предложения по усовершенствованию проекта и некоторые утвердил. Самым весомым из них, реализованном в конструкции четырёх последних кораблей программы («Орёл» и все три броненосца Балтийского завода), стало введение броневоегo скоса нижней палубы к нижней кромке бортовой брони, как на «Пересвете».

Следует отметить, что в оценке вопроса целесообразности избрания именно проекта «Цесаревича» в качестве образца для «броненосцев № 4–8» среди историков кораблестроения и флота до сих пор нет единого мнения – они, наоборот, зачастую крайне полярны. В. Ю. Грибовский отмечает, что французский проект «отличался рациональной и мощной защитой корпуса и артиллерии», и заключает: «Сравнение кораблей типа „Цесаревич“ и „Бородино“ с броненосцами иностранных флотов показывает, что российское Морское ведомство при выборе типа серийного линейного корабля в 1898 г. вполне обоснованно отказалось от отечественных вариантов развития „Пересвета“. Все пять этих вариантов – эскизных проектов – броненосцев водоизмещением от 12 700 до 13 447 т предусматривали только частичную защиту ватерлинии и казематное расположение бдм орудий».³

³ В. Ю. Грибовский. Российский флот Тихого океана, 1898–1905. История создания и гибели. – М: Военная книга, 2004. С. 30.

С этими выводами не согласен другой продуктивный автор: Р. М. Мельников в свойственной ему эмоциональной манере осыпает упреками руководителей Морского министерства за то, что они «своей угодливой готовностью одобрили чуждый и даже вредоносный» проект, утверждая, что «навязанный бюрократией русскому судостроению французский „чудо-проект“ был неудобен и для флота и для судостроения. Флот... нуждался в скорейшем пополнении кораблями привычного [? – *Авт.*] типа с казематным расположением 152-мм орудий» (о том, что в это время достраивались и передавались флоту целых 4 броненосца с 6-дм орудиями в башнях, он умалчивает).⁴

Так или иначе, оценка степени верности решения о постройке последних пяти броненосцев программы по типу «Цесаревича» ещё требует отдельного исследования. Мы же в контексте истории «Славы» отметим лишь то, что проект «усовершенствованного „Цесаревича“», по которому строили и «броненосец № 8», имел много сильных сторон, к сожалению, совершенно затенённых горестной судьбой четырёх линкоров серии, ушедших к Цусиме.

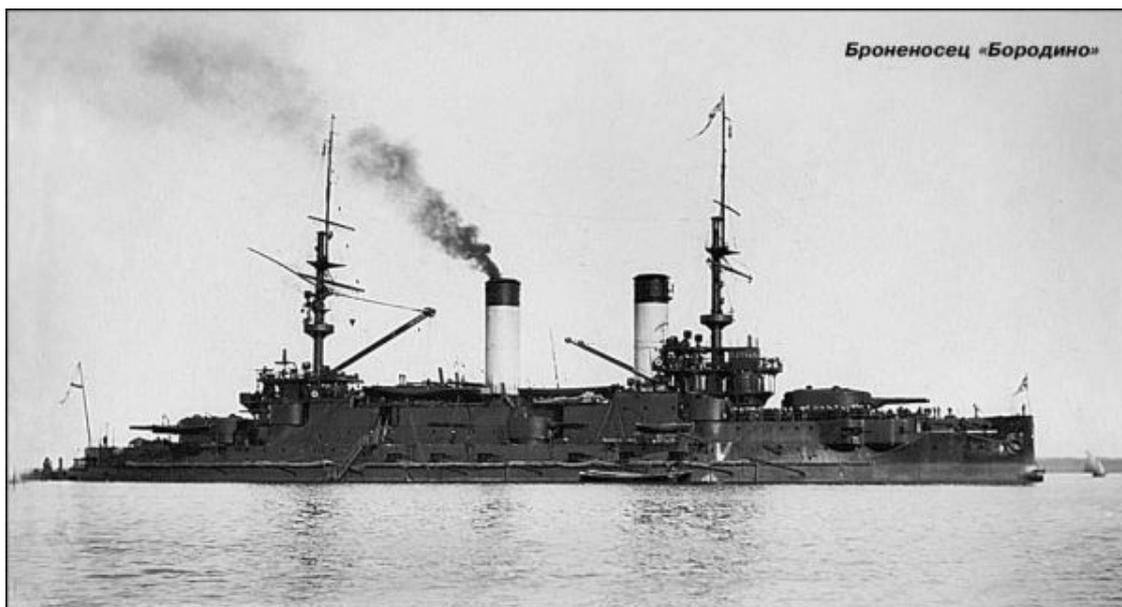
⁴ Р. М. Мельников. «Слава». Последний броненосец эпохи до цусимского судостроения, 1901–1917 гг. – СПб: Изд. Р. Р. Муниров, 2006. С. 13, 14.

Стапельный период и спуск на воду

Постройка «Славы» – превосходная иллюстрация преимуществ серийного создания крупнотоннажных боевых кораблей по единому рабочему проекту, силами одного подрядчика и коллектива техников и мастеровых. После «Императора Александра III» и «Князя Суворова» корабль представлял собой третье по счёту судно, строящееся фактически по тем же чертежам, а потому все работы по его постройке шли быстро и чётко. Заготовка всех элементов корпуса практически повторяла «Князя Суворова», так что со спуском последнего на воду Балтийский завод сразу начал выставлять на стапеле уже предварительно укрупнённые конструкции, экономя время на сборке и избегая простоев. Строителем корабля стал 39-летний (1901) корабельный инженер К. Я. Аверин, до этого состоявший строителем «Князя Суворова», а перед этим – «Императора Александра III» и больших крейсеров «Россия» и «Громобой». Назначением этого компетентного инженера и опытного организатора судостроительного производства, имевшего многолетнюю практику строительства тяжёлых артиллерийских кораблей и накопившийся в этом значительный опыт, Балтийский завод обеспечивал процессу создания нового корабля предсказуемость и уверенность в конечном успехе.



Строитель «Славы» – корабельный инженер К. Я. Аверин



Наряд на постройку «броненосца № 8» для дальневосточной программы был выдан Балтийскому заводу Главным управлением кораблестроения и снабжения (ГУКиС) 18 января 1900 г., одновременно с выдачей наряда тому же заводу на «броненосец № 7» (будущий «Князь Суворов»). Стоимость обоих линейных кораблей определялась соответственно в 13 840 804 и 13 840 824 руб., хотя в процессе постройки в связи со многими дополнительными работами она оказалась существенно превышенной.⁵ Завод произвёл закладку «Князя Суворова» в Большом каменном эллинге постройки 1895 г., в котором до этого были последовательно собраны и спущены на воду корпуса броненосных крейсеров «Россия» (1895–1896), «Громобой» (1897–1899) и, наконец, прямого предшественника «броненосцев № 7 и 8» – «Императора Александра III». В списки флота под названием «Слава» балтийский «броненосец № 8» был зачислен 21 апреля 1901 г.

Характеристики заказа брони «Славы» Обуховскому сталелитейному заводу

	толщина	качество	число плит	вес, т	срок подачи
Подачные трубы 12-дм башен					
средние	229	КЦ	7	115,4	декабрь 1902 г.
нижние	102	КЦ	13	81,7	декабрь 1902 г.
верхние	229	КЦ	12	145,2	апрель 1903 г.
верхние	178	КЦ	4	38,3	апрель 1903 г.
Подачные трубы 6-дм башен	152	КЦ	24	202,9	декабрь 1902 г.
	127	КЦ	8	43,2	декабрь 1902 г.
Бортовая броня верхнего пояса	152	КЦ	28	324,0	1 августа 1903 г.
	133	КЦ	4	31,8	1 апреля 1904 г.
	114	КЦ	10	69,6	1 апреля 1904 г.
Бортовая броня нижнего пояса	145	КЦ	28	280,7	15 апреля 1903 г.
	175	КЦ	4		
Боевая рубка	203	КЦ	4	35,7	
Труба защиты проводов	127	Пушечная сталь	3	19,8	апрель 1903 г.
Итого:				1388,3	

Источник: ЦГИАСПб, ф. 1267, оп. 17, д. 1185, лл. 24, 40.

При распределении заказов на многочисленные составляющие будущей «Славы» ГУКиС, учитывая необходимость параллельной постройки ещё нескольких кораблей, при-

⁵ Всеподданнейший отчёт по Морскому ведомству за 1897–1900 гг. – СПб: Тип. Морского министерства, 1901. С. 77.

шло проявить изрядную долю изобретательности. Список контрагентов был обширен; ставка делалась преимущественно на отечественного производителя, но не обошлось, принимая во внимание высокий уровень всей объединённой программы 1895/1898 гг., и без отдачи части заказов за границу.

Принципиальная компонента любого тогдашнего линкора – его артиллерия – в полном объёме изготавливалась для «броненосца № 8» на Обуховском сталелитейном заводе (ОСЗ). Помимо этого, завод, изготавливавший в то время также и поверхностно-упрочнённую броню по методу Круппа, выполнял для «Славы» по наряду ГУКиС № 36 598 от 15 ноября 1900 г. и основную часть её броневой защиты (см. табл. на с.11).



Закладная доска «Славы»

Бронирование вращающихся частей 6-дм башен было передано в Англию компании «Бирдмор» (W. Beardmore & Co, 30 плит общим весом 242,9 т), палубная легированная (хромоникелевая) броня, всего около 490 т – Никополь-Мариупольскому обществу. Производство остатка поясной брони – 102-мм плит оконечностей верхнего пояса, 152-мм плит середины верхнего пояса и 194-мм плит по ватерлинии (всего 76), 76-мм бортовых плит казематов и средней батареи, а также броневых траверзов поручено Ижорскому заводу. Корпус выполнялся из стали, поставляемой Александровским заводом.

Двигательную установку изготавливал генподрядчик – Балтийский завод, причём цельнотянутые трубы для 20 котлов поставлял Ижорский завод, гребные валы ОСЗ, а коленчатые валы для обеих машин – германская компания «Крупп» (Friedrich Krupp). Все башенные установки изготавливал Металлический завод (ПМЗ). Состав исполнителей вспомогательных механизмов был традиционно пёстрым: электропривод руля и мусорные лебёдки – «АО Электромеханических сооружений» (б. «Дюфлон и Константинович»), опреснители – «Роберт Круг», двигатели шпиль – «Сименс и Гальске», отливки фор- и ахтерштевня, а также крон-

штейны литой стали – ОСЗ (все – Петербург), турбогенераторы – московская Компания электричества, 56-футовые минные катера – завод Крейтона в Або (Финляндия).

После спуска «Суворова» 12 сентября 1902 г. на освободившемся стапеле Большого эллинга практически сразу же началась сборка днищевых конструкций корпуса «Славы». Закладка корабля состоялась 19 октября 1902 г. и не была отмечена особой пышностью – можно сказать, что изю всей пятёрки «орлов» она оказалась самой скромной. Из всех присутствовавших важных персон наивысшим рангом отличался «временно управляющий» Морским министерством начальник ГМШ вице-адмирал Ф. К. Авелан (замещавший болевшего адмирала П. П. Тыртова). К 11 часам у стапеля, на котором возвышались элементы набора корпуса будущего броненосца, собралось несколько руководителей ведомства – председатель МТК вице-адмирал Ф. В. Дубасов, от ГУКиС – генерал-лейтенант Л. А. Любимов, командир СПб порта вице-адмирал К. К. Деливрон и помощник начальника ГМШ контр-адмирал П. П. Молас с сопровождавшими их чинами. Прибывший на завод Ф. К. Авелан обошёл строй почётного караула «от сводного отряда петербургских экипажей», затем «прошёл в эллинг и здесь вбил первую заклёпку в закладываемый броненосец». Вслед за ним «вбили заклёпки и другие начальствующие лица».⁶

Поступление листовой и профильной стали «на строение» эскадренного броненосца «Слава», 1901–1903 гг., мт

1901, сентябрь	421, 18
1901, октябрь	427,88
1901, ноябрь	282,00
1901, декабрь	219,30
1902, январь	89,66
1902, март	436,41
1902, апрель	659,43
1902, май	689,68
1902, июнь	368,78
1902, август	213,96
1902, сентябрь	227,29
1902, октябрь	779,07
1902, ноябрь	384,98
1902, декабрь	142,95
1903, январь	284,31
1903, февраль	264,82
1903, март	185,03
1903, май	110,81
1903, июнь	82,13
1903, июль	219,23
1903, август	74,00
1903, ноябрь	36,35
Итого:	6599,05

Источник: ЦГИАСПб, ф. 1304, оп. 3, д. 701. лл. 1–140.

Поступление стали в феврале, июле 1902 г., апреле, сентябре, октябре 1903 г. не отмечается.

В оригинале цифры весов поступившей стали приводятся в пудах (1 пуд = 16,38 кг).

К разработке чертежей по корпусу и дельным вещам, составлению «инвентарей» (описей) по корпусу и механизмам завод приступил в конце августа 1902 г. В середине сентября начали набирать на стапеле под будущим днищем корабля клетки из сосновых брусьев – по б на сторону. Параллельно у эллинга, со стороны пристани, оборудовали ещё одну площадку для укрупнительной сборки судовых конструкций.⁷

Доставка корпусной стали на «строение» началась с сентября 1901 г. (см. табл. на с.12). По мере её поступления приступили к выгибанию по шаблонам с плаза и обработке в судостроительном цехе всех шпангоутов – и с бракетами, и с непроницаемыми флорами. «Первая штука кия» была поставлена на стапель ещё до официальной закладки – 21 сентября 1902 г.⁸

⁶ Котлин. № 237 (2127). 20 октября 1902 г. С. 1.

⁷ ЦГИАСПб, ф. 1304, оп. 3, д. 701, л. 124.

⁸ Всемирное техническое обозрение. № 22. 1903 г. С. 402.

Выставляемые на стапеле части набора и обшивки соединялись клёпкой, глухие флоры и стрингера, собиравшиеся на «суричной замазке для непроницаемых соединений», дополнительно прочеканивались. В октябре установили стальные литые форштевень (11,43 мт), ахтерштевень с рамой руля (17,72 + 16,0 мт), в ноябре – кронштейны гребных валов (25,47 мт). В это же время на «Славе» начали собирать и склёпывать жёсткие основания барабанов 12-дм и 6-дм башен. В декабре установили боковые кили.

В наступивший 1903 г. корпус «Славы» входил уже вполне сформированным до средней палубы; в феврале собрали и прочеканили водонепроницаемую продольную переборку между машинными отделениями. В апреле приступили к установке и закреплению броневых плит траверзных переборок, а также броневое колодца связи, соединяющего центральный пост и боевую рубку (три цилиндра из 5-дм брони «пушечной стали» общим весом 19,8 т).⁹ В июне – июле были смонтированы мостики, вырублены в обшивке порты для 75-мм орудий, собраны подкрепления под орудийные башни и боевую рубку, а также начаты настилкой деревом полубак и верхняя палуба.¹⁰

Готовность броненосца ко времени спуска была доведена до 67 %, корабль пробыл на стапеле 10 месяцев и 3 недели, став рекордсменом среди всех прежних русских эскадренных броненосцев и броненосных крейсеров. Этот срок мог быть ещё более сокращён, если бы контрагент по поставке легированной палубной брони – Никополь-Мариупольский завод – выполнил свои обязательства в срок. Палубную хромоникелевую сталь для «Славы» в количестве около 30 тыс. пудов (т. е. порядка 490 мт: контрактом объём поставки измерялся пудами), он должен был сдать тремя партиями, по 10 тыс. пудов: первую – через 5 месяцев после подписания контракта (18 мая 1902 г.), а остальные – через месяц, одну за другой, после первой. В реальности завод исполнил заказ с большим опозданием – для первой партии 102 дня, для последней – на 123 дня. Примечательно, что заказанная германской компании «Крупп» палубная броня для «Бородино» и «Императора Александра III» была поставлена партиями в 7–11 тыс. пудов в течение 10 месяцев после подписания контракта без какого-либо опоздания. Таким образом, ставка ГУКиС на поддержку отечественного производителя в деле поставки для «Славы» палубной брони вылилась не только в существенную переплату (Ижорский завод изготавливал эту броню по 6 р. 25 коп. за пуд, Никополь-Мариупольский – по 9 руб. 90 коп), но и в четырёхмесячную проволочку с готовностью.¹¹ Однако именно это, возможно, сказалось на итоговом сроке готовности корабля и спасло его от Цусимы.

Успешно продвигалось изготовление Металлическим заводом башенных установок «Славы». Контрактом, заключённым на две 12-дм установки, предусматривалась предварительная сборка на заводе, для предъявления МТК, одной из них. Однако поскольку обе они были идентичны таким же установкам «Бородина», недавно оконченным ПМЗ, одна из которых была собрана на заводе и опробована в действии, директор завода Н. Лесенко 5 мая 1903 г. обратился в МТК с просьбой об отказе от подобной акции, для экономии времени, в отношении башен «Славы». Признав инициативу полезной, главный инспектор артиллерии А. С. Кротков 8 мая дал на просьбу завода положительный ответ.¹²

Перед спуском «Славы» на воду её спусковое устройство, начатое изготовлением ещё в январе с использованием частей, оставшихся от «Князя Суворова», было 14 августа 1903 г. освидетельствовано специальной комиссией. Её председателем состоял корабельный инженер М. К. Яковлев – строитель однотипного «Орла» на казённой верфи Галерного острова. В акте комиссии отмечалось, что спусковое устройство «Славы» выполнено по чертежам хорошо и

⁹ ЦГИАСПб, ф. 1267, оп. 17, д. 1185, л. 24.

¹⁰ ЦГИАСПб, ф. 1304, оп. 3, д. 701

¹¹ РГАВМФ, ф. 421, оп.1, д. 1580, лл. 102,103

¹² РГАВМФ, ф. 421, оп.2, д. 1378, л. 72

прочно, а потому «благонадёжность спуска эскадренного броненосца на воду достаточно обеспечена».

16 августа 1903 г. на Балтийском заводе в присутствии Николая II состоялся спуск на воду эскадренного броненосца «Слава», совмещённый с закладкой и спуском новой императорской яхты «Александрия». В отличие от закладки, церемония спуска «Славы» была обставлена чрезвычайно пышно. На Неве, расцвеченные флагами, стояли «по диспозиции» – между Балтийским заводом и Галерным Островом – крейсер 2 ранга «Алмаз», выше по течению крейсер 2 ранга «Азия» и пароходы «Нева» и «Онега». С утра дамбы у Балтийского завода стали наполняться многочисленными рабочими завода и городскими обывателями, желавшими полюбоваться эффектным зрелищем спуска обоих кораблей. С 10 часов началось прибытие почётных гостей – высших чинов «всех родов службы», представителей дипломатического корпуса, военных и морских агентов (атташе) разных держав. Из руководства флота присутствовали адмиралы Н. Г. Шиллинг и П. П. Пилкин, вице-адмиралы В. П. Верховский, С. О. Макаров, Ф. Ф. Шанц, К.К. де Ливрон, И. М. Лавров, А. К. Сиденснер, К. С. Остелецкий, М. Г. Веселаго, Г. П. Чухнин, контр-адмиралы П. С. Остелецкий, А. Н. Паренаго, А. А. Барташевич, генерал-лейтенанты В. М. Лавров, Л. А. Любимов, генерал-майор А. А. Ковальский, главные инспекторы МТК – механической части Н. Г. Нозиков и кораблестроения Э. Е. Гуляев. На спуск прибыла также армейская верхушка империи. Все генералы и адмиралы были, согласно протоколу, в орденских лентах. На дамбе по восточной стороне открытого стапеля, где строилась «Александрия», был выставлен почётный караул со знаменем и «хором музыки» (оркестром) от Гвардейского экипажа.

В 10.15 прибыл исполняющий обязанности начальника ГМШ контр-адмирал З. П. Рожественский, ещё через несколько минут – управляющий Министерством вице-адмирал Ф. К. Авелан. Поздоровавшись с почётным караулом, он осмотрел изготовленные к спуску корабли. В 10.40 на катере «Кит» прибыл генерал-адмирал великий князь Алексей Александрович, которого у причала встречал начальник завода К. К. Ратник. К 11.00 из Петергофа подошла яхта «Александрия» с Николаем II и обеими императрицами, наследником престола великим князем Михаилом Александровичем и их свитой. В 11.10 они перешли на катер «Петергоф» и отправились к причалу завода у стапеля с яхтой. Приняв рапорт и поздоровавшись с караулом, царь поднялся на яхту и перешёл в её машинное отделение, где вложил в подготовленную нишу закладную доску. После церемонии закладки все направились в павильон, откуда наблюдали спуск на воду новой «Александрии» – мелкосидящей (осадка 1,8 м) яхты в 500 т, предназначавшейся для прогулок царской семьи на шхерном мелководье.

Подходила очередь «Славы». Пока спусковая команда заканчивала последние приготовления, царь спустился на нижнюю площадку пристани, к которой подвели подводную лодку – «миноносец № 150 особого типа» (будущий «Дельфин») постройки Балтийского завода. В течение нескольких минут «его величество государь император изволил осчастливить командующего этим миноносцем капитана 2 ранга М. Н. Беклемишева милостивым разговором, подробно расспрашивая о размерах миноносца, силе машины, управлении и проч.» – в таких забавных, с точки зрения дня сегодняшнего, выражениях описывался этот эпизод в газетах.



Генерал-адмирал великий князь Алексей Александрович

После «миноносца особого типа» царь направился к «Славе», по пути заслушав верно-подданное приветствие от выборных рабочих завода и приняв от них образ Св. Николая Чудотворца, который он пообещал поместить на будущей «Александрии». Поднявшись вместе с императрицами и наследником «по трапам, убранным флагами и красным сукном», на палубу броненосца, Николай принял рапорт командира «Славы» капитана 1 ранга В. Ф. Васильева, поздоровался с офицерами и командой и произвёл непродолжительный осмотр корабля. После этого все высокие гости вновь спустились в шатёр. Церемониал вступал в завершающую стадию. Больше ничего не задерживало спуск «Славы» в полноводную Неву, где у достроечных стенок уже высились корпуса её собратьев – «Князя Суворова» у достроечной стенки Балтий-

ского завода, «Бородина» и «Орла» – у Галерного острова, напротив эллинга, который броненосец должен был вот-вот покинуть.¹³



Вверху и далее: спуск «Славы» на воду, 16 августа 1903 г.

Блоки и подпоры были выбиты, корабль сидел на полозьях. Прозвучала команда рубить задержники, оркестр грянул гимн. Нельзя не привести ещё один фрагмент описания спуска, прекрасно передающий царившую на стапеле приподнятую атмосферу. «Взоры всех присутствующих были обращены на корму нового колосса. Все трепетно ждали того радостного момента, когда броненосец получит движение и гордо покатится со стапеля в ту стихию, для жизни в которой он сооружён искусными инженерами. Через 4 $\frac{3}{4}$ минут по отдаче приказа восторженные возгласы „ура!“ и махания шапками тысяч рабочих возвестили о том, что броненосец тронулся и, плавно скользя по полозьям, устремился в лазурные воды Невы. Проходя последние секунды с быстротой поезда, броненосец с шумом взбороздил воду и, отдав оба якоря, величественно стал посередине Невы».¹⁴

Так в обстановке исключительной пышности и подъёма чувств сошёл на воду последний линейный корабль серии «Бородино» и всей объединённой программы 1895/1898 гг. Эффектная церемония как бы была предназначена продемонстрировать всем присутствующим – и в первую очередь иностранным гостям – размах растущей морской мощи России, её державную поступь на океанских рубежах. Можно только сожалеть, что это бесспорно яркое шоу, в котором «Славе» принадлежала ключевая роль, не увенчалось таким же успехом и в отношении главного предназначения всех линкоров программы – их будущих славных дел в дальневосточных морях...

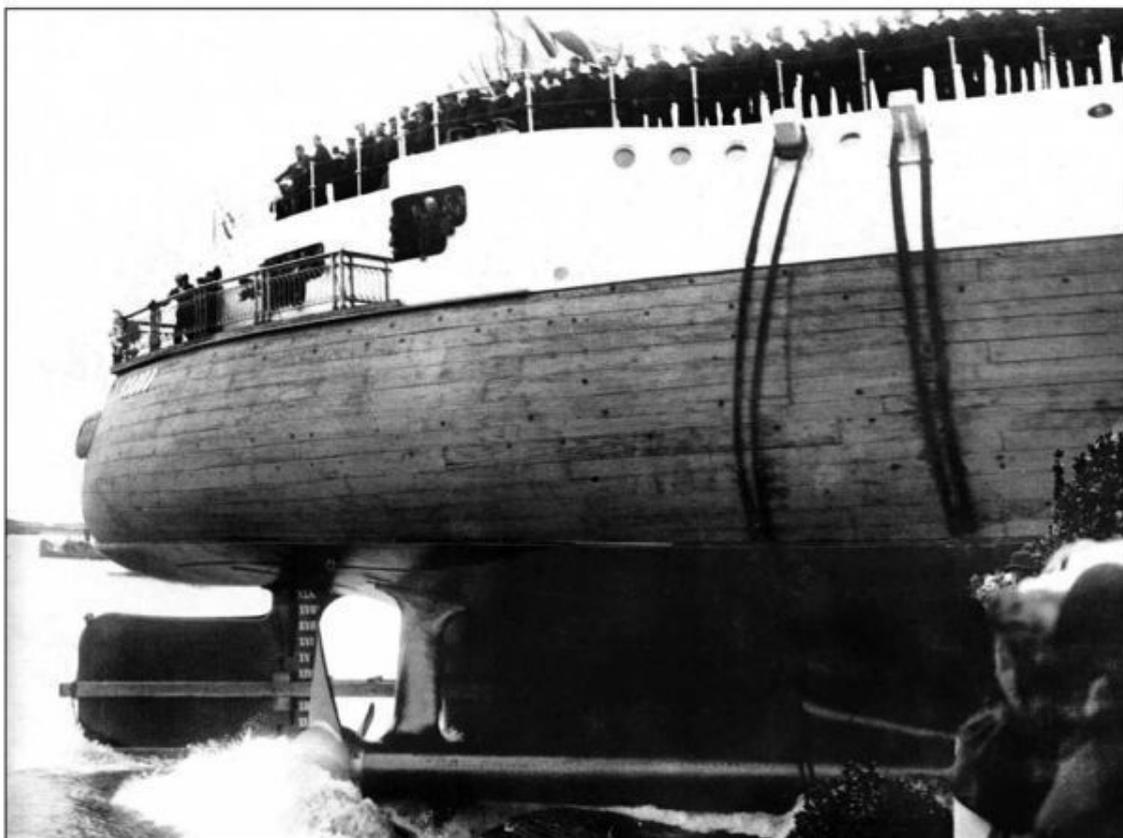
¹³ РГАВМФ, ф. 417, оп. 2, д. 689, л. 89.

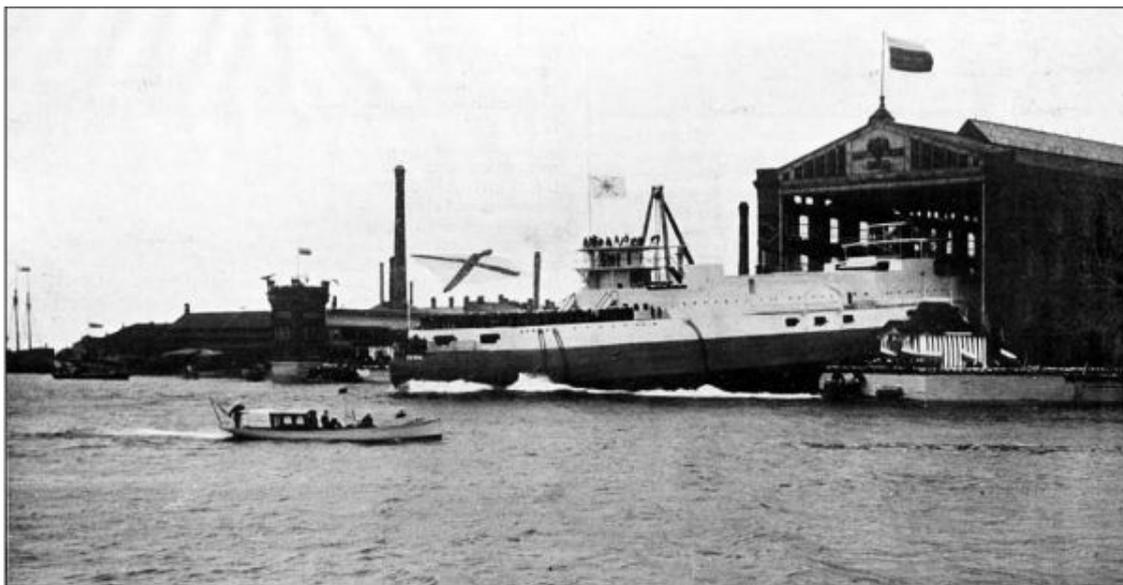
¹⁴ Кронштадтский Вестник. № 97 (5403). 17 (30) августа 1903 г. С. 1–3.

При спуске в корпусе обнаружались перегибы между I и II стрингерами на протяжении 41–68 шп. величиной от 3 до 16 мм, что примерно повторяло аналогичную картину при спуске «Суворова». После спуска «Славы» на воду она была установлена ниже эллинга по течению Невы, и на нём началась погрузка и сборка механизмов. Она велась под руководством техников Балтийского завода Я. С. Степанова и Г. Н. Ревенко. Выше у достроечной набережной был ошвартован «Князь Суворов», на котором достроечные работы вступали в завершающую стадию.

Спусковой вес броненосца, как и предшествовавших «Императора Александра III» и «Князя Суворова», составил 5300 т (распределение нагрузки приведено в таблице на с.16).

Постройка корпуса «Славы» и его спуск на воду в рекордный, по отечественным меркам, срок стали предметом законной гордости Балтийского завода. В его отношении в МТК по этому поводу пояснялось:





Нагрузка эскадренного броненосца «Слава» во время спуска на воду 16 августа 1903 г., мт

Стали судостроительной	4062,2
Стали хромоникелевой	757,0
Брони траверзной	75,7
Болтов и винтов	4,8
Стальных отливок	48,1
Дельных вещей	48,6
Якорей и цепей	36,5
Принадлежностей по механизмам	119,5
Деревя	80,3
Краска, цемент и пр.	67,1
Итого	5299,9

Источник: Всемирное техническое обозрение. № 22. 1903 г. С. 403.

«Броненосец „Слава“ представляет собой третье по счёту судно, строящееся по одним и тем же чертежам, поэтому все работы по постройке этого судна производились безо всякой задержки и изготавливались по детальным чертежам, которые были выработаны во время постройки „Императора Александра III“ и „Князя Суворова“. Заготовка набора, переборки и т. п. производилась при постройке „Князя Суворова“ в двойном экземпляре, так что со спуском на воду „Суворова“ Балтийский завод немедленно приступил к установке на месте ранее заготовленных частей, а не к выделке и сборке их. К быстрой постройке „Славы“ следует отнести и то обстоятельство, что это судно строилось тем же рабочим персоналом, что и „Император Александр III“ и „Князь Суворов“, то есть, так сказать, набившим руку».¹⁵

Внимание к спущенной на воду «Славе» не было утрачено. 23 сентября управляющий Морским министерством Ф. К. Авелан в рамках инспекции состояния дел на кораблях серии осматривал с 1.30 до 4.45 пополудни «Бородино», «Орёл», «Князя Суворова» и «Славу». Увиденным он остался доволен.

¹⁵ РГАВМФ, ф. 421, оп. 1, д. 1580, л. 104.

1904 год: замедление работ

Переходя к истории дальнейшего строительства «Славы», начиная с 1904 г., было бы не совсем правильным обойти стороной вопрос о возможности её ускоренной достройки, в связи с разразившейся 27 января войной с Японией, для передачи флоту в этом же году. Успешная реализация подобной задачи давала возможность кораблю отправиться на Восток вместе с 2-й эскадрой и, таким образом, собрать в составе балтийских подкреплений все пять кораблей серии «Бородино». Окончание «Славы» в 1904 г. усиливало основную ударную группировку З. П. Рожественского на четверть, что могло сделать исход генерального сражения с японским флотом не столь трагичным.

Проблема возможности ввода в строй «Славы» в 1904 г. ранее предметно не исследовалась. Более или менее пристальному вниманию этот вопрос подвергся в недавнее время лишь со стороны Р. М. Мельникова, составившего на основе рассмотрения неполной выборки из сводок о процентной готовности корабля по различным частям за 1904 г. (на 1 января и 1 июля) суждение о перспективе их несомненного успеха. Исходя из поверхностного обзора этих самих по себе достаточно показательных цифр, историк (вообще достаточно эмоционально относящийся к деятельности как самого императора, так и царской администрации) делает вывод о том, что «работы... с лёгкостью [?!] (нужно было лишь привлечь должное количество мастеровых и знающих специалистов) могли быть завершены ко времени готовности остальных кораблей серии». ¹⁶ Так ли это было на самом деле и как вообще фактически развивались события? Оценка этого вопроса на основе документов ГМШ, МТК, ГУКиС, судостроительных, артиллерийских, броневых заводов, поставляющих на «Славу» всевозможные комплектующие, отчёты Балтийского завода, донесений строителя броненосца и переписки с многочисленными контрагентами позволяет составить достаточно полную картину о состоянии работ по броненосцу.

Объединённой программой 1895/1898 гг. готовность «Славы», последнего из предусмотренных ей 8 эскадренных броненосцев, относилась на весну 1905 г. Эта дата под названием «срок, назначенный для ухода за границу, или полной готовности судна» фигурирует на титульном листе всех ежемесячных «Записок о степени готовности», являвшихся официальным ежемесячным отчётом строителя корабля К. Я. Аверина. В этих «Записках» сроком перехода в Кронштадт значится осень 1904 г., начала испытаний – также осень 1904 г. Определившись с плановыми сроками готовности «Славы», рассмотрим, как продвигалось изготовление для неё всех многочисленных комплектующих.

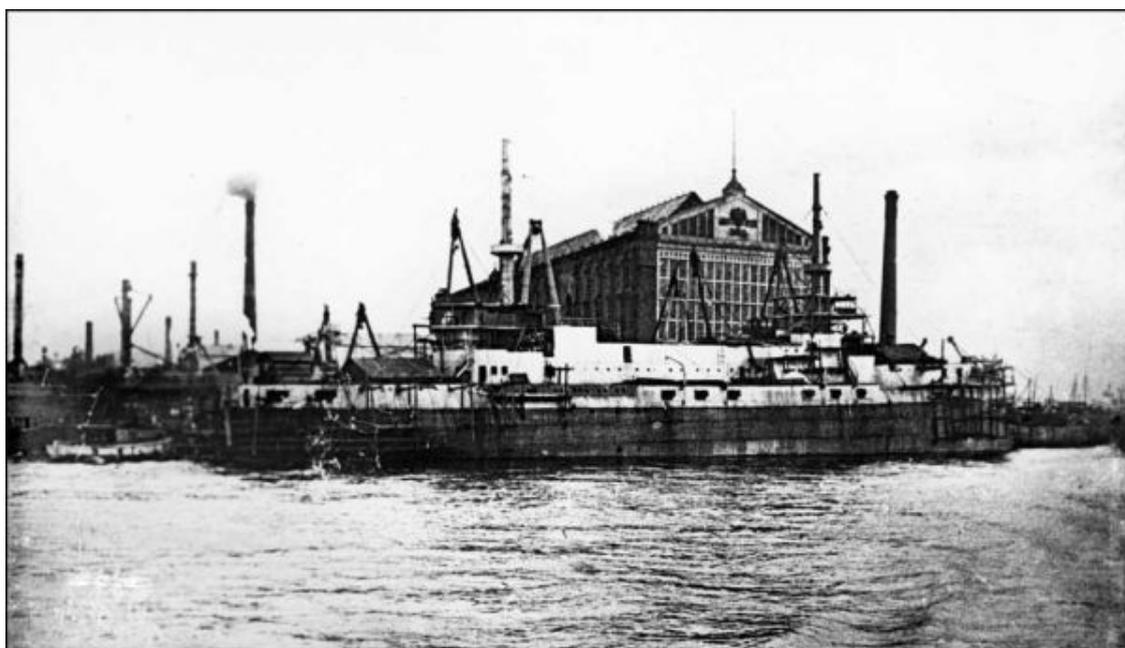
Начало войны с Японией не внесло на первых порах в ход работ на «Славе» каких-либо изменений. 7 февраля 1904 г. Николай II повелел ускорить готовность её собратьев – «Императора Александра III», «Бородино», «Орла» и «Суворова» (а также более старого «Сисоя Великого», вставшего в ремонт 12-дм башен, и крейсера «Олег»). Эти корабли, пока ещё негласно, рассматривались вместе с возвращавшимся отрядом А. А. Вирениуса в качестве ядра пополнения для морских сил Дальнего Востока. На всех них работы были усилены «экстренными нарядами, чтобы подвинуть изготовление новых судов на всякий случай». ¹⁷

Это решение основывалось на выводах совещания, состоявшегося в МТК 30 января 1904 г. В его журнале (№ 19 от 5 февраля) отмечалось, что всеми возможными экстраординарными мерами готовность четырёх броненосцев серии – «Императора Александра III», «Бородино», «Князя Суворова» и «Орла» – может состояться не ранее 15 июля.

¹⁶ Р. М. Мельников. Указ. соч. С. 91.

¹⁷ Русско-японская война 1904–1905 гг. Книга 6. Поход 2-й Тихоокеанской эскадры на Дальний Восток. Работа Исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904–1905 гг. при МГШ. – Пг.: тип. Морского министерства, 1917. С. 3.

Отсутствие «Славы» в этом списке объективно следовало из состояния её готовности по многим основным частям. Так, если по корпусу и горизонтальному бронированию корабль был практически готов, то по большинству прочих основных направлений работы на нём не перевалили и «за полдень». Готовность вертикальной (бортовой и башенной) брони составляла 40–50 %, машинно-котельной установки и артиллерии (орудий и установок) – 40 %, рулевого устройства и водоотливной системы – по 30 %, водопровода и парового отопления – по 10 %. Проблема состояла далеко не в необходимости тривиального ускорения монтажа комплектующих элементов, узлов, конструкций и систем. Многие из них пока ещё вообще не существовали. Четыре 12-дм орудия «Славы» ещё только заканчивались на Обуховском заводе. Лишь с апреля 1904 г. они начали проходить испытания на полигоне. Орудие № 54 вместе со своим станком было отстреляно 21 апреля, № 55–10 мая, № 53 и № 56 – соответственно 16 и 23 августа.¹⁸



«Слава» у достроечной стенки Балтийского завода

Состояние работ по установкам 12-дм орудий на февраль 1904 г., согласно донесению артиллерийской приёмки, было неплохим – «все части изготовлены, за исключением храпов и крепления по-походному, приняты и укупорены [т. е. готовы к отправке на корабль]». ¹⁹ С этого времени началась их неспешная (не хватало людей) отправка на «Славу».

Из 12 6-дм орудий на 1 марта 1904 г. было принято 3, отстреляно 3, остальные готовы к стрельбе. Однако в начале сентября из 9 принятых 6-дюймовок «Славы» 4 было решено отослать во Владивосток (так же поступили с 8 6-дм/45 орудиями «Кагула» и 8 с «Очакова», причём с крейсеров – вместе со станками). Вместо отосланных изготавливались новые орудия. В итоге на «Славу» 6-дм орудия отправлялись в следующие сроки – 23 октября 1904 г. № 451, 454, 456, 462, 26-го – № 452, 453, 459, 463, 27-го – № 483, 486, 3 ноября – № 492, 494.²⁰ Таким образом, вся 6-дм артиллерия «Славы» поступила на неё уже после перехода в Кронштадт.

¹⁸ РГАВМФ, ф. 423, оп. 3, д. 30. Баллистический журнал № 2, 9 марта 1903 – 1 ноября 1911 г.

¹⁹ РГАВМФ, ф. 427, оп. 2, д. 1253, л. 9.

²⁰ РГАВМФ, ф. 427, оп. 2, д. 1253, лл. 406, 533–553.

«Записки о степени готовности», которые заполнял строитель корабля, играли роль ежемесячного отчёта о состоянии постройки и составлялись исходя из следующих понятий, положенных в основу проставления процента готовности:

100 Полная готовность

90 Приступлено к окончательной отделке 80 Работы окончены и пробуются 70 Работы настолько закончены, что в крайнем случае всё устройство может функционировать, а корабль идти в море для боя.

60 Работы настолько закончены, что в отдельных своих частях устройство может функционировать 50 Работы хотя частью закончены, но устройство не может функционировать 40 Работы в ходу, но ничего не закончено

30 Приступлено к работам по чертежам

20 Чертежи посланы на утверждение

10 Приступлено к изготовлению чертежей

**Степень готовности эскадренного броненосца «Слава»
по всем частям, 1 января 1904 – 1 июля 1905 г. (в
процентах), РГАВМФ, ф. 417, оп.1, д.2842, лл. 3–75.**

	1.01	1.02	1.03	1.04	1.05	1.06	1.07	1.08
i. Корпус								
1 Набор, обшивка, штевни	98	98	99	99	99	99	99	99
2 Палубы	95	96	96	96	96	96	96	96
3 Дельные вещи	40	43	48	50	53	58	63	67
4 Подкрепления корпуса для артиллерии	70	73	77	79	80	80	82	82
5 Надстройки и мостики	60	63	65	66	66	67	67	68
6 Деревянные части, окраска, цемент	30	32	34	36	38	40	40	40
7 Броня палубная	75	95	96	97	97	97	97	97
Броня бортовая	40	40	40	41	41	45	45	30
Броня башенная	50	50	50	50	50	52	52	52
Броня траверзная	80	80	85	88	88	88	88	88
Броня боевой рубки и защиты элеваторов и кожухов	50	50	52	52	52	55	55	58
8 Мачты и вооружение	50	50	56	56	57	57	65	65
9 Подъём шлюпок	40	41	43	43	43	43	43	43
10 Подъём и уборка якорей	30	31	34	35	38	48	48	48
11 Рулевое устройство	30	31	32	33	33	37	39	39
12 Водоотливная система	30	31	32	32	32	32	32	34
13 Опреснение и водопровод	10	11	11	11	30	32	33	55
14 Паровое отопление и паропровод к вспомогательным механизмам	10	11	11	11	30	30	31	33
15 Проводка электроэнергии и динамо-машины	1	2	2	2	2	2	2	2
16 Сетевое заграждение	20	25	25	26	30	30	37	37
17 Водонепроницаемость	80	81	81	83	83	83	83	83
18 Сигнализация и передача приказаний	30	31	31	31	31	31	31	31

II Котлы									
1	Котлы	40	42	44	44	44	46	48	52
2	Трубопроводы	40	42	44	44	44	46	48	52
3	Угольные ямы	20	91	92	92	92	92	92	92
4	Погрузка угля	80	82	84	85	85	87	87	87
III Машины									
1	Главная машина с холодильниками	40	41	43	44	45	47	52	55
2	Вспомогательные механизмы	40	41	43	44	45	47	52	55
3	Вентиляция машинных помещений	40	42	44	45	47	47	48	48
IV Артиллерия									
1	Башенные и другие установки	40	41	43	45	45	48	48	48
2	Подача, погреба и арсеналы	40	41	43	43	47	45	47	47
3	Орудия	40	41	43	42	42	42	42	42
4	Управление артиллерийским огнем	1	1	1	1	20	20	20	20
V Минное вооружение									
1	Подводные и надводные аппараты	40	41	42	42	43	43	43	43
2	Погреба и подача	30	31	32	32	33	33	33	33
3	Насосы и хранение мин	40	42	42	44	44	44	44	44
VI Шлюпки									
1	Гребные суда	30	31	32	32	32	32	32	32
2	Паровые и минные катера	1	1	1	1	20	30	30	30
VII Вентиляция									
1	Патронных погребов и трюмов	1	2	2	2	30	31	35	38
2	Жилых помещений	1	2	2	2	30	31	35	37
VIII Жилые помещения									
		10	10	10	11	20	22	22	24
IX Компасная часть									
		1	2	2	2	2	2	2	2

	1.09	1.10	1.11	1.12	1.01	1.02	1.03	1.04	1.05	1.06	1.07
99	99	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
97	97	99	99	99	99	100	100	100	100	100	100
70	77	88	88	89	91	93	95	100	100	100	100
85	86	97	97	98	99	100	100	100	100	100	100
80	85	93	93	95	100	100	100	100	100	100	100
42	68	80	80	81	85	90	96	100	100	100	100
98	99	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
52	54	80	94	100	100	100	100	100	100	100	100
70	80	85	89	100	100	100	100	100	100	100	100
95	98	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
60	85	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
68	78	90	91	92	93	95	97	99	99	99	100
44	45	65	65	65	70	72	85	95	99	99	100
50	75	95	96	97	97	98	99	99	99	100	100
42	50	90	93	93	94	96	97	98	98	100	100
40	44	55	56	57	69	80	90	99	99	100	100
36	38	90	55	63	80	98	100	100	100	100	100
35	40	60	65	80	85	89	98	100	100	100	100

3	3	20	40	50	65	80	86	95	98	100
38	40	45	45	50	70	81	86	97	100	100
84	84	90	93	95	98	99	100	100	100	100
32	32	34	34	35	44	65	75	90	90	100
53	53	70	75	78	85	93	97	99	100	100
53	53	70	75	78	85	93	97	99	100	100
93	93	93	94	94	95	97	99	100	100	100
88	88	89	90	90	93	93	95	99	100	100
58	58	70	74	76	86	93	97	99	100	100
58	58	70	74	76	86	93	97	99	100	100
49	49	49	48	50	65	79	65	95	100	100
49	49	50	65	80	83	88	90	95	99	100
50	52	52	55	65	75	85	95	99	100	100
43	45	50	68	80	83	92	92	98	100	100
21	30	32	35	40	58	68	80	90	97	100
44	44	50	60	60	80	92	98	100	100	100
34	45	45	48	55	70	85	95	99	100	100
45	45	50	52	52	72	90	98	100	100	100
35	40	42	42	42	75	80	87	95	100	100
32	40	43	43	43	63	68	78	85	100	100
40	58	65	72	74	75	91	94	98	99	100
40	65	68	74	74	80	91	92	97	99	100
29	35	38	44	46	68	80	88	97	100	100
15	25	25	25	25	25	25	70	80	100	100

Установки 6-дм орудий, выполняемые Металлическим заводом, существенно задержались изготовлением. Они были последними в длинном ряду из 26 аналогичных установок для четырёх крейсеров («Богатырь», «Олег», «Очаков», «Кагул») и трёх линкоров («Бородино», «Орёл», «Слава»). Срок их сдачи по контракту был определён на конец января 1903 г., затем продлён до 15 июня 1903 г., но и к февралю 1904 г. на полигоне прошли испытания лишь 6 станков из 12.²¹ К этому же времени на заводе, для демонстрации МТК, была полностью собрана одна установка. В отчёте за апрель 1904 г. предполагаемая готовность 6-дм установок «Славы» отнесена на октябрь – запаздывало их электрооборудование. К исходу октября на корабль отправили все части установок «кроме станков, каркасов [башен], вертикального наведения и электрических приборов».²²

Двадцать 75-мм орудий «Славы» (и стволы, и установки) изготавливал ОСЗ. Срок их готовности, назначенный на 20 марта 1903 г., выдержан не был. К этому моменту вся партия значится как находящаяся «в работе», и лишь на 1 августа 13 75-мм установок были отстреляны и приняты в казну. Окончательная отправка всего заказа на «Славу» состоялась: семи – 11 ноября, семи – 18 ноября и шести последних – 22 декабря 1904 г.²³ Двадцать 47-мм орудий, также поставки ОСЗ (срок сдачи 20 ноября 1903 г.), продвигались тоже небыстро и были отправлены на корабль: семь – 11 ноября, пять – 18 ноября и восемь – 16 декабря 1904 г.²⁴

Таким образом, всю свою артиллерию – и башенную, и палубную – «Слава» получила лишь к исходу 1904 г. Причём на тезис сторонников «экстренной достройки и отправки» о возможности передачи на неё орудий с других кораблей – крейсеров и «Князя Потёмкина-Таврического» – можно возразить, что даже в этом случае успеха бы не было, поскольку дело упиралось в неготовность башен, которые передать было не с кого.

²¹ РГАВМФ, ф. 427, оп. 2, д. 1168, л. 172.

²² РГАВМФ, ф. 427, оп. 2, д. 1253, лл. 358, 434.

²³ РГАВМФ, ф. 427, оп. 2, д. 1253, лл. 1, об. 287, 575.

²⁴ Там же, л. 575.

Комплект приборов управления артиллерийским огнём, заказанный АО «Н. К. Гейслер и К^о» к 20 июня 1904 г., разрешением ГУКиС от 27 апреля 1904 г. был отсрочен на 3 месяца (компания «зашивалась» с заказом для «Суворова»), но закончен в начале сентября. Кабели и проводники для них (9 типоразмеров общей длиной 3276,5 м), заказанные товариществу «Подсобляев и Ко» к 18 марта 1904 г., были предъявлены, приняты и отправлены на корабль в срок.²⁵

Развитие вопроса с механизмами также не было простым. Готовность главных машин с холодильниками, вспомогательных механизмов, котлов и трубопроводов перевалила за половину только к 1 августа. К этому же времени лишь на треть состоялась готовность рулевого устройства, водоотливной системы, водопровода, парового отопления и паропровода вспомогательных механизмов, средств сигнализации и передачи приказаний, оборудования минных погребов, вентиляции патронных погребов, трюмов и жилых помещений.²⁶ В наиболее кричащем состоянии находилось электроснабжение броненосца – кабельные линии к основным электропотребляющим устройствам прокладкой не были начаты вообще. Наиболее чувствительной потерей стала передача одного вспомогательного турбогенератора в 640 А на «Камчатку», а также использование электродвигателей всех 4 1500-амперных боевых турбогенераторов «Славы» в восстановительном ремонте «Орла». Это стало необходимым после того, как его собственные электромашины несколько суток пробыли под водой в результате затопления в ночь на 8 мая у достроечной стенки в Кронштадте.²⁷ Состояние работ на «Славе» по всем частям с 1 января 1904 г. по 1 июля 1905 г., по данным строителя корабля К. Я. Аверина (с 1 ноября 1904 г., после перевода на достройку в Кронштадт, – А. И. Моисеева), приводится в таблице.

Спешка с достроечными работами по трём отправленным весной 1904 г. в Кронштадт одноклассникам вынудила передавать на них устройства, детали и механизмы из числа готовых для «Славы». Передача не носила массового характера, но каждый подобный эпизод неизбежно отдалял ввод пятого линкора серии в строй. Даже на «вполне готовый» «Император Александр III» со «Славы» передавались некоторые предметы по машинной части – детали трубопроводов, запорная арматура, манометры, котельные водомерные стёкла и т. п. – взамен вышедших из строя во время его повторных ходовых испытаний в апреле и июне 1904 г.

Из всех приведённых выше фактов и цифр следует, на наш взгляд, единственный вывод – никакими силами подготовить «Славу» к сентябрю 1904 г. для похода с 2-й эскадрой было невозможно. Контрагенты были перегружены работами по уже включённым в неё кораблям, сроки готовности зачастую переносились, что заставляло отправлять корабли в поход частями. Уже в конце мая 1904 г. появились достаточно обоснованные сомнения в возможности своевременной подготовке к отплытию 2-й эскадры двух её принципиально значимых линкоров – «Князя Суворова» и «Орла». Если для первого полная готовность была просто вопросом времени, то второй вообще лишь 14 мая был поднят со дня Кронштадтской гавани и нуждался не только в достройке, но отчасти и в восстановлении. Ввиду подобного развития ситуации командующий 2-й эскадрой контр-адмирал З. П. Рожественский «весьма секретным» рапортом управляющему министерством Ф. К. Авелану от 25 мая 1904 г. просил его заметить оба неготовых линкора черноморскими броненосцами «Три Святителя» и «Князь Потёмкин-Таврический» (также достраивающимся). Однако 29 мая главный командир Черноморского флота вице-адмирал Г. П. Чухнин отвечал, что если первый из них мог быть подготовлен к плаванию к 1 августа, то второй по причине запаздывания башен «никоим образом не может

²⁵ РГАВМФ, ф. 427, оп. 2, д. 1253, лл. 18, об. 21, 326, 376.

²⁶ РГАВМФ, ф. 417, оп. 1, д. 2842, л. 31, об.

²⁷ Об этой аварии подробнее см.: С. Е. Виноградов. Авария эскадренного броненосца «Орёл» // Военно-исторический журнал. № 7. 2010. С. 51–54.

быть готов ранее 6 месяцев». Не вдаваясь в детали возможности (или невозможности) дипломатического обеспечения этого плана, отметим, что на фоне подтверждающихся подобными инициативами командования сомнений в готовности двух «орлов», чья достройка шла полным ходом, вопрос со «Славой» вообще продолжал оставаться вне какого-либо заинтересованного внимания.

В контексте вопроса относительно гипотетической возможности подготовки «Славы» к осени 1904 г. к следованию её с 2-й эскадрой на Восток представляется небезынтересными и высказывания по этому поводу начальника Балтийского завода К. К. Ратника. В отчёте Балтийского завода за 1904 г. он постфактум упоминает о попытке неофициально заинтересовать руководство флота в достройке «Славы» и присоединения её к уходящим кораблям: «... я в частном собрании некоторых представителей Морского министерства, предлагал словесно привести к осени того же года [т. е. 1904] в боевую готовность также и броненосец „Слава“, только в августе 1903 г. спущенного на воду, но это предложение не встретило тогда сочувствия за дальностью срока, сравнительно со сроком готовности самой эскадры».²⁸ Трудно сказать, насколько руководствовался генерал-майор Ратник действительным положением вещей, однако факты говорят о том, что, в свете предписанной заводу на 1904 г. деятельности, возможностей для «Славы» у него практически не оставалось. По свидетельству самого начальника завода «наличный состав мастеровых» (не считая инженера Н. Н. Кутейникова и 193 лучших рабочих, отбывших 9 февраля в Порт-Артур) распределялся так – 1/3 в Кронштадте на судах 2-й эскадры, 1/3 – на строительстве 6 «140-тонных подводных миноносцев» и оставшаяся треть – «по мастерским завода для эскадры и лодок».²⁹ Неудивительно, что «заводу с мая месяца до половины августа пришлось забросить работы на броненосцах „Слава“ и „Пётр Великий“ [переделываемого в учебный корабль. – Авт.] и яхте „Александрия“».³⁰

Помимо вопроса о возможности ускорения достройки «Славы» в чисто техническом отношении могут быть упомянуты и некоторые политические обстоятельства, также сказавшиеся на развитии этой истории. Лишь во второй половине марта 1904 г. вопрос об усилении флота в Порт-Артуре перешёл «из области теоретических обсуждений на почву действительного изготовления 2-й Тихоокеанской эскадры».³¹ После гибели вместе с броненосцем «Петропавловск» командующего Порт-Артурской эскадрой вице-адмирала С. О. Макарова в российской политической верхушке впервые обстоятельно задумались о перспективах продолжения войны. Только с этого момента всерьёз ставится вопрос о посылке с Балтики подкреплений на Восток.

Примечательно, что в последующем у царя и руководства флота могло появиться несколько поводов для оптимизма. Подорванные в первый день войны «Ретвизан», «Цесаревич» крейсер «Паллада», несмотря на все трудности судоремонта в недостаточно оснащённой базе, в целом успешно исправлялись, и имела надежда на их возвращение в строй к началу июня. Подъёма чувств не могла не вызвать гибель 15 мая на минах, поставленных «Амуром», двух японских линкоров (из шести), и отправившегося вслед за ними на дно в тот же день ценного 4200-тонного бронепалубного крейсера «Иосино» (4 6-дм и 8 120-мм орудий, 23 уз), потараненного своим же мателотом. На фоне таких подарков судьбы, вполне способных породить надежды на выравнивание шансов, жгучая необходимость достройки и немедленной отправки со 2-й эскадрой «Славы» могла расцениваться как несущественная.

Многие свидетельства говорят о том, что даже в конце лета, в период спешной подготовки 2-й эскадры, ещё не было ясности о том, что эскадра действительно будет брошена в бой.

²⁸ Отчёт Балтийского Судостроительного и Механического завода за 1904 г. – СПб: тип. Ю. Штауфа, 1905. С. 151.

²⁹ Там же. С. 154.

³⁰ Там же.

³¹ Русско-японская война 1904–1905 гг. Книга 6. Поход 2-й Тихоокеанской эскадры на Дальний Восток. Работа Исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904–1905 гг. при МГШ. – Пг.: тип. Морского министерства, 1917. С. 3.

Показателен в этом смысле отрывок из выжившего в Цусиме на «Орле» корабельного инженера В. П. Костенко, который приводит в своей книге, основанной на дневниковых записях, высказывание по этому поводу автора проекта «Бородино» Д. В. Скворцова. Предлагая молодому инженеру пойти в плавание с «Орлом», последний доверительно объяснял ему: «Вы не думайте, что вы серьёзно пойдёте воевать с японцами и попадёте в бой. В это, конечно, никто не верит – эскадра, очевидно, слаба для борьбы японцами, но посылать её надо и идти назад теперь уже поздно. Это было бы равносильно признанию проигрыша всей кампании. Дальше Мадагаскара вы всё равно не пойдёте, так как к тому времени, наверное, будет заключён мир».³²

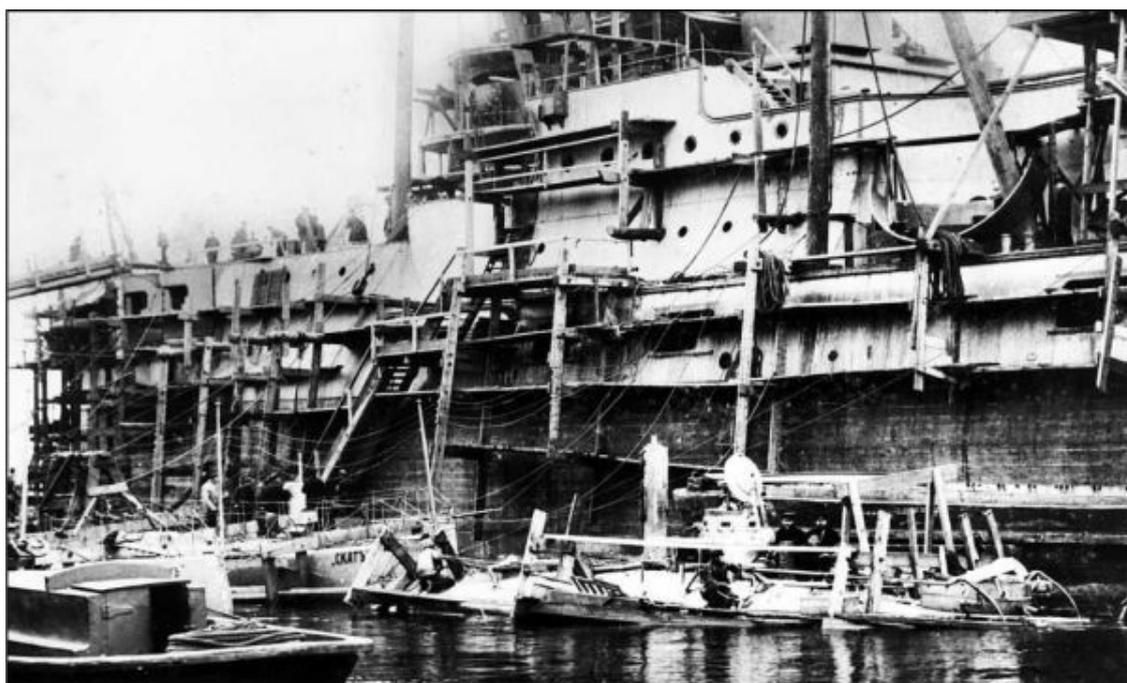
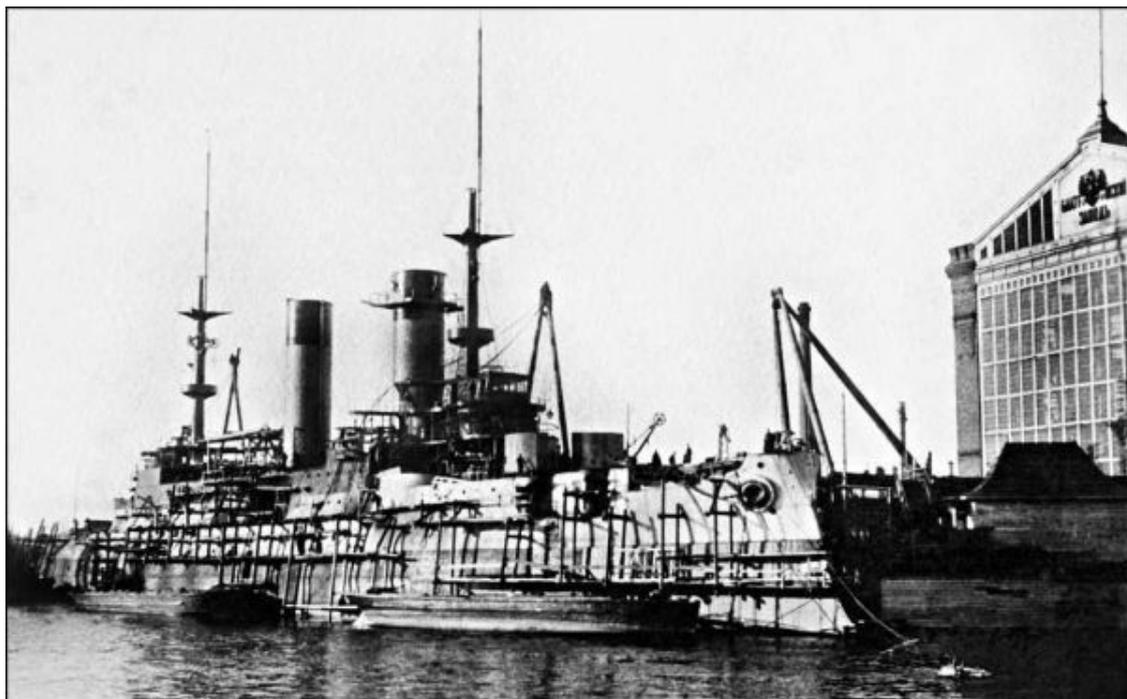
О зыбкости и неопределённости взглядов военно-политического руководства империи и лично Николая II на самую необходимость посылки 2-й эскадры для решительных действий против японского флота красноречиво свидетельствует и тот факт, что окончательное решение об этом было принято только 10 августа в результате обсуждения вопроса узким кругом лиц на секретном совещании. Эта встреча, вошедшая в историю как «совещание в Петергофе», состоялась на «Ферме» – маленьком владении в императорском дворцовом комплексе на южном берегу Финского залива, напротив Кронштадта, где в тот момент с колоссальным напряжением всех сил готовилась 2-я эскадра. Присутствовали – царь, Ф. К. Авелан, З. П. Рождественский, великие князья-«моряки» Алексей Александрович и Александр Михайлович, министры – военный В. В. Сахаров и иностранных дел В. Н. Ламсдорф. Ознакомление с записью разговоров, происходивших на совещании, оставляет поразительно угнетающее впечатление и приводит к выводу, что основной фигурой, упрямо продавливавшей отправку эскадры с расчётом на «авось», являлся сам Николай, совершенно не желавший вникать в детали предстоящего грандиозного дела. Августейший генерал-адмирал, управляющий министерством и командующий эскадрой даже не пытались найти в себе сил всесторонне обрисовать существо вопроса и хотя бы как-то возразить своему суверену. Единственным человеком, возразившим против готовящегося предприятия, оказался великий князь Александр Михайлович. Благодаря именно его заметкам удалось уже после Цусимы довольно точно воспроизвести ход обмена мнениями на этой роковой встрече. Заметки кончаются грустным выводом: «Интересно, что главный вопрос, для чего было созвано Совещание, именно – вопрос о базе для 2-й эскадры, так и остался нерешённым, и эскадра осталась без баз, а ответственный начальник адмирал Рождественский с этим помирился».³³

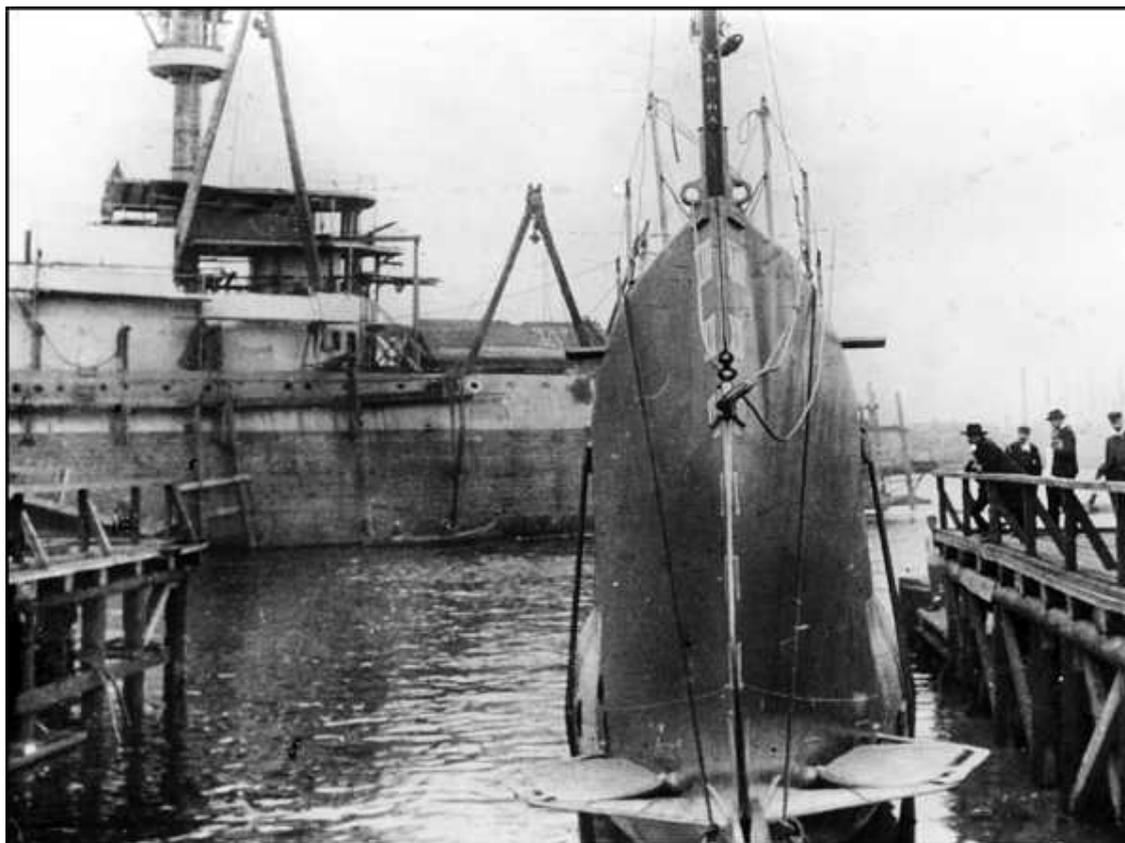
Явное запоздание судостроительных программ по сравнению с деятельно-агрессивным восточным соседом, смутное понимание тогдашним российским руководством обстановки на театре военных действий с Японией и отсутствие чёткой позиции в своих действиях, конечно, совершенно неизвинительно. Однако это до некоторой степени позволяет понять положение со «Славой», в которой, как в капле воды, отразилась ситуация с исполнением «объединённой программы 1895/1898 гг.».

Ниже: «Слава» в достройке на Балтийском заводе, сентябрь – октябрь 1904 г. У борта корабля (нижний снимок) видны достраивающиеся подводные лодки

³² В. П. Костенко. На «Орле» в Цусиме. – СПб: Гангут, 2007. С. 196.

³³ РГАВМФ, ф. 417, оп. 1, д. 3752, л. 8.





Работы на «броненосце № 8» продвигались, таким образом, еле-еле. С марта 1904 г., с помощью плавкрана устанавливали бортовые броневые плиты батареи 75-мм артиллерии. С мая начали оклейку линолеумом помещений на верхней, средней (батарейной) и нижней палубах, платформах и мостиках; крашеной пробкой «осыпали» наружный борт с внутренней стороны. В июне установили мачты.

Лишь в сентябре «на строение» поступили 4 броневые плиты боевой рубки, которые сразу начали устанавливать на основание.³⁴

Между тем технические инстанции флота продолжали выработать усовершенствования конструкции «Славы» в свете опыта передачи флоту кораблей серии.

Журналом МТК от 9 июня 1904 г. было принято решение об устройстве на «Славе» тыльной продольной переборки за 75-мм орудиями средней батареи. Оно диктовалось необходимостью проведения необходимых конструктивных мер для локализации заливания средней палубы при получении кораблём в бою значительного крена, когда вода могла вливаться внутрь через порты орудий батареи. Поскольку помещение батареи представляло собой одно обширное пространство от борта до борта, не разграниченное ни одной переборкой, МТК посчитал подобное дооборудование необходимым «для увеличения боевой непотопляемости» и разработал соответствующий проект. Им предусматривалось устройство тыльных переборок из 5-мм листов сложной формы, замыкающими 75-мм орудия батареи в индивидуальных казематах. Выход из этих помещений осуществлялся через водонепроницаемые двери в переборке размером 4 x 2 фута (высота/ширина), низ которых отстоял от палубы на 3 фута.³⁵

МТК пытался настаивать на немедленном выполнении этих переборок, пока ещё «Слава» стояла на Неве у Балтийского завода, однако в связи с огромным объёмом работ на кораблях

³⁴ ЦГИАСПб, ф. 1304, оп. 3, д. 701.

³⁵ РГАВМФ, ф. 421, оп. 1, д. 1448, л. 332.

2-й эскадры мастеровых изыскать не удалось, и работу отложили до лучших времён. Примечательно, что начальник артиллерийского отдела МТК генерал-майор А. С. Кротков выдвинул («вследствие ухудшения условий подачи») применительно к осуществлению этой идеи несколько условий – увеличение расчётов каждого из орудий батареи на 1 подносчика, продление подпотолочного рельса подачи беседок с патронами до самых орудий, устройство индивидуального освещения каждого каземата.³⁶

Для перехода в Кронштадт на достройку до ледостава «Славе» было предписано до окончания октября начать кампанию. 26 октября 1904 г. командир корабля капитан 1 ранга Васильев рапортовал в ГМШ: «Сего числа с вверенным мне броненосцем начал кампанию. Углубление ахтерштевнем 21 фут 6 дм, форштевнем 19 фут, дифферент на корму 3 фута. Штаб-офицеров – 2, обер-офицеров – 7, инженер-механиков – 2, рядовых 8-го флотского экипажа – 300, всего 311».³⁷ Спустя 4 дня «Слава» была готова идти по назначению. Пополнив экипаж («штаб-офицеров – 4, обер-офицеров – 8, кондукторов – 10, унтер-офицеров – 70, рядовых – 278, всего – 370»), броненосец с установленными котлами и главными механизмами, дымовыми трубами и обеими мачтами перешёл 30 октября Морским каналом под своими машинами на достройку в Кронштадт. Здесь «Славу» установили у стенки Пароходного завода. На ней не было артиллерии, орудийных башен, поясной брони, шлюпок и многих предметов и устройств по шкиперской части. Из примечательных записей в вахтенном журнале выделялась пометка: «в кассе 8900 рублей „русскими деньгами“».³⁸

³⁶ РГАВМФ, ф. 421, оп. 1, д. 1448, л. 341.

³⁷ РГАВМФ, ф. 417, оп. 1, д. 2940, л. 7.

³⁸ РГАВМФ, ф. 417, оп. 1, д. 2940, л. 12об.

В Кронштадте – достройка и вступление в строй

После ухода на Дальний Восток эскадры контр-адмирала З. П. Рожественского на «Славе» осенью – зимой 1904/05 г. удалось, наконец, развернуть с должным размахом достроечные работы. На корабле устанавливали поясную броню, монтировали орудийные башни, производили установку артиллерии в башнях, казематах и на мостиках.

В конце ноября 1904 г. был рассмотрен ряд предложений об отдельных составляющих конструкции «Славы». Первое из них относилось к средней батарее 75-мм орудий. Ещё до ухода в великий поход 2-й эскадры её командующий к З. П. Рожественский поднял вопрос о ликвидации на «Славе» этой батареи. Орудия из неё, по мнению адмирала, надлежало перенести на мостики, на места 47-мм пушек, которые следовало снять совсем (подробнее об этом см. ниже).

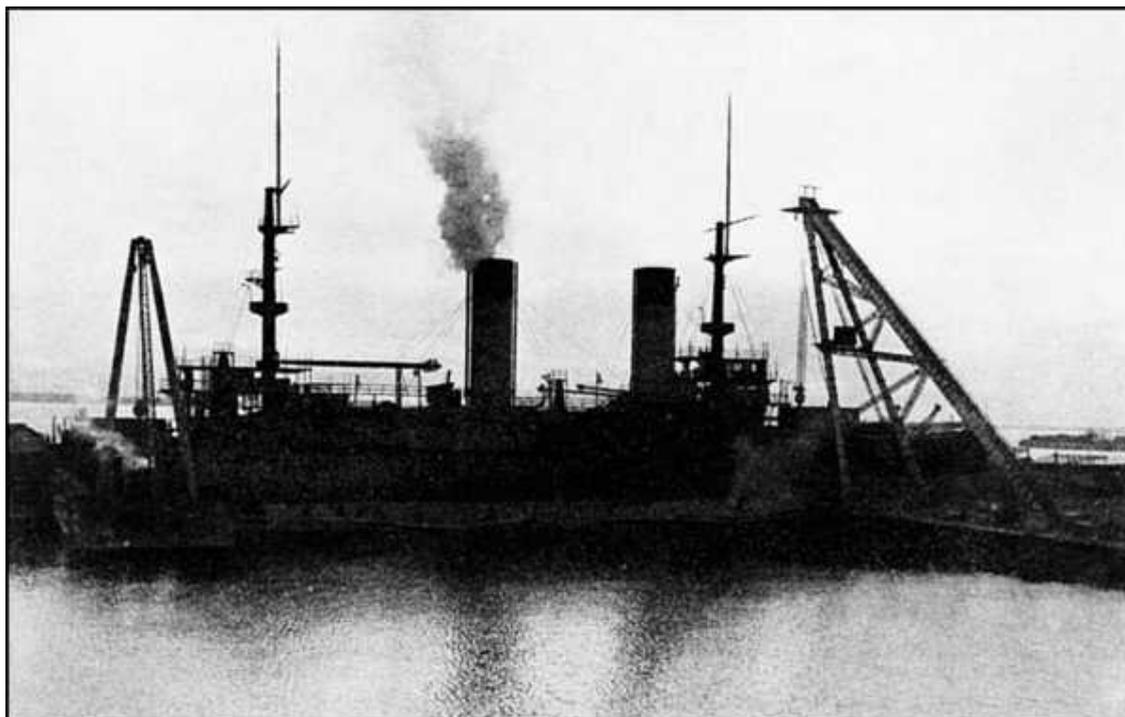
Вторая инициатива касалась переделки одного из внутренних помещений – после отказа от хранения на корабле мин заграждения освобождался их погреб под носовой 12-дм башней. Его предлагалось переделать в запасной погреб 6-дм и 75-мм патронов, которых могло там поместиться до 400 первых (вместе со снарядами) и до 1500 вторых. Вес этих 75-мм и 6-дм патронов и снарядов составлял около 42 т.

Третье предложение подразумевало замену «боевых мачт обыкновенными», т. е. облегчёнными, меньшего диаметра. МТК «находил наиболее целесообразным» срезать обе существующие мачты: носовую насколько удобно ниже, а кормовую – до высоты, необходимой для установки прожекторов. Срезанные верхние части мачт следовало заменить «лёгким сигнальным рангоутом». В случае замены снимаемых минных катеров в 21 т обыкновенными 12-тонными паровыми катерами предлагалось поменять имеющиеся тяжёлые стрелы для их подъёма на более лёгкие. Упоминалось и нетривиальное предложение старшего офицера «Славы» капитана 2 ранга К. И. Дефабра об оснащении корабля, взамен 56-футовых минных катеров, двумя подводными лодками (неясно какими, учитывая, что вес обоих катеров составлял около 40 т).

Все эти соображения были доложены 23 ноября 1904 г. председателем МТК вице-адмиралом В. Ф. Дубасовым управляющему министерством Ф. К. Авелану, который не рискнул одобрить их без санкции генерал-адмирала. В итоге последний велел батарее 75-мм орудий оставить безо всяких изменений там, где она находится, переделку мачт одобрил, минные катера и служащие для их подъёма стрелы и лебёдки приказал упразднить. Он распорядился также «по выяснении вопроса о размерах и весе лёгких и быстроходных моторных минных катеров, предложенных фирмой Уайтнея в Англии, приобрести такие катера для замены ими на броненосце „Слава“ упраздняемых паровых минных катеров ныне принятого образца». Установку продольных переборок позади траверзов 75-мм орудий в батарейной палубе надлежало выполнить «как предположено». Вопрос о «подводных лодках» вниманием вообще не удостоивался.³⁹

1 декабря 1904 г. одобренные великим князем Алексеем Александровичем предложения МТК были его председателем Ф. В. Дубасовым определены к исполнению. Однако реализации подверглись не все – мачты «Славы» в итоге остались в неприкосновенности, ограничились только снятием марсов с пулемётами.

³⁹ РГАВМФ, ф. 417, оп. 1, д. 2940, лл. 14, 14об.



«Слава» в Кронштадте, ноябрь 1904 г.

В декабре, по примеру «Бородино» и «Орла», срубили фальшборт у кормовых и носовых 6-дм башен, заменив его леерными стойками.⁴⁰ 5 января 1905 г. состоялось решение управляющего министерством Ф. К. Авелана о снабжении «Славы» четырьмя 40-футовыми паровыми катерами (из них 2 взамен прежних 56-футовых).

На фоне всех этих конструктивных модификаций судьба будущего линкора оставалась не вполне определённой. Обсуждалось его включение, совместно с устаревшими «Императором Александром II», «Памятью Азова» и «Адмиралом Корниловым», а также четырьмя новейшими эсминцами класса «Доброволец», в состав подкрепления – 4-й Тихоокеанской эскадры. Приказом главного командира флота Балтийского моря вице-адмирала А. А. Бирилёва предписывалось с 15 февраля приступить к вооружению кораблей.⁴¹

Ситуация с окончанием броненосца осложнилась перспективой остановки достроечных работ, которые велись силами как Кронштадтского порта, так и Балтийского завода, мастера-вые которого были командированы на «Славу» из Петербурга. Ввиду событий начала 1905 г. – расстрела 9 января демонстрации рабочих у Зимнего дворца (убито 96 и ранено 333 человека) и начавшейся после этого бессрочной политической стачки, забастовочные настроения появились и у бригад мастеровых-балтийцев, работавших на линкоре. А. А. Бирилёв очень опасался, что в случае распространения забастовки командированных к локауту на «Славе» присоединятся и рабочие Пароходного завода. Это неминуемо срывало сроки ввода корабля в строй. Поэтому «для охраны мастеровых Кронштадтского порта от покушения на их свободный труд» адмирал «предпринял широкие предупредительные меры» и лично ежедневно объезжал все подлежащие вводу в строй корабли. 18 и 19 февраля, прибыв на «Славу» утром ещё затемно, он не обнаружил на корабле ни его командира капитана 1 ранга М. В. Князева, ни вообще никого из офицеров (регламентом допускалось проживание командиров и части офицеров стоявших на паровом отоплении судов на берегу). Разозлённый Бирилёв разразился строгим приказом,

⁴⁰ ЦГИАСПб, ф. 1304, оп. 3, д. 701.

⁴¹ В то время полное наименование этой должности звучало достаточно громоздко – «Главный командир флота и портов и начальник морской обороны Балтийского моря».

запрещающим любые отлучки и предписывающим заниматься только достройкой и вооружением корабля. Одёрнутое командование линкора быстро приняло необходимые меры. Забастовка не состоялась, работы снова обрели надлежащий размах.

Подготовка к кампании шла своим чередом, жизнь на корабле – своим. 5 февраля случилось банальное происшествие – двое нижних чинов, машинист 1-й статьи Иван Теряев и кочегар 1-й статьи Ефим Шадрин, пытались пронести на «Славу» водку, причём осуществляли своё намерение весьма энергично: будучи застигнуты портовым полицейским Вишняковым, они нанесли ему «чувствительные побои», но были задержаны. Обоих понизили в чине до 2-й статьи, а также арестовали «строгим арестом в морской следственной тюрьме на 20 суток каждого».⁴²

Инициативы о различных усовершенствованиях достраиваемой «Славы» рождались не только в МТК, но и поступали от офицеров корабля. Рапортом № 708 от 4 марта 1905 г. её командир М. В. Князев поставил перед МТК вопрос о дополнительном устройстве бронированной кормовой рубки. Необходимость этого следовала из опыта войны. Он показывал, что при явленном в морских сражениях 1904 г. опустошающем воздействии артиллерийского огня на находившихся на открытых позициях дальномерщиков и сигнальщиков, быстро в огромном количестве выбывавших из строя, на корабле очень скоро становится некому определять расстояния до противника и подавать сигналы. Поэтому на основании наряда ГУКиС от 17 марта 1905 г. № 10621 по чертежу № 13348 «кронштадтскому строению» было предписано «изготовить боевую рубку лёгкого типа для защиты дальномерщиков и сигнальщиков на кормовом нижнем мостике, провести из этой рубки переговорные трубы в боевую рубку и центральный пост».⁴³ Так «Слава» получила возможность стать вторым (после «Пересвета», который, как флагманский корабль, оборудовался двумя боевыми рубками) линейным кораблём российского флота с двумя броневыми рубками. Этому плану, по не вполне ясным причинам, было, однако, не дано осуществиться.

Следующей инициативой М. В. Князева (рапорт в МТК № 733 от 7 марта 1905 г.) стала его просьба об уменьшении просвета боевой рубки между крышей и вертикальной бронёй с 10 ½ дм до 6 дм (с 267 до 152 мм), а также «о закрытии этого просвета с кормы листом в 1 дюйм». По просьбе МТК ГУКиС был на эти работы дан наряд Балтийскому заводу со сроком исполнения 23 апреля.⁴⁴ В конце марта на корабле были смонтированы два вспомогательных пародинамо в 640 А, изготовленные московским Центральным электрическим обществом.

С приближением времени таяния льда подходило время проведения приёмных испытаний «Славы» по всем частям. Для этого 5 апреля 1905 г. была образована специальная «Комиссия, назначенная приказом главного командира флота и портов и начальника морской обороны Балтийского моря вице-адмирала Бирилёва» за № 120. Председателем её состоял начальник отряда судов Балтийского моря, назначенных для испытаний, контр-адмирал А. Н. Паренаго. В состав комиссии входили – Корпуса инженеров-механиков флота генерал-майор Линдбек, полковники Абрашкевич и Похолкин, Корпуса морской артиллерии полковник Шульц и подполковник Голубцов, минный офицер лейтенант Страховский, а также Корпуса корабельных инженеров старший помощник судостроителя Утешев. Очередным приказом № 128 главный командир предписывал контр-адмиралу Паренаго немедленно начать испытания на «Славе» башенных установок, динамо-машин и элеваторов.

7 апреля «Славу» ввели в Александровский док. Установка линкора в доке была выполнена успешно, обрадованный Бирилёв телеграфировал в ГМШ: «„Слава“ прекрасно устано-

⁴² Кронштадтский Вестник. № 38 (5653). 1 (14) апреля 1905 г. С. 1.

⁴³ ЦГИАСПб, ф. 1304, оп. 3, д. 701.

⁴⁴ РГАВМФ, ф. 427, оп. 1, д. 1183, лл. 7, 10.

вилаась в доке».⁴⁵ Наибольшая погибь флоров составляла не более 20–22 мм, «но и то лишь под дубовыми накладками против жёстких мест корпуса». Сразу после откачки воды приступили к заделке прикильного выреза. К установке «Славы» доковое начальство отнеслось крайне щепетильно – всем был памятен первый ввод в док 22 августа 1903 г. головного линкора серии «Императора Александра III», ознаменовавшийся крупной неудачей: броненосец получил изгиб флоров со стрелкой погиби местами до 130–135 мм. Причины заключались в некорректно составленном чертеже постановки, «излишней доверчивости» доковых мастеров к полученному «официально утверждённому чертежу» и «недостаточной осторожностью» при установке. В апреле 1904 г. проблемы были и у «Бородино», у которого в процессе постановки оказались помятыми некоторые флоры между III и IV стрингерами. Теперь к делу отнеслись с должным вниманием и ответственностью – чертёж установки «Славы» был разработан на основе всесторонней оценки опыта ввода в этот же док весной – летом 1904 г. всех его четырёх собратьев («Князь Суворов» вводился даже дважды – в мае и июле), с запасом, как отмечалось, «высоты клеток на усадку в 2 дюйма». Фактически же размер усадки составил менее 1/16 доли дюйма.

Постановка в док, как и ранее на всех «орлах», была использована для заделки прикильного выреза листами судостроительной стали в 17,5 мм (11/16"), по вертикальным доборам из листовой стали с обделочным угольником (в плоскости соответствующих шпангоутов), а также «окна» в ахтерштевне – листовыми брусками 127 x 229 мм (5 x 9") в два ряда с обшивкой их листами стали толщиной 3,2 мм (1/8"), крепившимися к дереву 176 76-мм шурупами. Помимо этого, согласно наряду ГУКиС № 10560 от 13 марта 1904 г., боковые кили «Славы» были укорочены на 60 фут (18 м). После окраски подводной части корпуса «тремя номерами патента Гольцапфеля» корабль вывели из дока.⁴⁶

13 апреля комиссия контр-адмирала Паренаго освидетельствовала на «Славе» работы по изготовлению и установке парового отопления, исполненного заводом Бейера. Система была успешно испытана давлением в 270–280 фунтов (19–19,7 атм.) и принята в казну. В тот же день после контрольной стирки 4 партий матросского белья «разного качества» приняли судовую прачечную, изготовленную и смонтированную заводом «Теплота».⁴⁷

22 апреля комиссия освидетельствовала и приняла в казну два опреснителя системы Круга и их помпы и прочими принадлежностями, изготовленными заводом «Людвиг Круг» по наряду Балтийского завода от 5 июня 1903 г., 29-го – два главных пожарных насоса и два трюмно-пожарных насоса системы Блэка, установленных в машинных отделениях. Попутно были испытаны три трюмно-пожарных помпы той же системы и одна помпа, перекачивающая пресную воду из-за борта в цистерны и обратно. Все помпы работали нормально; комиссия постановила испытание пожарной системы признать удовлетворительным и наряд Балтийского завода считать выполненным. 5 мая приняли судовую мастерскую, 23-го – «водопровод солёной, береговой и опреснённой воды», выполненный фирмой «Кольбе» с 5 насосами Вортингтона и двумя ручными вспомогательными помпами (подающими солёную, береговую и опреснённую воду из-за борта, двойного дна и запасных цистерн в расходные, а также в командные гальюны, все ватерклозеты, умывальники, бани командную и кочегарную, души в банях и на верхней палубе).⁴⁸

В это же время готовились к пробе машин. 26 апреля вице-адмирал Бирилёв своим приказом № 166 предписал командующему Отрядом судов, назначенных для испытаний, контр-адмиралу А. Н. Паренаго, поднять 1 мая свой флаг на «Славе» и того же числа начать кампа-

⁴⁵ РГАВМФ, ф. 427, оп. 1, д. 1183, л. 14.

⁴⁶ ЦГИАСПб, ф. 1304, оп. 3, д. 701, л. 321.

⁴⁷ РГАВМФ, ф. 427, оп. 1, д. 1183, лл. 29, 33.

⁴⁸ Там же, л. 36, 44, 51, 53.

нию. 10 мая «Слава» с помощью портовых буксиров вышла из гавани и ушла в море на заводскую пробу машин; на другой день корабль вернулся в Кронштадт и буксирами был введён назад в гавань. В среду 25 мая новый главный командир Кронштадтского порта вице-адмирал К. П. Никонов в преддверии проведения официальных испытаний механизмов «Славы» на полный ход произвёл смотр линкору.

Данные ходовых испытаний «Славы» 31 мая 1905 г.

	Условия заказа	На испытаниях 31.05.1905
Углубление:		
носом		26' 4" (8,03 м)
кормой		26' 4" (8,03 м)
среднее	26' (7,92 м)	26' 4" (8,03 м)
Переуглубление, т		216
Водоизмещение, т	13 530	13 746
Наибольшее число оборотов:		
правой машины	Около 120	113,5
левой машины		115,0
Средняя скорость из четырех пробегов на мерной миле, уз		
		17,64
Давление пара в котлах, фн	300	292,7
Давление пара в машинах за детандерами, фн	250	247,1
Пустота в холодильниках, дм		27
Продолжительность испытаний, час		
	6	6
Расход угля в час на 1 инд.л.с.	2,44	2,26
Давление воздуха в кочегарках (не свыше), дм		
	1/2	1/2
Температура в машинных отделениях:		
внизу		28°R (35°С)
вверху		33°R (41,2°С)
Наибольшее число сил:		
левой машины	7900	7900,2
правой машины	7900	8477,7
обе	15 800	16 377,9

Источник: ЦГИАСПб, ф. 1304, оп. 3, д. 47, л. 171.

Прим.: В таблице не указывается контрактная скорость.

11 и 31 мая провели испытание 28 электрических вентиляторов (см. табл.). Здесь не всё было гладко – комиссия постановила признать их приёмку состоявшейся только после замены валиков у всех вентиляторов на таковые «из твёрдой стали», а также у всех них переделать смазку.

31 мая 1905 г. линкор снялся с якоря на Большом Кронштадтском рейде и, имея на борту комиссию контр-адмирала А. Н. Паренаго, представителей МТК и Балтийского завода, вышел в море. Во время испытаний питательная вода подогревалась отработанным паром вспомогательных механизмов до температуры 57 °С. Уголь употреблялся кардиф – «отобранный, среднего качества и подбрасывался методически». Кочегары были из судовой команды (в акте официальной пробы употреблён термин «казённые» – 112 человек). Комиссия отметила, что «главные и вспомогательные механизмы работали удовлетворительно, но автоматическое питание требовало ручной регулировки и в соединительных конусах некоторых котлов наблюдалась течь, не имевшая существенного значения». Линкор сидел на 4 дюйма ниже расчётной ватерлинии, что соответствовало избыточной нагрузке в 216 т (13 746 т против 13 530, относительный излишек составлял 1,6 %).⁴⁹

Электрические вентиляторы

Назначение	Производительность, м ³ /час	Количество
Пароэлектрические	12 000	2
Машинные вытяжные	12 000	4
Машинные вдувные	12 000	2
Палубные	12 000	2
Опреснительный	6000	1
Разного назначения (прачечная, румпельный отсек, пр.)	3000	5
Разного назначения	1200	8

В полном безветрии (температура воздуха составляла 14° С), при волнении, не превышавшем 3 балла, корабль лёг на прямой курс и ровно в 12 час. дня приступил к официальной 6-часовой пробе на полный ход. «Слава» сделала четыре пробега, во время которых была зафиксирована скорость соответственно в 17,89, 17,22, 17,98 и 17,48 уз, средняя – 17,64 уз.⁵⁰

10 июня после вскрытия и разборки «многих частей» подвели итог осмотру машин и котлов. К выявленным недостаткам отнесли следующие:

- В цилиндре высокого давления правой машины на рабочей поверхности обнаружилось несколько продольных незначительных полос.
- На золотниковых поверхностях и зеркалах кормового цилиндра низкого давления обеих машин посередине неровности с небольшими бороздами.
- Трещина в белом металле мотылёвого подшипника цилиндра высокого давления правой машины.
- Незначительная прогибь некоторых водогрейных трубок в двух нижних рядах паровых котлов.
- Несколько лопнувших эбонитовых колец и белого металла у донок.

⁴⁹ ЦГИАСПб, ф. 1304, оп. 3, д. 47, л. 171.

⁵⁰ РГАВМФ, ф. 427, оп. 1, д. 1183, л. 67об.

• При испытании гидравлическим давлением в $21,8 \text{ кг/см}^2$ котла № 8 обнаружена значительная течь во многих соединениях муфт и колец. Заводу предложено опробовать все котлы давлением $21,8 \text{ кг/см}^2$ под наблюдением судового механика.⁵¹



В целом механизмы корабля выдержали пробу на полный ход хорошо. Сборочный мастер Балтийского завода М. П. Лященко, бывший на «Славе» во время ходовых испытаний, писал начальнику завода К. К. Ратнику, что «командир и старший механик благодарят за наши машины и котлы».⁵²

⁵¹ ЦГИАСПб, ф. 1304, оп. 3, д. 47, л. 172, 173.

⁵² ЦГИАСПб, ф. 1304, оп. 3, д. 47, л. 151.

Сравнительно с братьями, оснащёнными аналогичной машинно-котельной установкой Балтийского завода, данные полного хода «Славы» оказались достаточно близкими: «Император Александр III» развил на испытаниях наибольшую скорость 17,7 уз, «Князь Суворов» – 17,5, «Орёл» – 18,0. Приметно ниже оказалась скорость хода «Бородино», оснащённого установкой Франко-Русского завода, исполненной по чертежам «Цесаревича». Экономичность машинной установки «Славы», при превышении её мощности на 3 %, оказалась на 7 % выше спецификационной.

После официальных испытаний механизмов линкора была образована комиссия по освидетельствованию их частей.

Началось устранение замеченных неисправностей. По осмотру донок Блэка для питания главных котлов у водяных поршней донок были выявлены лопнувшие кольца, поверхности же цилиндров оказались чистыми. Для устранения на будущее лопанья колец завод изготовил поршни новой конструкции, установку которых закончили 26 июля 1905 г. Сразу после этого для проверки действия исправленных золотников кормовых ЦНД обеих машин 27 июля совершили переход в Биорке и обратно. Механизмы показали исправную работу, «никаких борозд и других недостатков не обнаружено».

Во исполнение замечания об исправлении погнувшихся котельных трубок на корабле были проведены соответствующие работы, после чего 16, 20, 22, 23 и 24 июня 1905 г. все 20 котлов испытали гидравлическим давлением 21 кг/см² (300 фунтов на кв. дюйм), давшим удовлетворительные результаты.

23 июня комиссия контр-адмирала Паренаго произвела испытания двух электрических лебёдок для подъёма гребных катеров, изготовленных по заказу Балтийского завода Московским Центральным электрическим обществом. Испытания были признаны неудачными, лебёдки требовали доработки.⁵³

12 июля в 9-м часу вечера «Слава», возвратившись от Красной горки, встала на якорь на Большом Кронштадтском рейде. Во время плавания, при действии рефрижераторных машин, поломались 4 крышки компрессора и один поршень, других неисправностей не имелось. 16-го броненосец ушёл в Биорке, где 17-го были испытаны действием подводные торпедные аппараты, рулевые указатели Гейслера положения руля и электрическая машинная телеграфная установка. 16, 17 и 18 июля комиссия произвела испытание системы электрического управления рулём и отметила нецелесообразность установления ограничителей хода румпеля, поставленных для угла перекладки руля на 29° и служащих предохранением лишь от поломки механических приводов румпеля, в то время как «по качествам броненосца, перекладка руля при полном ходу не может быть допущена более 15° на борт».⁵⁴

29 июля 1905 г. в Кронштадтской гавани была определена опытным путём остойчивость «Славы». В акте комиссии отмечалось, что «в 9 часов утра утром в среду, а также по окончании опыта» углубление корабля форштевнем составляло 8,20 м (26' 11"), ахтерштевнем 8,31 м (27'3"), а среднее 8,26 м (27'1"). Во время опыта на борту отсутствовали два паровых катера, «остальные катера и шлюпки были все на месте». Котлы имели воду в полном объёме. В междудонном пространстве находилось 140 т пресной воды. Экипаж присутствовал на борту в полном комплекте, имелись также и рабочие, вес которых «с инструментом» оценивался в 20 т. Цистерны водонапорные, пресной воды у опреснителей и прочие были налиты полностью, также корабль имел полный штат запасных частей, машинных запасов и материалов, шкиперских запасов, запасных частей и материалов по минному делу. Недоставало 121,1 т провизии (37,9 т мокрой, 21,8 т сухой, 21,3 т муки и 41,1 т сухарей). Угля имелось 800 т (не хватало до полного запаса 350 т). Артиллерийских запасов недоставало до полного 120,4 т. Для про-

⁵³ РГАВМФ, ф. 427, оп. 1, д. 1183, л. 58.

⁵⁴ ЦГИАСПб, ф. 1304, оп. 3, д. 47, л. 115.

изводства опыта в 4 отсека коридора левого борта от V стрингера до нижнего шельфа была принята вода в количестве 134,5 т (32,2 + 33,9 + 34,5 + 33,9 т). Углы крена определялись с помощью угломерного прибора, установленного на верхней палубе у кормовой 12" установки профессором Крыловым. Водоизмещение корабля перед опытом составляло 13943 т. Начальная метацентрическая высота при этом была определена в 1,049 м (3,44'). В результате этого опыта «при плавании в солёной воде в полном грузу» водоизмещение корабля было определено в 14 415,5 т при среднем углублении 8,34 м (27,39').⁵⁵

«Слава». Результаты испытаний главных машин 31 мая 1905 г. Правая машина

Серия	I	II	III	IV	V	VI
Время	12 час. 00 м.	1 час 00 м.	2 час. 00 м.	3 час. 00 м.	4 час. 10 м.	5 час. 10 м.
Давление в машине	250	255	255	250	230	260
Пустота	27	27	27	27	27	27
Обороты	114	115	116	115,5	112	115
Давление в ресивере						
ЦВД	240	250	250	245	225	255
ЦСД	95	90	92	90	80	90
ЦНД	25,0	25,0	25,0	25,0	22,0	27,0
Среднее давление						
ЦВД	121,65	124,20	122,55	120,75	115,65	120,75
ЦСД	42,24	42,32	43,36	41,28	40,80	43,68
ЦНД I	20,70	21,69	20,73	21,24	20,70	21,42
ЦНД II	19,32	20,88	19,83	21,00	20,40	18,87
Мощность ЦВД	2695	2778	2762	2710	2518	2700
Мощность ЦСД	2506	2532	2620	2482	2380	2612
Мощность ЦНД I	2549	1712	1650	1683	1590	1490
Мощность ЦНД II	1586	1647	1578	1665	1567	1690
Общая машины	8336	8669	8610	8540	8055	8492
Средняя правой машины	8451					

Продолжали подводить рефрижераторные машины.

31 августа 1905 г. обе они непрерывно работали в течение 12 часов, и результаты, как доносил начальнику Балтийского завода руководящий достройкой начальник Кронштадтского завода А. И. Моисеев, «надо считать совсем неудовлетворительными, т. к. хотя получили в холодильной камере всего 6°, а в большой камере до нуля не дошли».

К октябрю 1905 г. стали ясны первые результаты проводимого на «Славе» эксперимента с термоизолирующим покрытием горячих поверхностей в машинных отделениях «магнетизальной изоляционной обмазкой». Ею покрыли главные цилиндры, трубопроводы и некоторые другие части механизмов. В процессе всего периода с начала кампании 1 мая эта обмазка, согласно рапорту старшего судового механика корабля полковника Л. А. Цима от 3 октября 1905 г., «дала очень хорошие результаты, представляя собой очень хорошее и лёгкое по весу жародержательное средство». Отмечалось, однако, что обмазка требует обшивки её наружной поверхности парусиной или иным покрытием, без которого её исправное состояние «при обычной судовой службе немислимо».

Начало вопроса относится к февралю 1905 г., когда на «Славе» собралась комиссия для обсуждения результатов испытания нетеплопроводности изоляции и для выбора наиболее подходящей изоляции для корабля. Ввиду спешности решения данного вопроса, на броненосце для продолжения работ пришли к выводу (на основании сравнения разных типов теплоизоляции), о том, что средние результаты испытаний за один час прямо говорят за обмазку из смеси асбеста с магнезией, производящуюся непосредственным намазыванием на трубу и значащуюся в таблице за № III (большая часть обмотки паровых труб на «Славе» произведена изоляцией, давшей на испытании самый худший результат – обмотка асбестовым и инфузорным шнуром один поверх другого). В итоге было решено в машинных отделениях все приборы,

⁵⁵ РГАВМФ, ф. 421, оп. 1, д. 1448, л. 429.

главные цилиндры и трубы покрыть изоляцией из смеси асбеста с магнезией и по обматке обмотать имеемой асбестовой тканью; в котельных отделениях все трубы свежего пара главного паропровода обмазать магнезиальной смесью толщиной 1/2 дюйма.

Затяжка с устранением всех дефектов по вспомогательным механизмам отсрочила приём в казну машинной установки корабля на целый год. Лишь 13 марта 1906 г. старший судовой механик «Славы» полковник Л. А. Цим в своём рапорте констатировал устранение Балтийским заводом «недостатков и недочётов, значащихся в акте комиссии от 28 июня 1905 г.», в силу чего подрядчиком «выполнены все требования спецификации по изготовлению механизмов и паровых водотрубных котлов для броненосца». 21 июня 1906 г. МТК своим журналом по механической части № 17 положил сообщить ГУКиС, что, рассмотрев все «документы по исполнению механизмов броненосца „Слава“ и принимая во внимание, что обе главные машины развили в общей сложности на 577 индикаторных сил больше, чем обусловлено спецификацией, при меньшем расходе угля... МТК нашёл возможным признать обязательства Балтийского завода по условиям спецификации... выполненными в техническом отношении». На основании этого документа ГУКиС произвёл заводу последний платёж за линкор, который составил большую часть заработанный предприятием за весь 1906 г. суммы.⁵⁶

Между тем ряд проблем продолжал иметь место: по-прежнему подводили рефрижераторы. Старший механик доносил, что к началу кампании 1906 г. «ни новый рефрижератор, ни старый, переделанный на паровой, не могут быть установлены на судно». В июне 1906 г. имелось решение об изготовлении для «Славы» новых рефрижераторов. Линкор готовился в заграничное плавание, а рефрижераторы оставались прежние, и не удавалось добиться, чтобы в камере льда температура опускалась ниже +6–8 °С. В конце концов командование корабля, заручившись письменным обязательством кронштадтского начальства в том, что по возвращении из плавания на «Славу» будут установлены «две сильных холодильных машины» с крейсера «Россия» (вставшего в долгий ремонт на Балтийском заводе по возвращении с Дальнего Востока), не стало поднимать большого шума, и линкор ушёл в поход со своими слабыми рефрижераторами.

«Слава». Результаты испытаний главных машин 31 мая 1905 г. Левая машина

Серия	I	II	III	IV	V	VI
Время	12 час. 00 м.	1 час 00 м.	2 час. 00 м.	3 час. 00 м.	4 час. 10 м.	5 час. 10 м.
Давление в котлах	270	270	270	270	250	280
Давление в машине	250	250	250	250	240	260
Пустота	27	27	27	27	26,5	27,5
Обороты (об/мин)	115	116	117	117	113	115
Давление в ресивере						
ЦВД	240	240	240	240	225	240
ЦСД	80	90	85	85	75	86
ЦНД	22,5	25,0	22,5	22,5	22,0	22,5
Среднее давление						
ЦВД	117,60	117,00	116,25	115,95	105,60	114,45
ЦСД	39,12	36,32	37,76	39,52	40,32	36,16
ЦНД I	20,31	20,70	20,37	20,40	19,59	20,34
ЦНД II	18,60	19,32	19,02	18,72	18,33	18,81
Мощность ЦВД	2630	2638	2642	2636	2320	2560
Мощность ЦСД	1983	2192	2300	2407	2370	2165
Мощность ЦНД I	1603	1636	1635	1638	1518	1605
Мощность ЦНД II	1468	1536	1527	1503	1422	1485
Общая машины	7684	8002	8104	8184	7630	7815
Средняя левая машины	7903					
Общая двух машин	16 020	16 671	16 714	16 724	15 685	16 307
Средняя двух машин 6 серий заводских диаграмм						16 354

Источник: ЦГИАСПб, ф. 1304, оп. 3, д. 47, л. 72.

Примечания: Мощность приводится в индикаторных л.с.

Значения давления приводятся в англ. фунтах (0,4354 кг) на кв. дюйм (6,45 см²).

В документе не приводятся значения давления в котлах правой машины.

⁵⁶ РГАВМФ, ф. 427, оп. 1, д. 1183, л. 132об.

Хорошее качество главных механизмов «Славы» не вызвало нареканий весь первый год службы корабля и прошло должную проверку во время первого большого океанского плавания 1906–1907 гг. Вот как отзывался о них старший судовой механик линкора в письме от 16 ноября 1906 г., повествуя о переходе из Бреста в Виго: «В течение 8 с половиной часов при большой попутной волне, с некоторыми перебоями в машинах мы имели эскадренный средний ход 16 узлов, 98 оборотов, хотя бывало временами и 107–105... Уголь отличный кардифский, никаких недоразумений за всё время не было, могли бы ещё прибавить ходу, но я радовался, что не прибавляли... Дымили меньше, чем „Цесаревич“ и „Богатырь“, пар никогда не травил, чего нельзя сказать про „Цесаревич“ и особенно про „Богатырь“».



Глава 2. «Слава» – конструкция и устройство

Изю всей пятёрки «Бородино» – это уже отмечалось выше – «Слава» в наибольшей степени была именно «серийным» кораблём и в большинстве конструктивных решений и крупных узлов, за исключением разве что башенных установок, повторяла предшествующий «Князь Суворов». Тем не менее, согласно принятым в то время порядкам, технический проект «Славы» должен был быть представлен необходимым комплектом чертежей. О времени их составления можно судить из письма начальника Балтийского завода от 11 июля 1900 г. в ГУКиС, где он уведомлял, что «общие чертежи броненосца № 8 будут представлены Балтийским заводом в МТК на будущей неделе».⁵⁷ Таким образом, общий проект «Славы» был готов спустя полгода после выдачи заводу наряда на её постройку, за 9 месяцев до зачисления корабля в списки флота и за 26 месяцев до начала стапельных работ.

⁵⁷ РГАВМФ, ф. 427, оп. 1, д. 518, л. 38.

Корпус

По типу взаиморасположения основных связей корпуса, как и все линкоры серии «Бородино», «броненосец № 8» несколько отличался от большинства прежних русских тяжёлых артиллерийских кораблей, набор которых выполнялся по традиционной английской бракетной (клетчатой) системе Э. Рида, где неразрезными являлись основные продольные связи – киль и стрингеры, и именуемой поэтому продольно-клетчатой. Вся пятёрка воспроизводила систему набора исходного образца – «Цесаревича», предложенную незадолго до этого французским инженером А. Кронье: вертикальный киль, скуловой стрингер и шельф выполнялись непрерывными, а непроницаемые шпангоуты в каждой ветви состояли из двух частей (киль-стрингер и стрингер-шельф). Прочие 8 днищевых стрингеров (по 4 с борта) выполнялись из участков, представлявших собой единое целое только в пределах от одного непроницаемого шпангоута до другого, бортовые стрингера выше скулового представляли собой отдельные куски, вставленные между шпангоутами (интеркостели). Подобная конструкция лучше отвечала задаче поддержания огромного веса, приходящегося на борт (два полных бортовых пояса, 6" башни, 75-мм батарея и её броня), и более оптимально обеспечивала крепость последнего.

Корпус «Славы» набирался из 100 шпангоутов со шпацией 1200 мм (наследие метрической системы «Цесаревича»). Шпангоутные рамки и интеркостели выполнялись из листовой стали толщиной 9,5 мм (3/8") с обделочным угольником 89×89 мм (водонепроницаемые шпангоуты) и 76×76 мм (проницаемые, или флорные). Стальные фор- и ахтерштевни, а также кронштейны гребных валов и рулевая рама отливались по моделям «Князя Суворова» и имели вес соответственно 11,43, 17,72, 25,47 и 16,0 т.

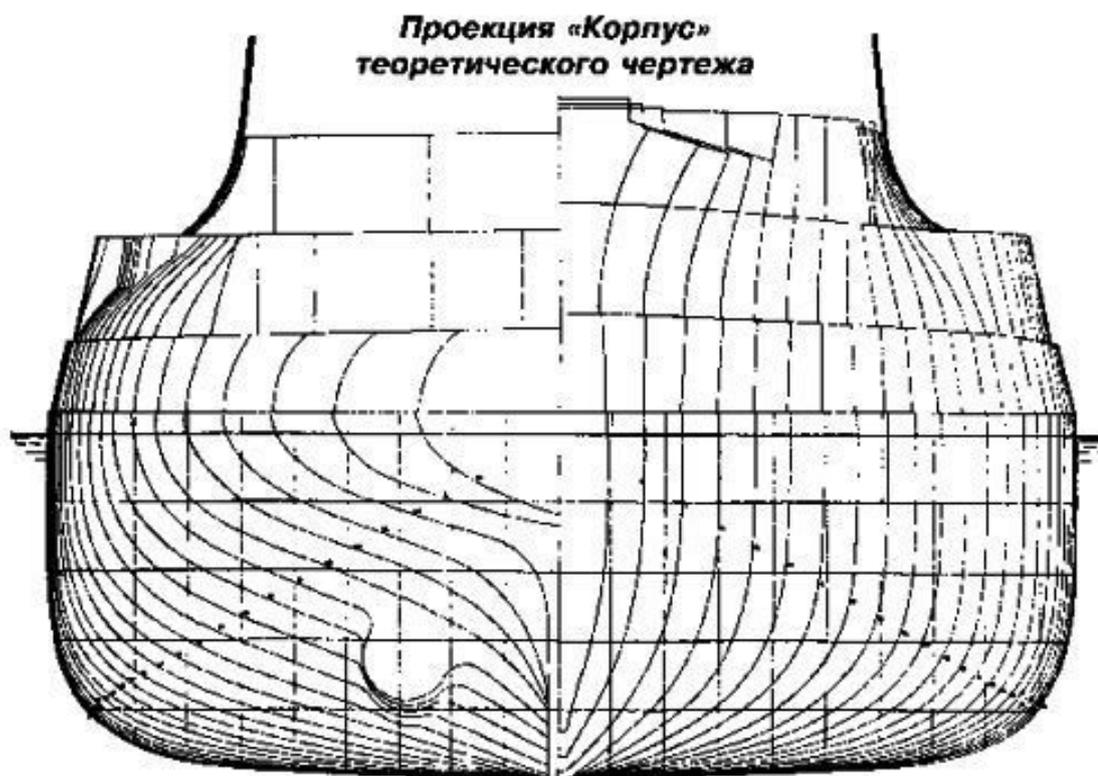
Испытание их производилось «падением из положения в 45° на твёрдо утрамбованный грунт».⁵⁸

Толщина наружной обшивки борта на миделе составляла 15 мм (19/32"), внутренней – 9,5 мм (3/8"); днища – соответственно 17,5 и 11 мм (11/16 и 7/16"). Высота междудонного пространства равнялась 1,00 м. По типу скрепления поясьев обшивки между собой «Князь Суворов» и «Слава» отличались от первых трёх кораблей серии и были схожи с «Цесаревичем» – ко времени начала изготовления обшивки первого из них на Балтийский завод были доставлены из Франции станки для выполнения высадок в кромках листов наружной обшивки. Бортовая обшивка полубака и фальшборта спардека выполнялась из стальных листов толщиной 5,6 мм (7/32"). К наружной обшивке по линии V стрингера через 2 угольника приклёпывались скуловые кили высотой 1 м.

Главные поперечные водонепроницаемые переборки, простиравшиеся от борта до борта, а по высоте – от днища до нижней палубы, располагались на шп. 5, 13 (до полубака), 26, 32, 44, 59, 71, 87 и 91. Помимо этих «полных» переборок поперечные водонепроницаемые переборки, ограниченные внутренним бортом и внутренним дном, имелись на шп. 34, 42, 49 и 57. Пространство между этими и ближайшими к ним «полными» переборками служило поперечными боевыми угольными ямами (шп. 32–34, 42–44, 47–49 и 57–59). Переборки выполнялись из стальных листов толщиной 9 мм и подкреплялись вертикальными стойками (швеллерного или зетового профиля) от верхнего дна до нижней палубы.

Как и все корабли серии «Бородино», «Слава» имела, по примеру «Цесаревича», трюмную продольную переборку из двух листов по 19,85 мм (в сумме 39,7 мм), простирающуюся от 13 до 87 шп. Внизу эта переборка упиралась в V (непроницаемый) стрингер, вверху – в скос нижней броневой палубы. Со стороны трюма переборка подкреплялась по всей высоте вертикальными стойками швеллерного сечения 203×76 мм (8×3").

⁵⁸ РГАВМФ, ф. 421, оп. 1, д. 1448, л. 125.

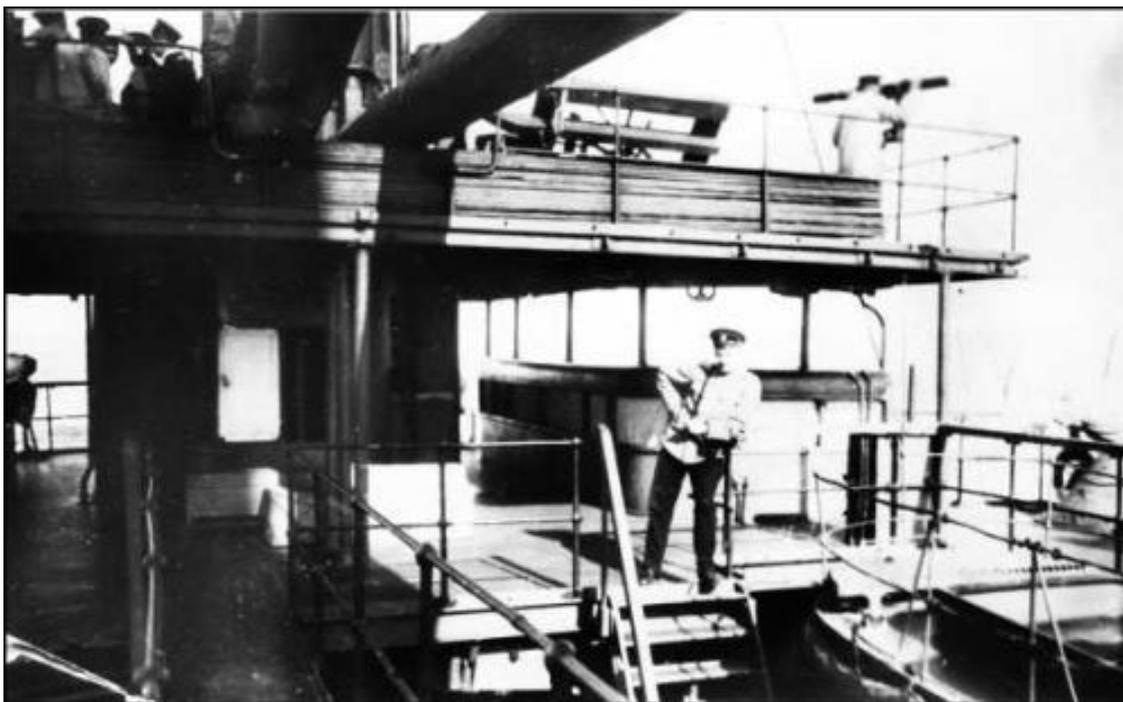


На миделе её отстояние от наружного борта составляло 1,98 м, в оконечностях уменьшалось до 1 м и менее. Примечательно, что по высоте наружный лист этой переборки не доходил до скоса, так что в верхней своей части на протяжении около 1 м она уменьшалась по толщине до 19,85 мм (25/32"). Выше скоса нижней палубы эта вертикальная переборка простиралась от 13 до 87 шп. параллельно наружному борту и образовывала коридор за бортовой бронёй. Она выполнялась из листов толщиной 15 мм и подкреплялась со стороны борта в плоскости шпангоутов вертикальными стойками швеллерного сечения 178×70 мм (7×2,5"). Из других внутренних переборок внимания заслуживает продольная переборка в диаметральной плоскости от шп. 59 до шп. 71 между котельными отделениями, выполненная из гофрированных 9-мм листов. Достоинством этой переборки, копирующей аналогичное решение «Цесаревича», было отсутствие необходимости в вертикальных подкрепляющих конструкциях.

Нижняя и верхняя палубы настились по бимсам из швеллера 203×76 мм, средняя – 305×76 мм (12×76"), причём нижний пояс швеллера подкреплялся равнобоким угольником, полубак – 178×70 мм (покрыт стальными листами настилки толщиной 5,6 мм). Наружный борт за бортовым поясом подкреплялся от нижнего шельфа до средней палубы стойками швеллерного профиля 305×76 мм, выше, между средней и верхней, и далее, до полубака, – швеллером 203×76 мм. Бортовой коридор за бронёй подкреплялся вертикальными стойками 178×70 мм.

Особенностью архитектуры корпуса серии «Бородино», воспринятой в соответствии с французской школой «Цесаревича», был высокий (2,30 м) фальшборт спардека. В нижней части он имел ширину 2,17 м, вверху 1,09 м; в просторных объёмах фальшборта хранились, установленные там ступенями в три ряда, свёрнутые матросские койки.

Двойное дно простиралось от 13 до 87 шп. Всего в корпусе (междудонном пространстве, трюме и между палуб) имелось 167 водонепроницаемых отделений.



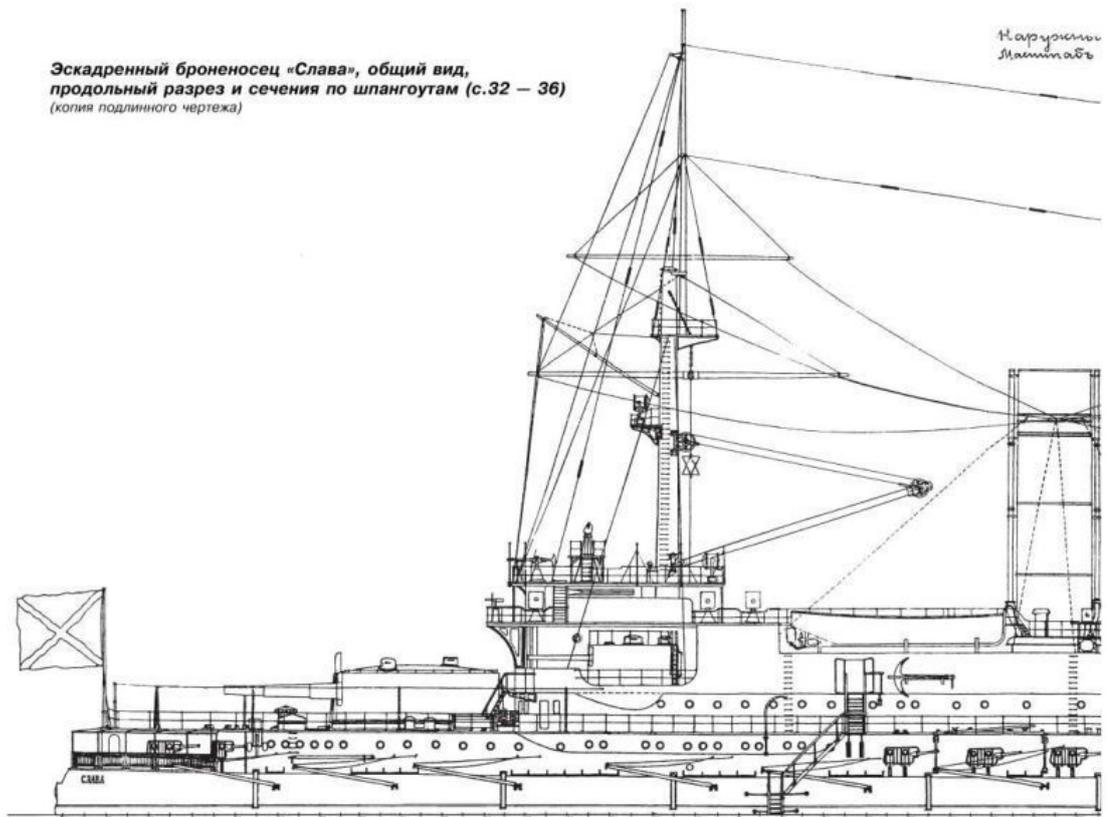
На мостиках «Славы» – работа у дальномера, действия сигнальной вахты (внизу)

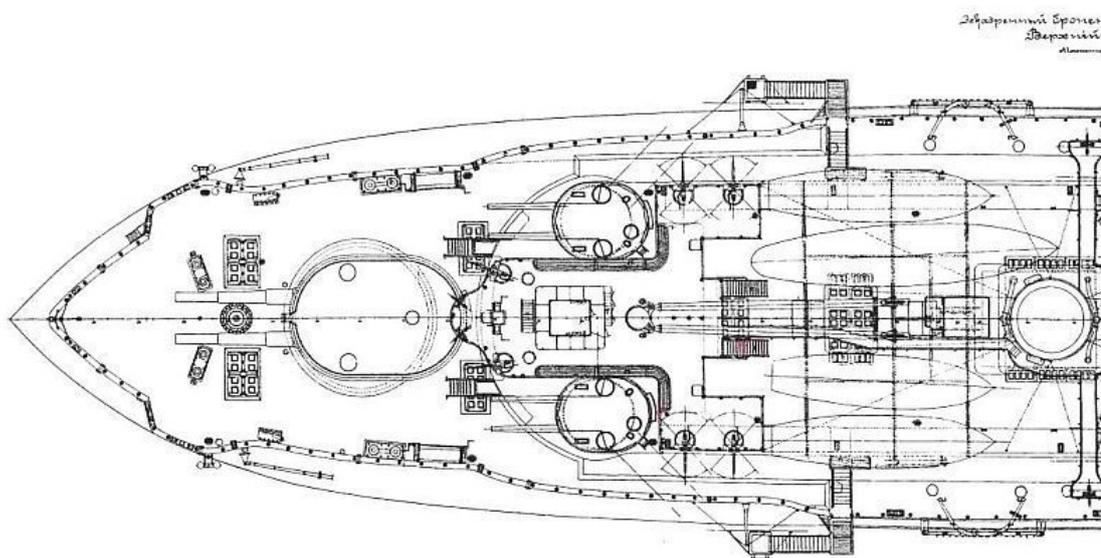
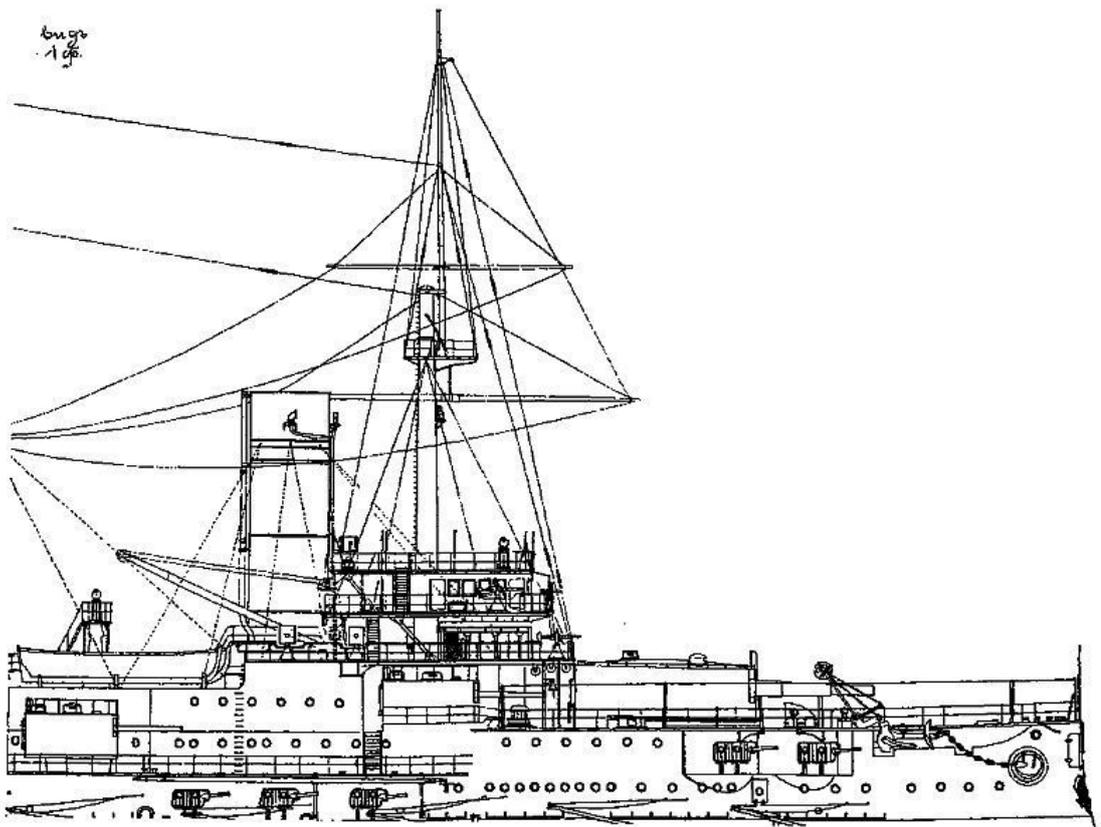


Главные размерения и элементы

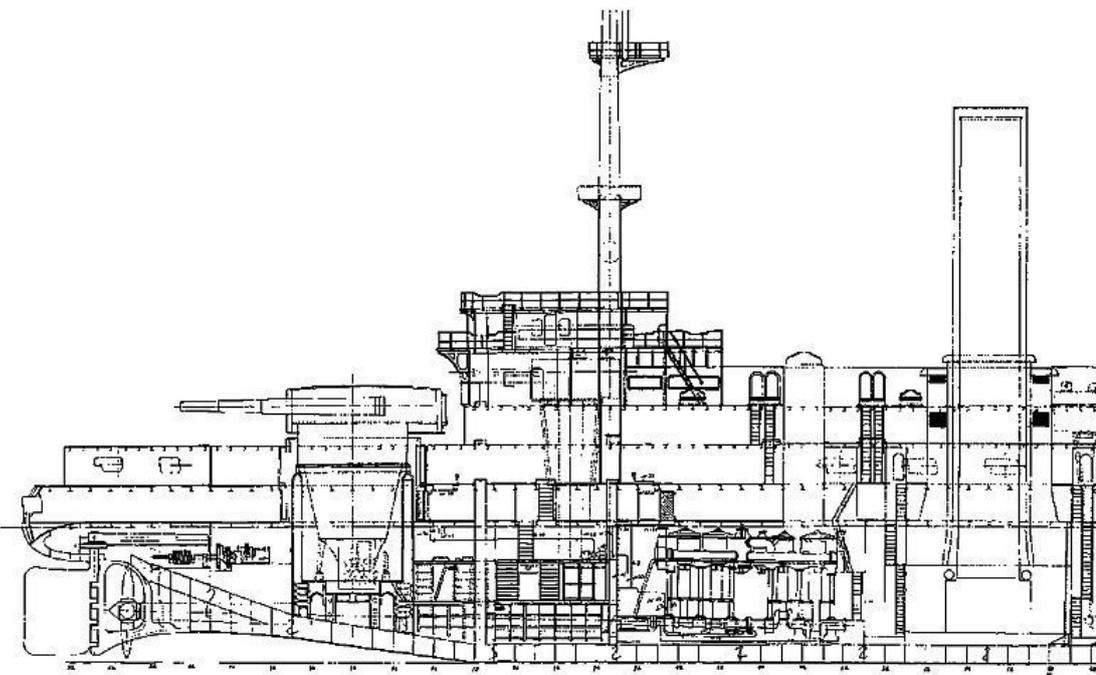
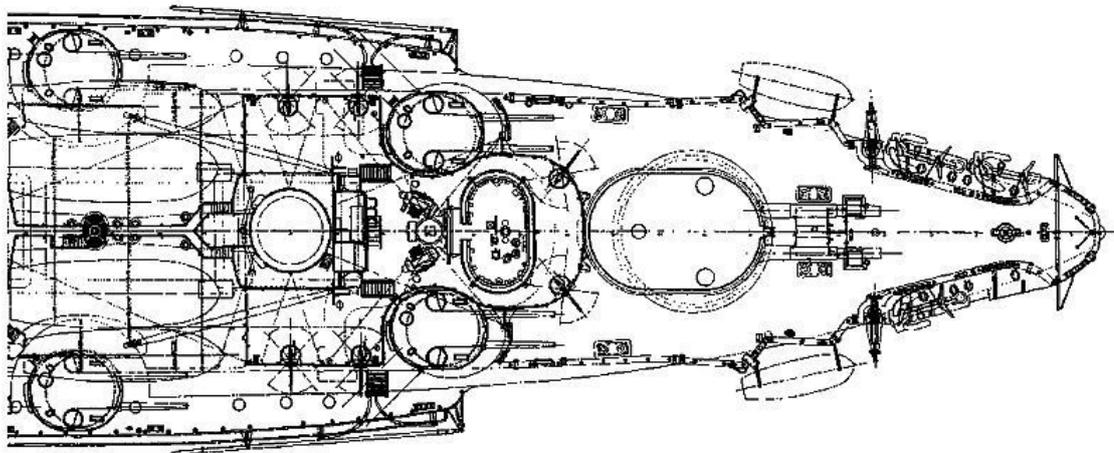
	по чертежу	в действительности
Длина наибольшая/между перпендикулярами, м	121,34 / 114,73	121,30 / 118,95 (по ВЛ)
Наибольшая ширина с обшивкой	23,19	-
Наибольшая ширина без обшивки	23,16	23,16
Углубление с килем	7,96	8,35 (ср. в солёной воде)
Водоизмещение в нормальном грузу, т	13 516	14 415,5 (в солёной воде)
Начальная поперечная метацентрическая высота, фут	4,33	3,94 (в солёной воде)
Момент, изменяющий дифферент на 1 дюйм, тонно-фут	1103,8	1103,8
Момент, изменяющий крен на 1°, тонно-фут	976	976

Источник: Тактический формуляр линейного корабля «Слава». РГАВМФ, ф. 771, оп. 1, д. 9, л. 5.

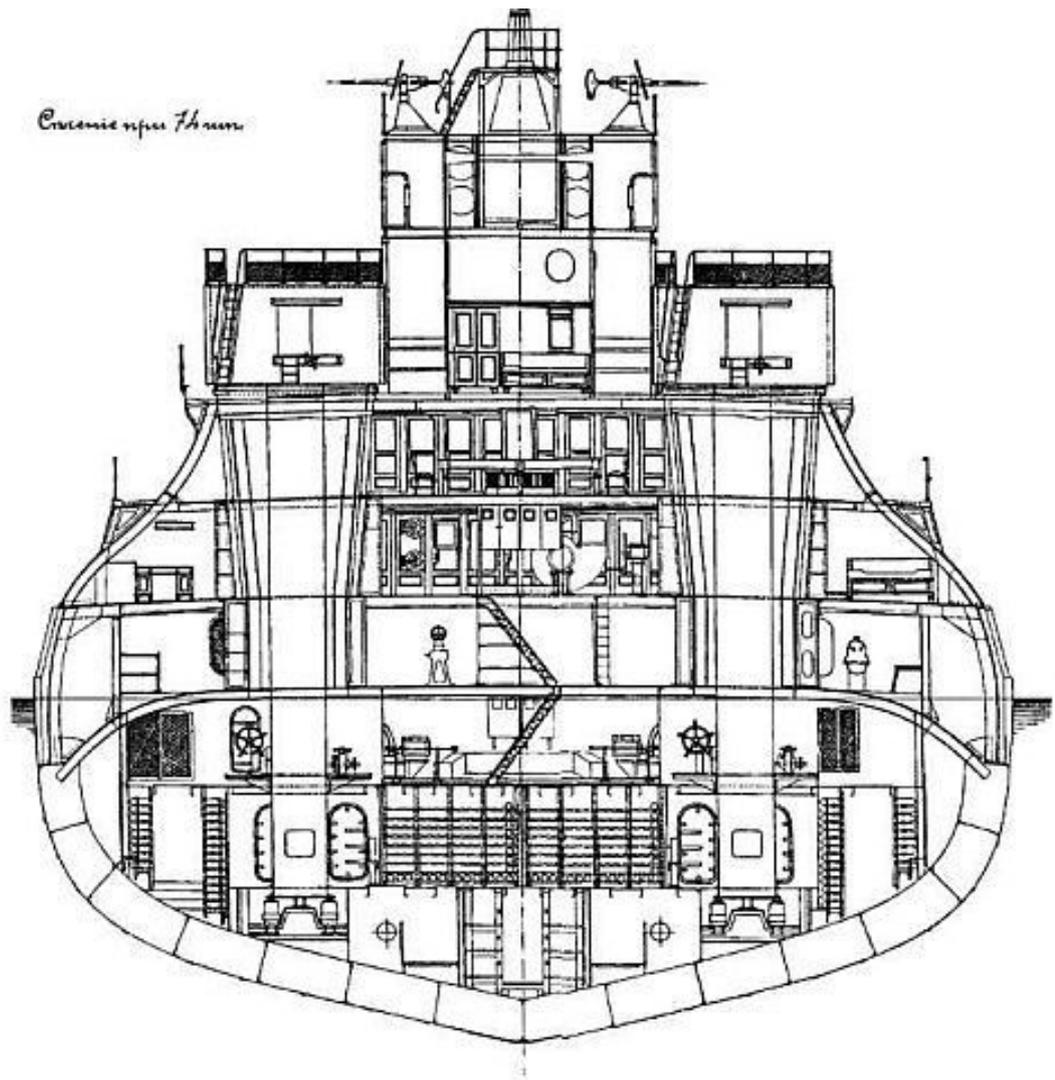


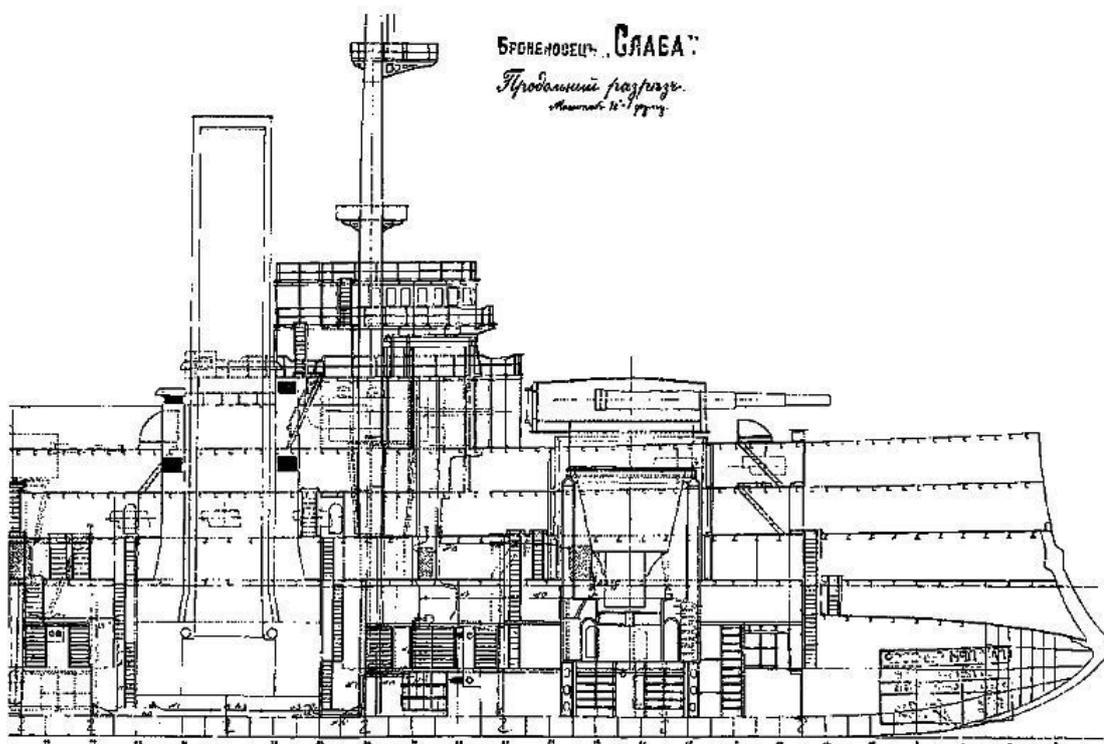
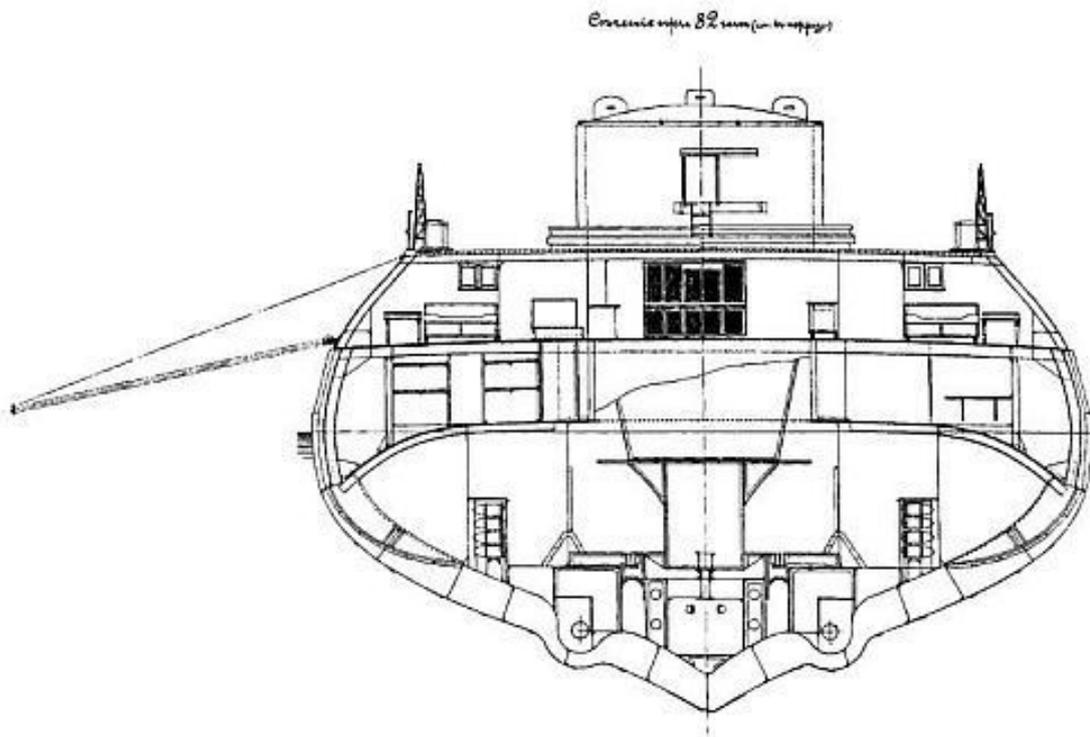


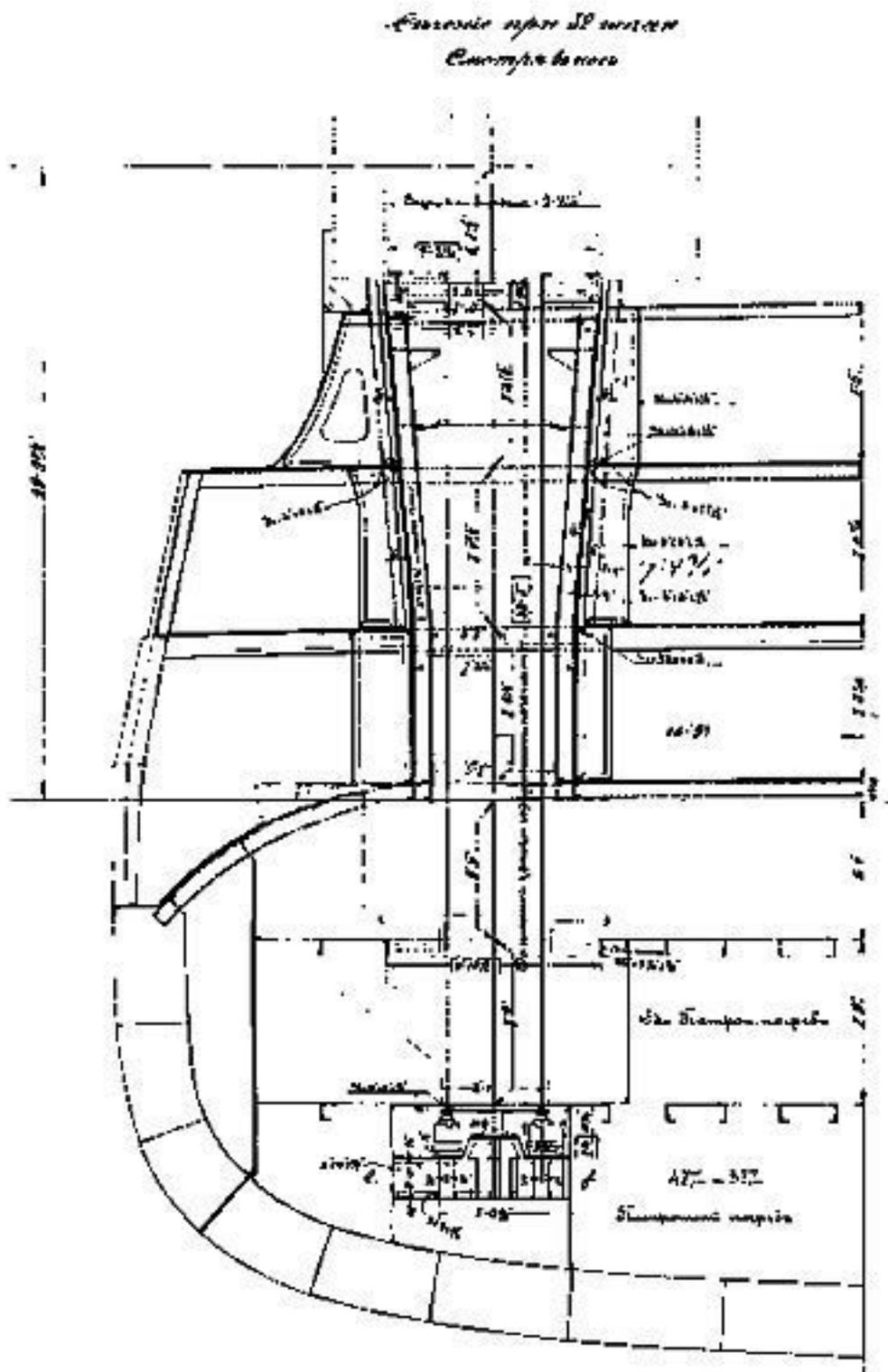
план «Слава»
1:1000
1899

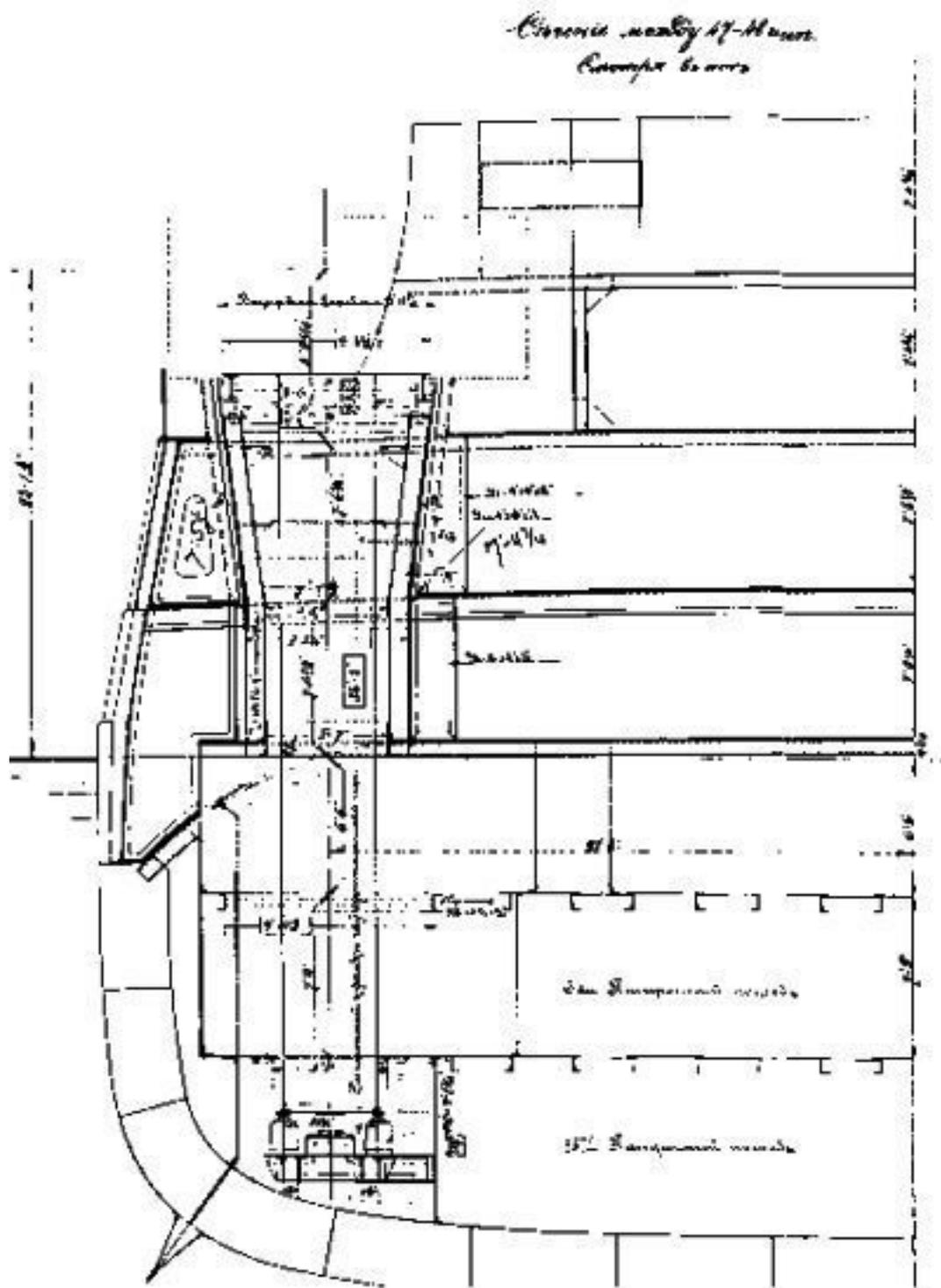


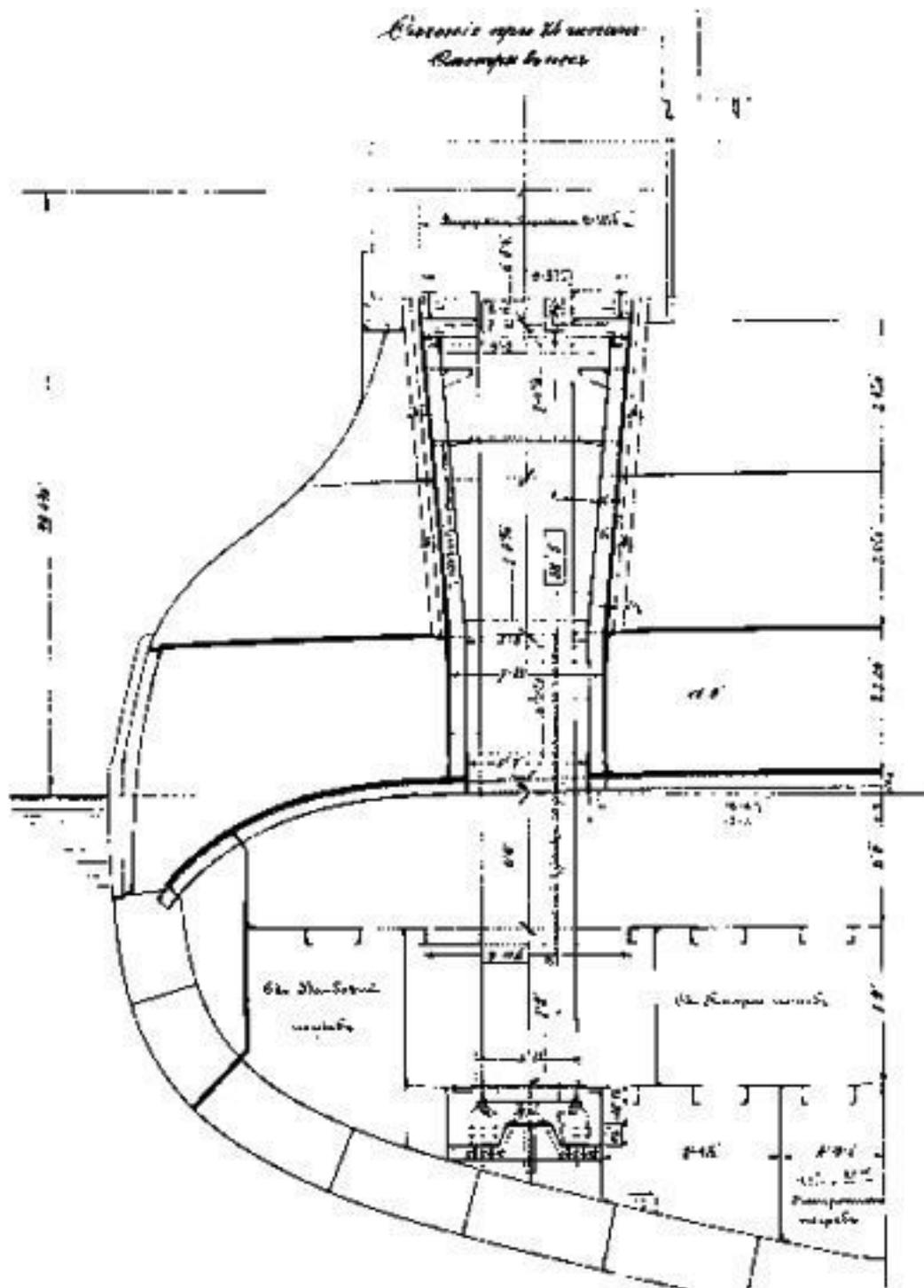
1:1000

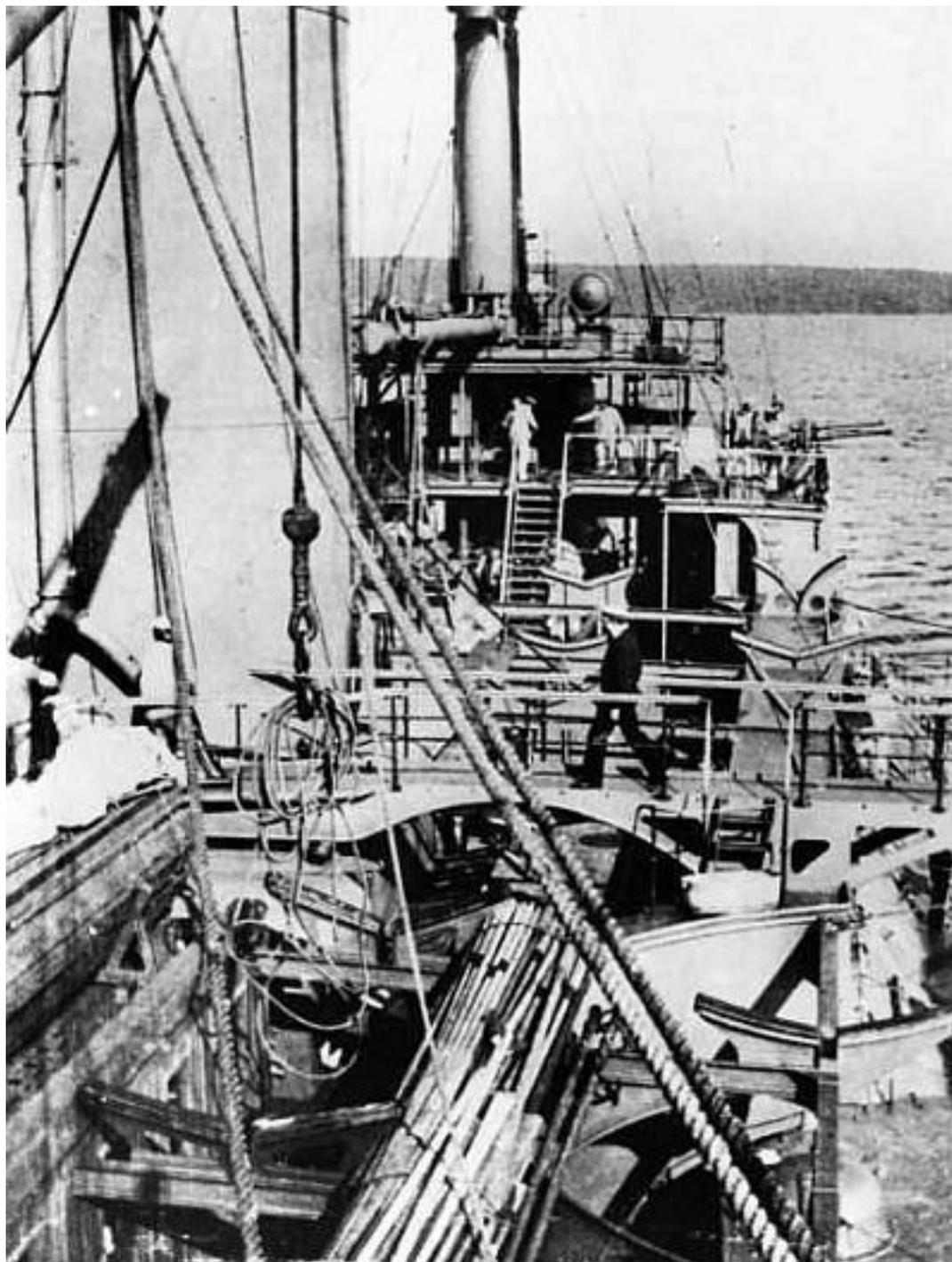




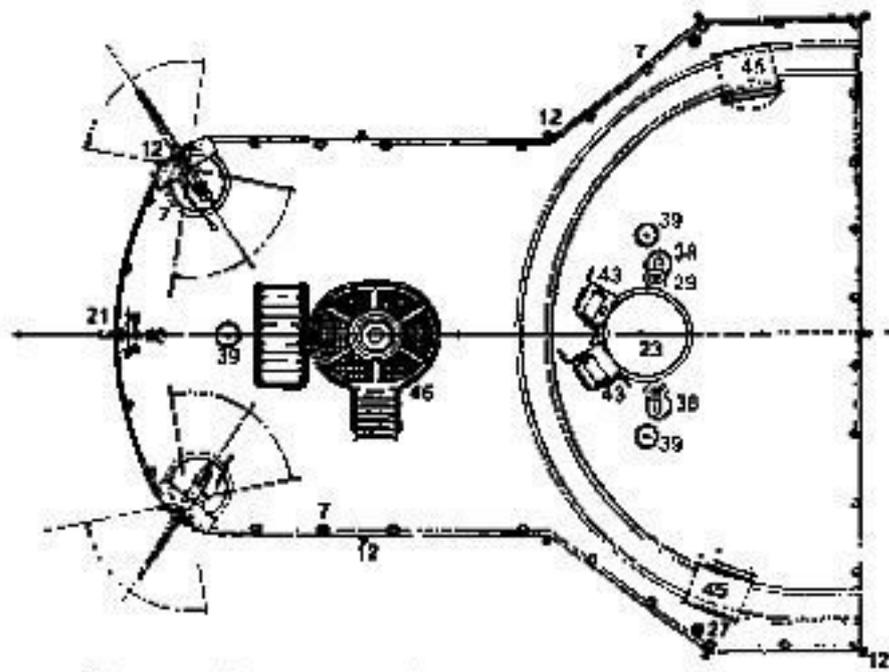




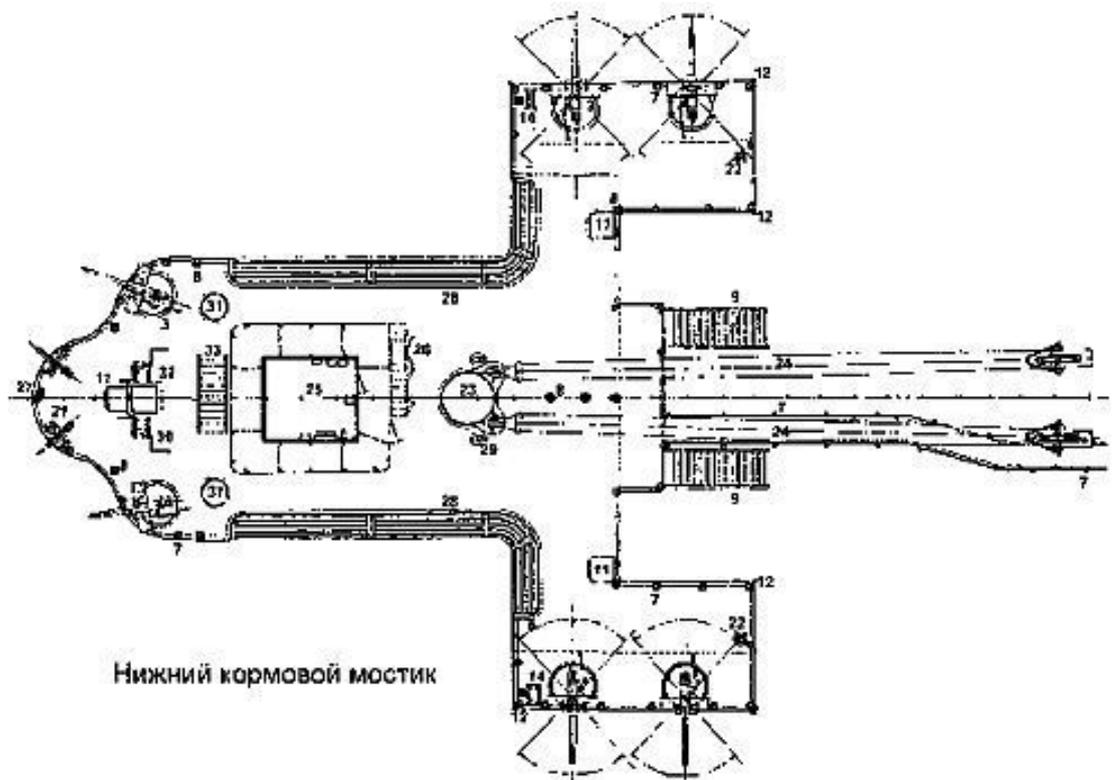




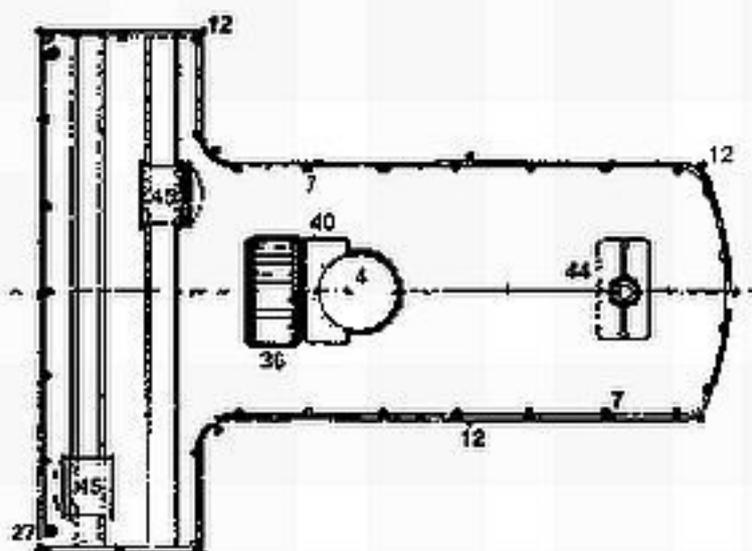
Вид на шканцы «Славы»



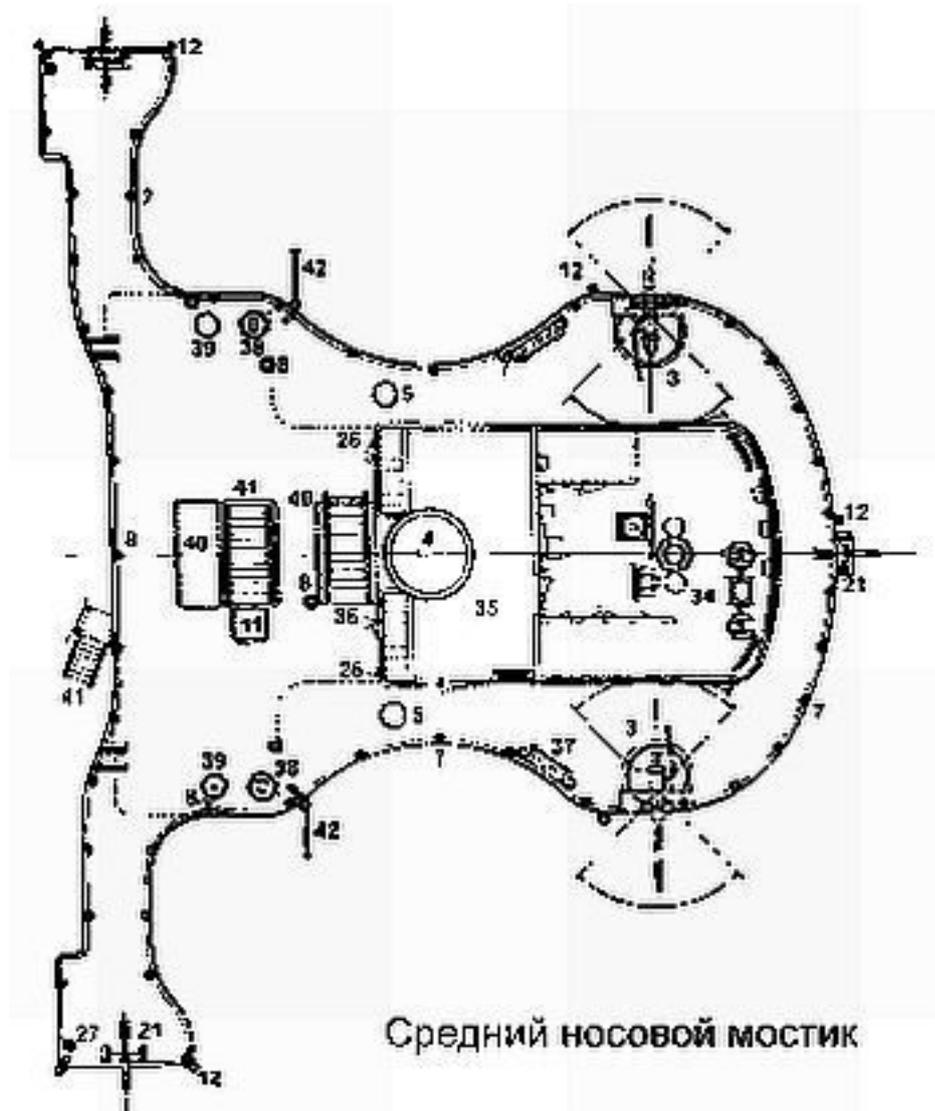
Верхний кормовой мостик



Нижний кормовой мостик



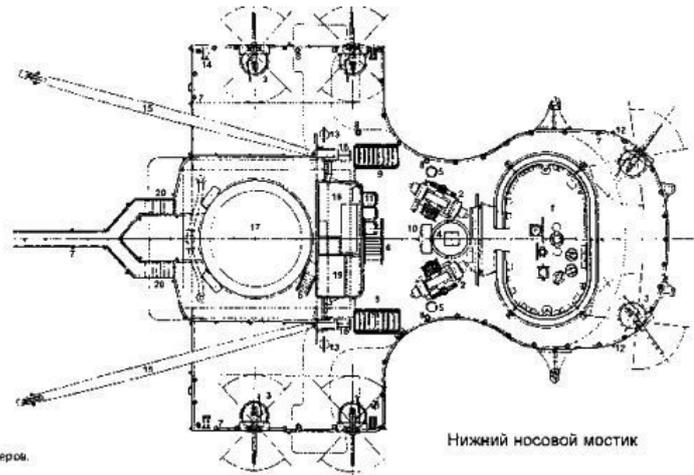
Верхний носовой мостик



Планы мостиков (копия подлинного чертежа)

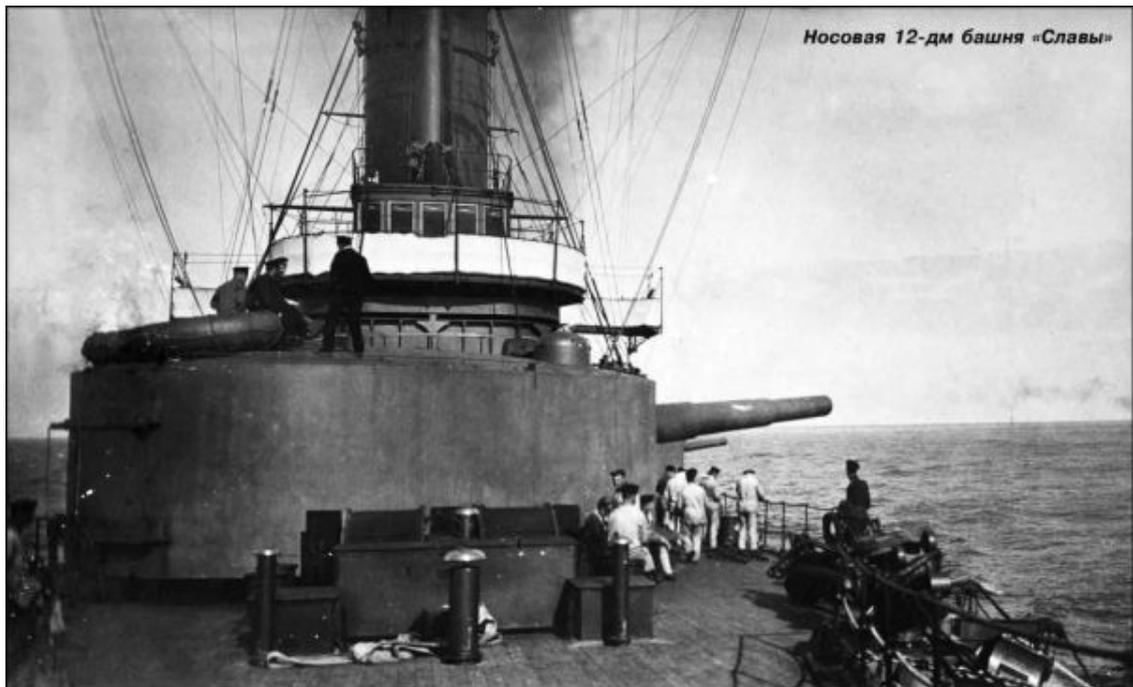
Экспликация

1. Броневая рубка.
2. Лебедка для подъёма шлюпок
3. 47 мм орудия
4. Фок-мачта
5. Горловины боевой сигнализации.
6. Трапы на средней носовой мостик
7. Деревянные стойки.
8. Пиллерсы.
9. Трапы на носовую пеллубу.
10. Электрическая станция.
11. Шкафы первых выстрелов.
12. Тентовые стойки.
13. Приводы для управления лебедками.
14. Коробки для шкивов подводного троса.
15. Стриги для подъёма шлюпок.
16. Тригги для входа на крышу котельного кожуха.
17. Дымовые трубы.
18. Походная шлюзовая рубка.
19. Кладовая для брезентов.
20. Трапы на переходной мостик.
21. Пулеметы.
22. Приводы для управления штурвалами при подходе паровых катеров.
23. Грот-мачта.
24. Стриги для подъёма паровых катеров.
25. Рубка для дальнометров.
26. Шкафы для сигнальных флажков.
27. Шпигаты.
28. Ночные сетки.
29. Горловины для подачи шкентеля.
30. Лебедки ручной подачи патронов.
31. Горловины ручной подачи.
32. Элеватор.



Нижний носовой мостик

33. Трап на верхний носовой мостик.
34. Ходовая рубка.
35. Командирская рубка.
36. Трап на верхний носовой мостик.
37. Кофель нагельная планка для косячного леса.
38. Манипуляторы.
39. Дальнометры.
40. Водопроводные системы гальюнов.
41. Трапы на носовой нижний мостик.
42. Балки для ручной подачи патронов.
43. Лебедки для подъёма фонарей Табушевина и Степанова.
44. Компас.
45. Проектор Махжана.
46. Площадка Пель-Климаса.



Вооружение

Корабль вступил в строй в 1905 г. с артиллерией, идентичной по составу всем единицам серии «Бородино». Четыре его 12-дюймовых 42,75-тонных орудия в 40 калибров длиной размещались в двух концевых башнях на шп. 20/21 и 84. Высота осей носовых и кормовых орудий над ватерлинией в нормальном грузу составляла соответственно 9,02 и 6,45 м. Двухорудийные установки, спроектированные и изготовленные петербургским Металлическим заводом, относились к типу, применённому, помимо «Славы», также на «Бородино» и «Орле» (12" установки «Александра III» и «Суворова» проектировались и изготавливались Путиловским заводом).

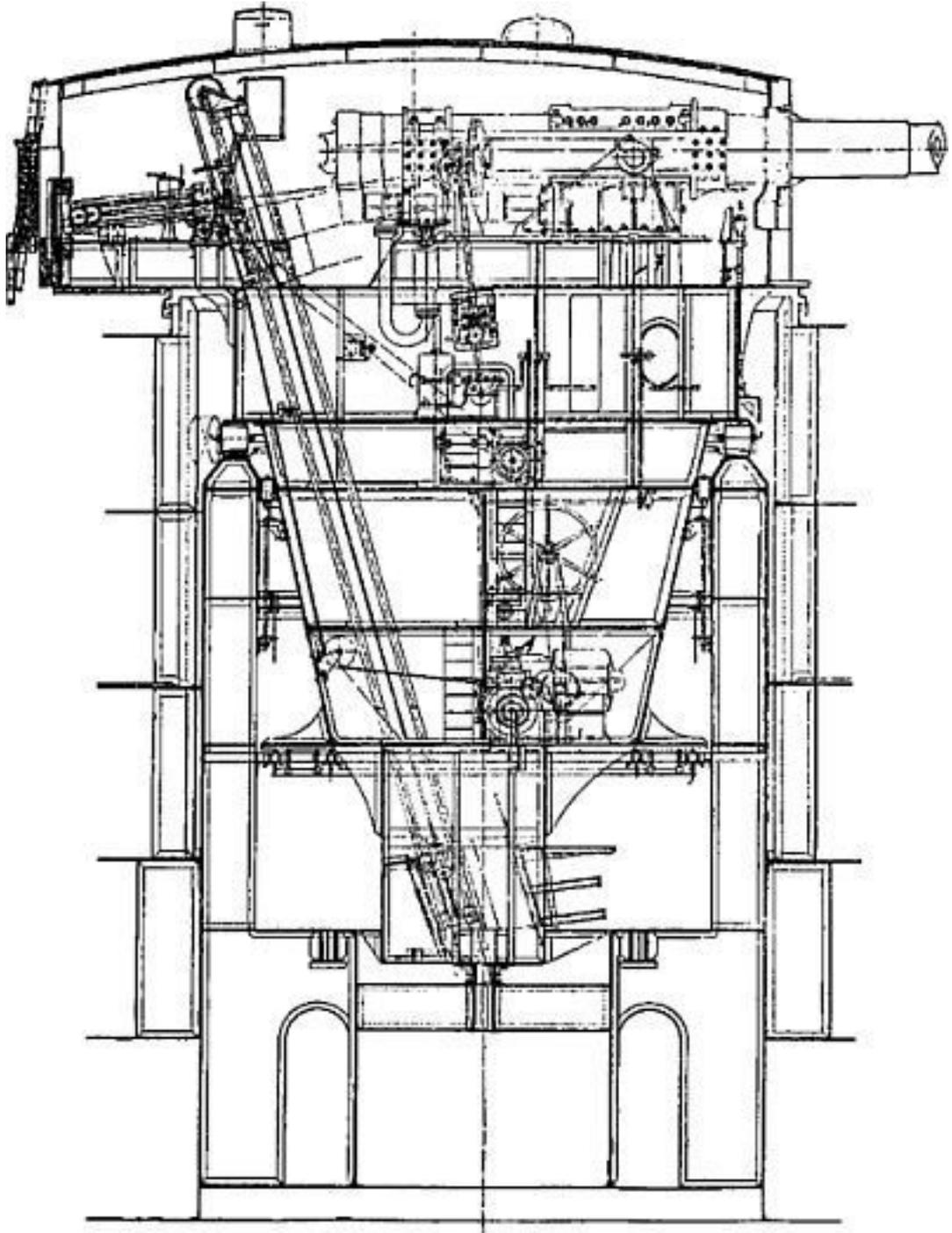
Договор на изготовление 12-дм установок для «броненосца № 8» был заключён 19 июня 1899 г. начальником ГУКиС Верховским с «Компанией СПб Металлического завода» на следующих условиях. Общий вес установок с бронёй башни и броневых дверей (254 мм), крыши (51 мм), подачной трубы (229–178 – 104 мм), броневой подшивкой шельфа (76 мм), рубашки башни (2 слоя по полдьюма каждый), рубашки брони барбета (16 мм), рубашкой и бимсов крыши башни (13 мм), бимсами, броневыми болтами, рубками башенных командиров и наводчиков, лазами, входами и всеми приводами, но без орудий, подкреплений установок (относящихся к корпусу), без приспособлений для подачи снарядов и зарядов из стеллажей к установкам по контракту не должен был превышать для носовой установки 615 т и для кормовой 563 т. Стоимость их «с принадлежностью и запасными частями», включая сборку на борту, определялась в 537 тыс. руб.

Конкретный срок сдачи не оговаривался, поскольку это напрямую зависело от времени спуска корабля на воду, которое на тот момент также не фиксировалось (до начала стапельных работ оставалось более 3 лет). Но ПМЗ обязывался «употребить все средства для изготовления установок не позднее 18 месяцев со дня получения чертежей судна с проставленными на них размерами расстояний между палубами». ⁵⁹ Обязательной указывалась сборка одной из башен на заводе для приёмки её МТК. Поставка орудий оставалась за Морским ведомством (ОСЗ) и должна была состояться не позднее, чем за два месяца до окончания установок на заводе. На сборку башен на корабле (со дня уведомления) отводилось 6 месяцев, ещё 15 дней – на регулировку механизмов и испытание установок действием (5 дней без орудий, 10 – с орудиями). ⁶⁰ Минимальная суммарная продолжительность изготовления обеих установок с монтажом их на корабле и регулировкой, при отсутствии каких-либо задержек от «строения», должна была составить 24,5 месяца.

По конструкции установки состояли из вращающегося стола овальной формы, скреплённого продольными и поперечными балками, к которому снизу приклепывалась цилиндро-коническая подачная труба с направляющими для зарядников. В верхней части центральной трубы к ней крепился погон горизонтальных катков, а к нижней – съёмные упоры для штоков гидравлических домкратов.

⁵⁹ РГАВМФ, ф. 427, оп. 1, д. 518, л. 12.

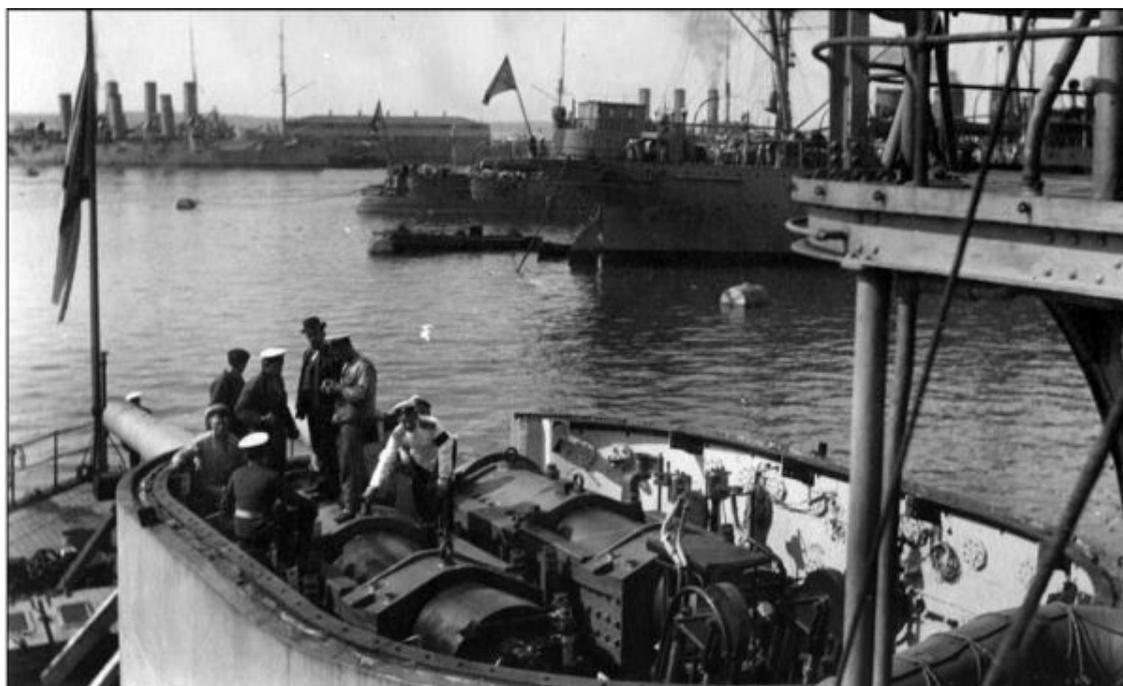
⁶⁰ Там же, л. 13.



Продольный разрез 12-дм башни «Славы» (копия подлинного чертежа)



Замена 12-дм орудий на «Славе» (Кронштадт, октябрь 1909 г.). На фото запечатлены два момента установки нового орудия ОСЗ МА № 78 в кормовую баиню линкора.



Боевое отделение овальной в плане формы имело размеры 9,65 x 6,61 м (31'8" x 21'8 3/8") (без учёта габаритов броневой двери), высоту по вертикальным плитам 2,74 м (9 фут), наибольшую (по верху брони командирского колпака) 3,70 м (12'1,5"). На вращающемся столе были установлены кронштейны литой стали для цапф качающихся рам. Станки 12" орудий в общем по типу повторяли удачные станки гидравлических установок «Трёх Святителей» и трёх кораблей серии «Петропавловск». Вертикальное наведение орудий (диапазон углов наведения +15 -5°) производилось от электропривода (два двигателя в 100 В мощностью по 4 л.с.), а также

вручную посредством двух подъёмных винтовых секторов у каждого станка. Было предусмотрено устройство одновременного наведения обоих стволов от одного привода на залп. В 1913 г. вертикальное наведение было усовершенствовано применением регуляторов скорости наводки конструкции американского изобретателя Дженни (Janney), позволявших производить перемещение орудия в основном диапазоне угла с повышенной скоростью, плавно уменьшая её до нуля при приближении к границе угла наведения. Дальность ведения огня на наибольшем угле возвышения 15° составляла 80 кб.

Горизонтальное наведение производилось по выбору двумя скоростями (не считая движения толчками) – при наибольшей установка при крене до 8° за одну минуту должна была проворачиваться на 180° , при наименьшей скорости – «не превосходить трети наибольшей». Точная наводка производилась толчками. Привод горизонтального наведения оснащался двумя электродвигателями по 50 В и 10 л.с., соединёнными последовательно. Вручную установку предполагалось проворачивать усилием 10 человек в секторе 180° за 8 минут (также при крене до 8°). Сектора горизонтального обстрела 12" башенных орудий на практике были установлены меньше допускаемых конструкцией – соответственно 254° и 260° носовой и кормовой установок (против проектных 270° – ограничители фиксировались после испытаний установок по указанию командования корабля). В процессе стрельб выяснилось, что при горизонтальном наведении на большой скорости при остановке постоянно происходил проворот башни – сдавала муфта трения. Впоследствии, при оснащении 12" установок «Славы» зимой 1912/13 гг. муфтами Дженни, с постепенным изменением скорости «этот больной вопрос отпал».

Подача боезапаса из погребов в боевое отделение осуществлялась посредством тросовых зарядников (по одному на орудие) на снаряд и два полузаряда каждый, поднимаемых электролебёдками с двигателями по 25 л.с. Зарядание каждого орудия происходило самостоятельно и независимо от другого. Досылание снарядов и зарядов производилось механическим прибойником, оснащённым электродвигателем в 5 л.с. В качестве резервных имелись ручные складные прибойники, позволявшие производить досылку без нарушения целостности тыльной брони башен (впоследствии при переходе на ручное досылание всё же пришлось проделывать отверстия для ходовых концов прибойников в тыльной броне, пойдя по пути германских линейных крейсеров с 280-мм артиллерией).



В носовой 12-дм башне «Славы» после замены орудий в 1909 г. На переднем плане – орудие ОСЗ МА № 81, оснащённое затвором усовершенствованной конструкции системы Обуховского завода

По факту задымления боевого отделения башни при открывании затвора после выстрела, выяснившемся при испытании 12" артиллерии «Императора Александра III» 15 октября 1903 г., тогдашним главным командиром Кронштадтского порта С. О. Макаровым был возбуждён вопрос об устройстве на кораблях серии «Бородино» продувания стволов. Предложение адмирала заключалось в установке над приборником небольшого электровентилятора, который, включаясь в момент открывания затвора, начинал гнать газы из ствола наружу. Старший артиллерист «Славы» Н. Гобято, оценивая его действие (эти вентиляторы были установлены по дополнительному наряду от 21 июня 1905 г.), отмечал, что «при стрельбе против ветра газы всё-таки попадают в башню» и что «бывали даже случаи, когда при открывании затвора в башню бросалось пламя».⁶¹ Впоследствии в 12-дм башнях «Славы» установили систему продувания стволов конструкции Металлического завода, применившего «выдвигающиеся при откате трубы».

Основным недостатком 12" установок на первых порах продолжала оставаться медленность заряжания. В своём отчёте по итогам кампании 1906/07 гг., когда установки «Славы» были всесторонне освоены экипажем, старший артиллерийский офицер линкора лейтенант Н. Гобято отмечал, что цикл заряжания 12" орудий корабля составляет 90 сек (при условии, что зарядник был уже загружен) – втрое больше, чем на британских «эдуардах» (30 сек), и ещё более, чем на французских «республиках» (26 сек). Эта медлительность в значительной степени объяснялась 20-секундным промежутком времени на открывание затвора, обусловленного его конструкцией: применявшийся в русских 12"/40 орудиях одноступенчатый шестисекторный затвор системы М. Ф. Розенберга мог открываться и закрываться только вручную, для чего соответствующий номер расчёта должен был сделать 27 полных оборотов тяжёлым рычагом.

⁶¹ А. Г. Дукельский. Исторический очерк развития проектирования и изготовления башенных установок в России, 1886–1917. – М: Изд. Аргуправления РККА, 1931. С. 172.

Сказывалась и необходимость придания орудию для открывания затвора нулевого угла возвышения, затем перемещение орудия в угол заряжания (7°), снова приведение в угол закрытия затвора (0°) и уже потом наводку. Неудовлетворительной являлась конструкция зарядника, желобов подачи, на которых картузы с порохом систематически рвались при досылании; неудачной была проводка гальванической стрельбы с большим количеством контактов, из-за чего аккумуляторы периодически самопроизвольно разряжались.

6-дюймовая артиллерия – 12 орудий Канэ в 45 калибров длиной – размещалась в 6 парных башнях в носу, середине и корме корпуса на шп. 31/32, 47/48 и 73/74 (высота осей орудий над ватерлинией соответственно 8,71, 6,55 и 8,45 м). Подписание договора на изготовление 6-дм башен последовало без малого через год после контракта на 12-дюймовые.

30 мая 1900 г. ГУКиС в лице вице-адмирала Верховского заключил контракт с ПМЗ в лице его «доверенного» инженера-технолога Н. Д. Лесенко на поставку 6-дм башенных установок на следующих условиях. Их вес определялся приводимым фрагментом договора: «Наибольший вес, допускаемый для башенных установок с бронёй башни, подачной трубы, крыши, броневой подшивкой под выдающуюся за подачную трубу часть башни, двумя слоями рубашки брони и одним слоем рубашки подачных труб и крыши башни, бимсами, броневыми болтами, рубками башенного командира и комендоров, горловинами для выбрасывания стреляных гильз, входами и всеми приводами, но без орудий, приспособлений для подачи снарядов и патронов из бомбовых и патронных погребов, без фундамента и подкреплений установки, делаемых строением, без запасных частей и инструментов – не должен превышать для носовой и кормовой башен по 153, а для средних – по 120 английских тонн, всего на судно 870 т».⁶²

Подрядчик, «употребляя все средства для безостановочного исполнения настоящего заказа», обязывался «окончательно сдать на заводе, в техническом отношении, башенные установки в разобранном виде» не позднее 29 января 1903 г. Как и в случае с 12-дм башнями, оговаривалась обязательная предварительная сборка на заводе одной из 6-дм установок с демонстрацией комиссии МТК действия всех её функций подачи и наведения (кроме стрельбы).

В компетенцию заказа 6-дм установок ПМЗ не входили:

1. Жёсткий цилиндро-конический барабан с необходимыми связями с корпусом судна для укрепления на нём внешнего погона для вертикальных катков и нижнего погона для горизонтальных катков.

2. Рубашка броневых труб.

3. Все переборки и укрепления палуб в местах вырезов для центральных труб башен.

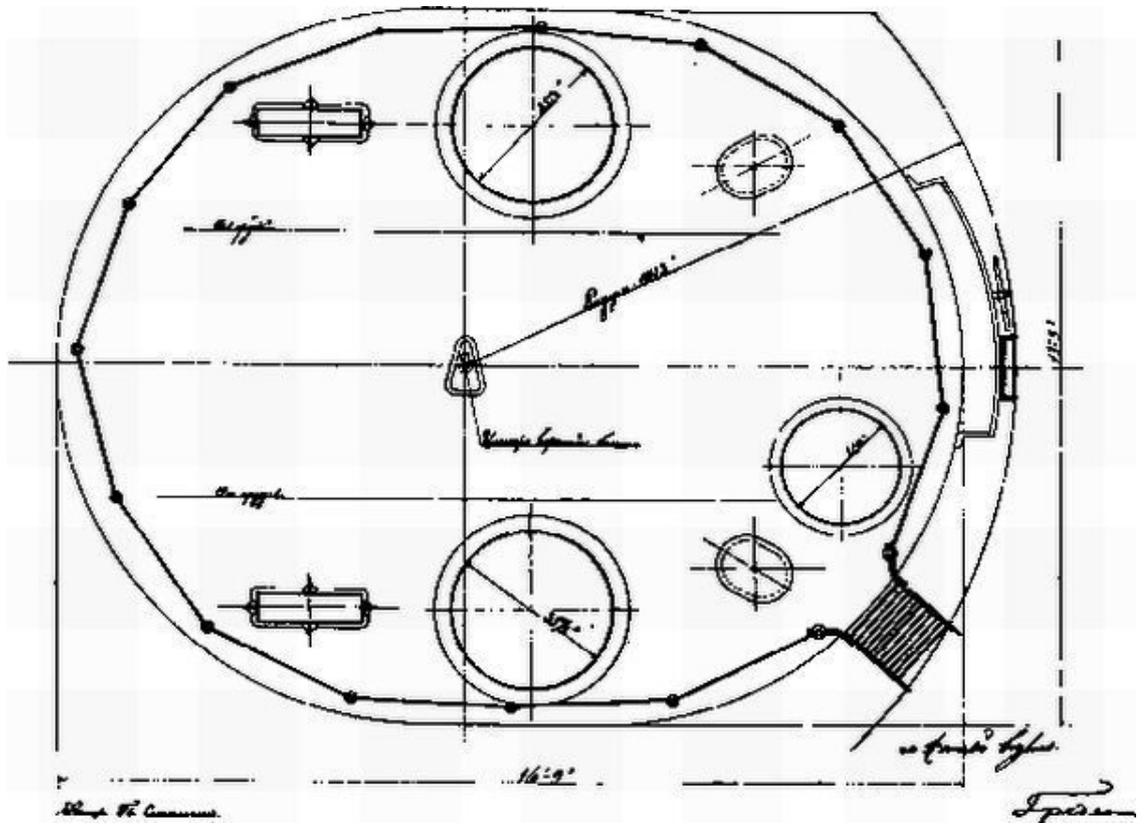
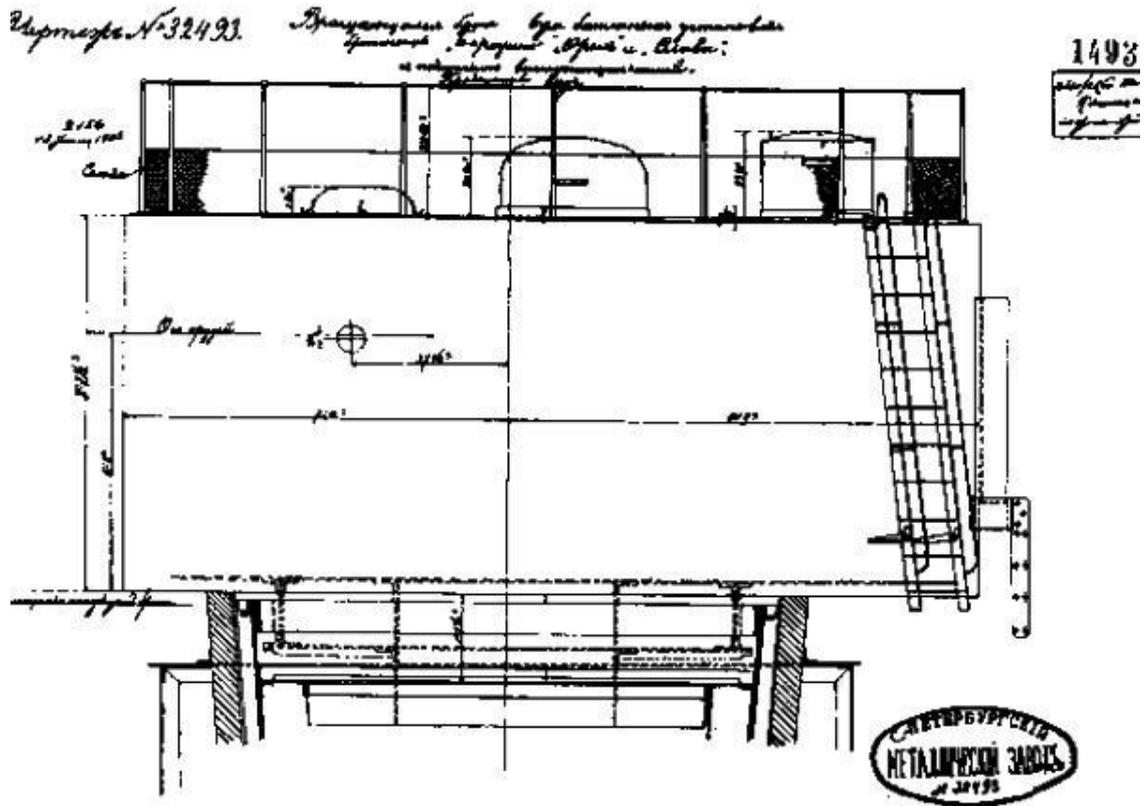
4. Основания под домкраты и подушки креплений по-походному.

5. Крепление палуб для оснований нижних штыров.

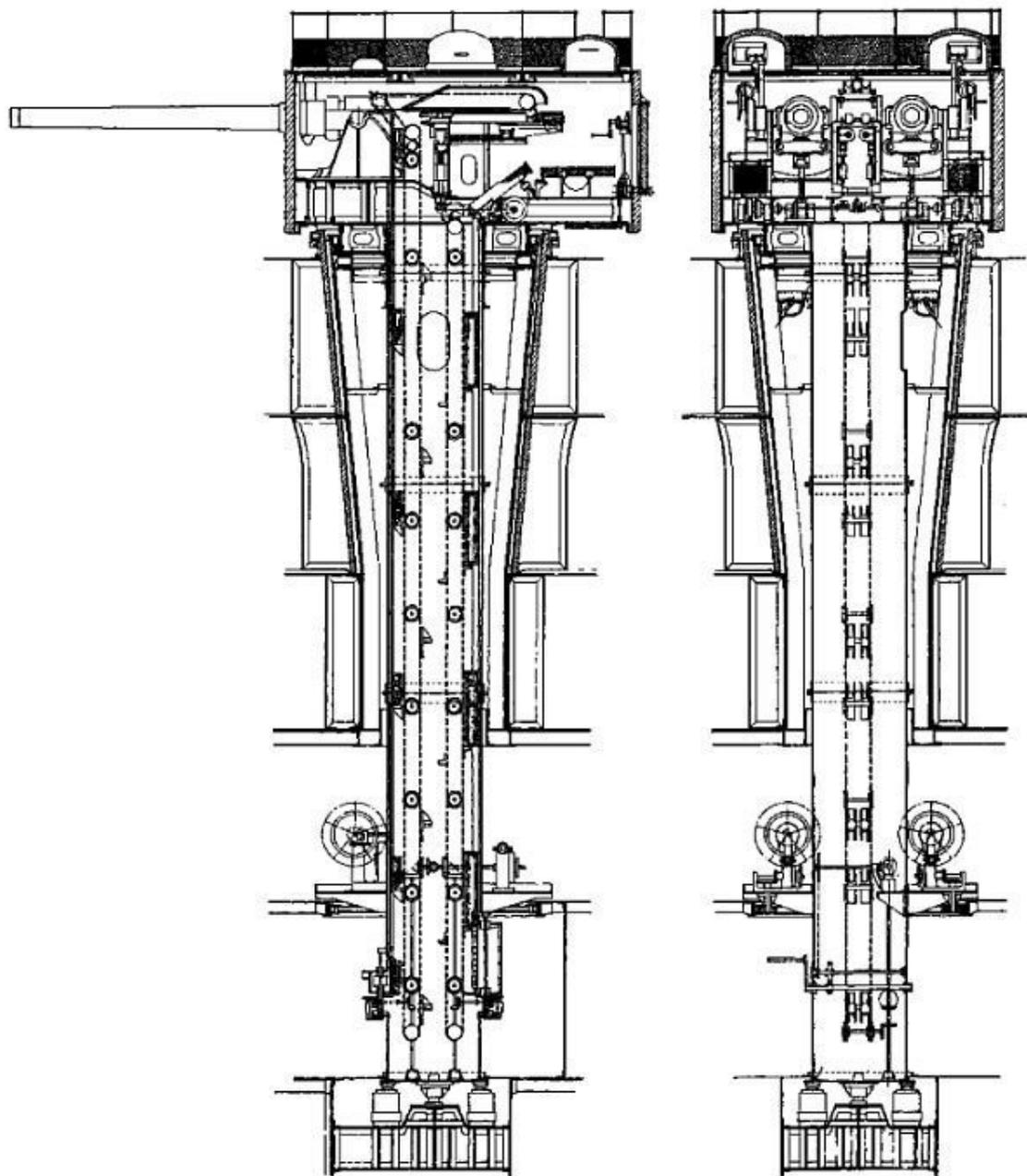
6. Переговорные трубы или специальные телеграфы и телефоны для переговоров из башен.⁶³

⁶² РГАВМФ, ф. 427, оп. 1, д. 518, л. 2.

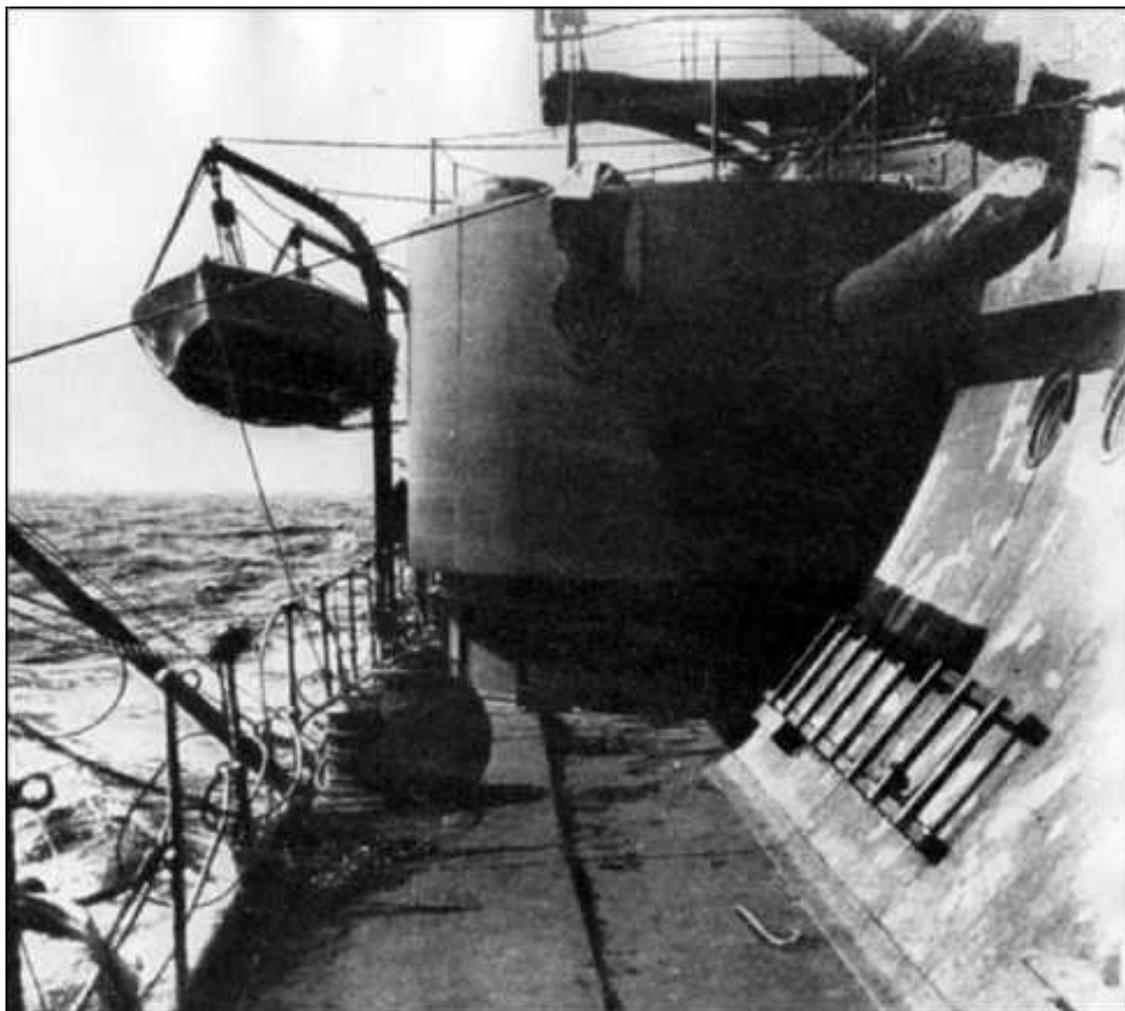
⁶³ Там же, л. 3. об.



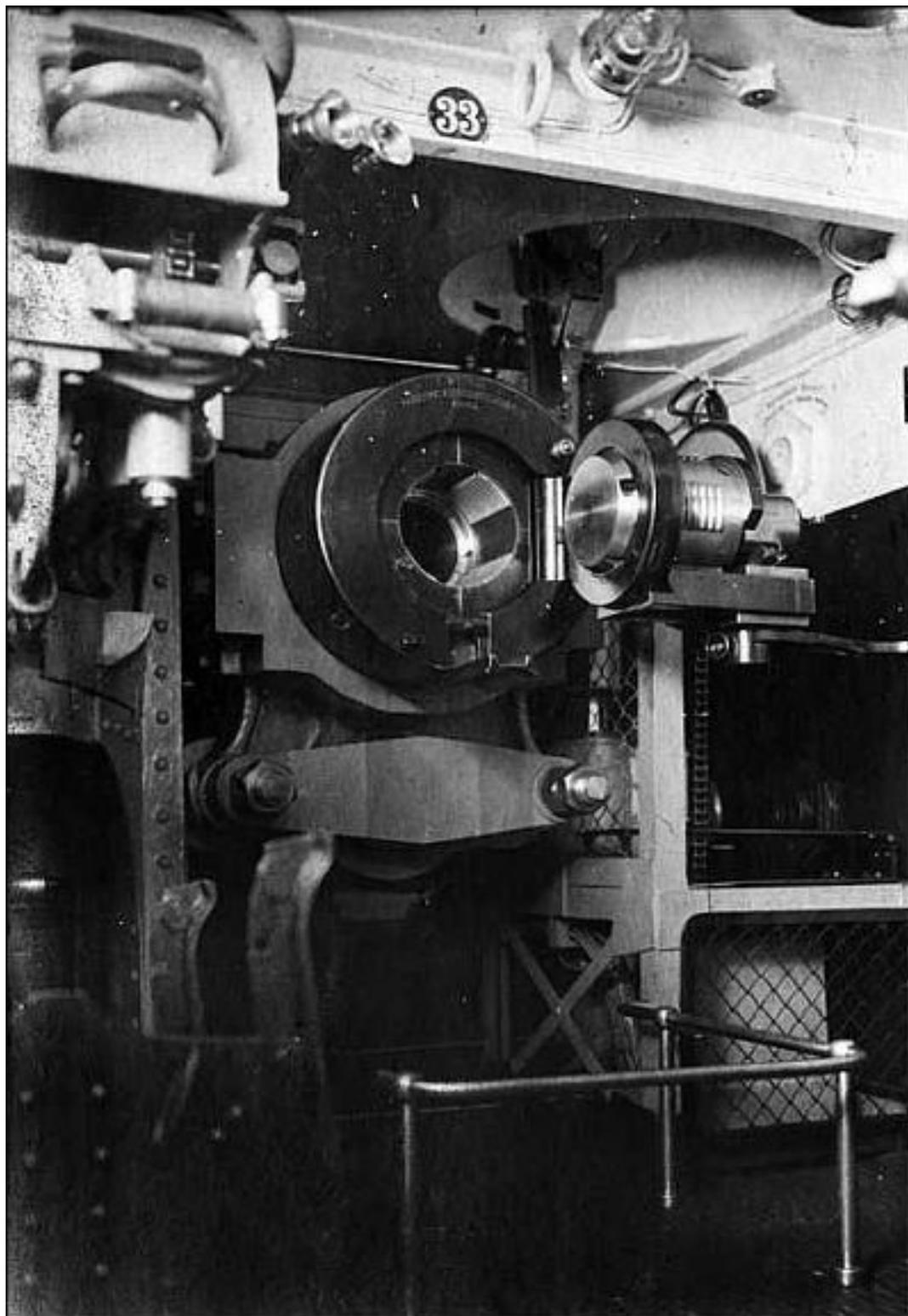
Общий вид б-дм башни (копия подлинного чертежа)



Продольный и поперечный разрезы 6-дм башни (копия подлинного чертежа)



Средняя 6-дм башня правого борта



Фрагмент интерьера кормовой 6-дм башни правого борта. В центре – казённая часть 6-дм/45 орудия № 453 (судовой номер 33) с откинутым затвором. Хорошо просматривается также площадка наводчика.

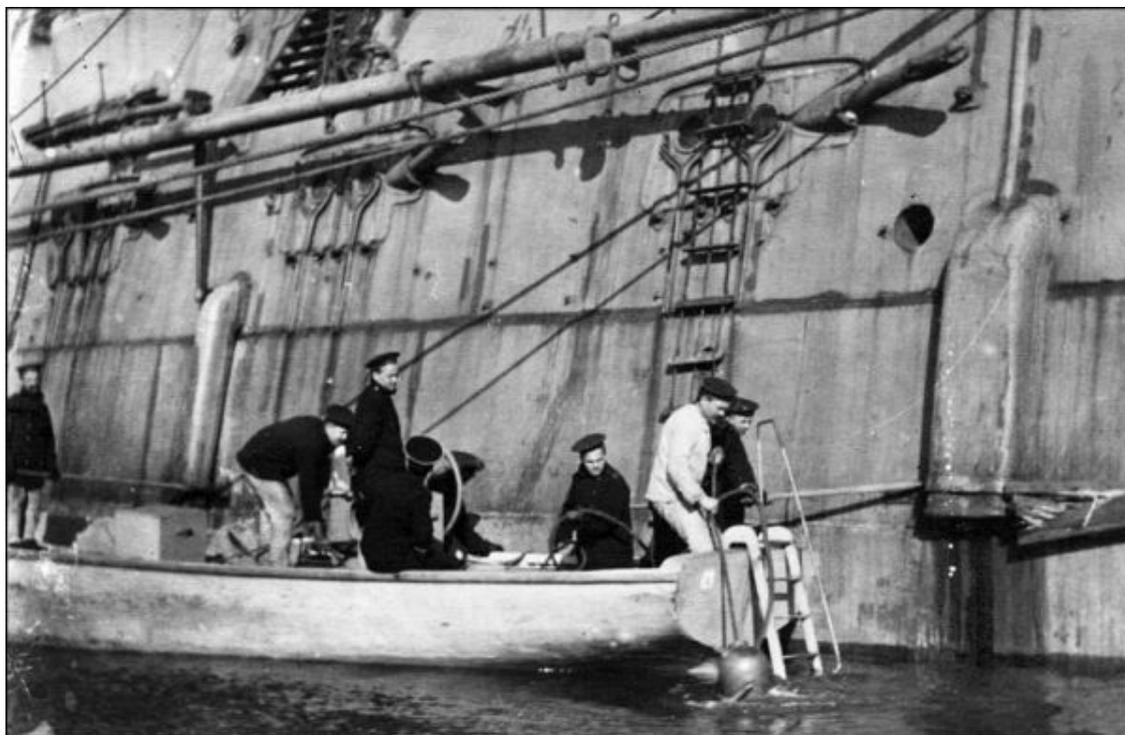


Обслуживание 6-дм орудия левой носовой башни правого борта (нанесение смазки после банения). На палубе виден трос, с помощью которого проводилось машинное банение

Цена на изготавливаемые Металлическим заводом башенные установки «с машинами, приводами, приспособлениями для прицеливания, прицелами и мушками, принадлежностями, инструментами, запасными частями, шельфом и рубашкой из двух листов (толщиной

3/8 дм каждый) для вертикальной защиты, кронштейнами, бимсами и 1/2 дм рубашкой под куполообразной крышей установки, рубками для прикрытия башенных командиров и комендоров, приспособлением для крепления по-походному башен и орудий, со сборкой установок на броненосце», определялась в 632 тыс. руб.⁶⁴

Создавая свой проект 6" башни, завод особое внимание уделил конструкции станка орудия, поскольку к тому времени уже выявились недостатки существующих палубных станков Канэ. Переконструируя станок, ПМЗ приблизил центр тяжести откатывающихся частей к оси орудия, компрессор, как и в станке Канэ, откатывался вместе с орудием, но два пружинных накатника, располагавшихся по бокам станка, были неподвижны. 6-дюймовые башенные станки «Бородино», «Орла» и «Славы» (а также идентичные им станки также ПМЗ крейсеров «Богатырь», «Олег», «Кагул» и «Очаков») впоследствии послужили основой для проекта палубных станков Металлического завода на центральном штыве. И вертикальное наведение (+20 -5°), и горизонтальное производилось как от электропривода, так и вручную. 6" орудия в 45 калибров имели раздельно-гильзовое зарядание; подача боезапаса из погребов осуществлялась норями (бесконечная цепь Галля с ковшами для элементов боезапаса) – снарядной (под дульной частью пушек) и зарядной (под казённой частью). Нории для снарядов и патронов общими приводами были связаны между собой так, что подача снарядов и патронов в башню производилась одновременно. Загрузка ковшей норий в погребах производилась: снарядов – хrapами, гильз – вручную. Поданные в боевое отделение башни снаряды из ковшей опрокидывались на качающиеся лотки, откуда по неподвижным желобам протаскивались в откидные желоба для досылания в камору орудия. Досылание производилось ручным приборником в пределах угла зарядания +3–3°. В службе сектора обстрела носовых 6" башен «Славы» левого и правого борта составляли соответственно 138 и 140° (по проекту 135°), кормовых – 125 и 135° (по проекту 135°), средних – 145 и 153° (по проекту 176°).⁶⁵

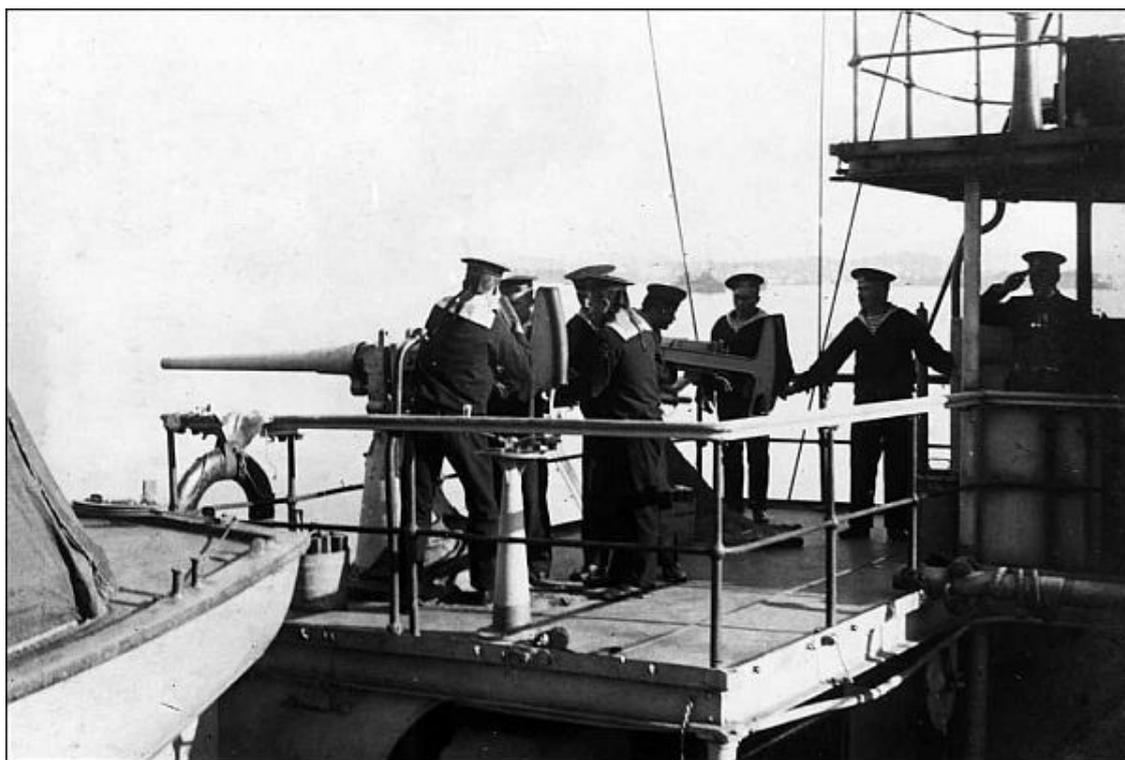


⁶⁴ РГАВМФ, ф. 427, оп. 1, д. 518, л. 2, Всеподданнейший отчёт по Морскому министерству за 1897–1900 гг. С. 104.

⁶⁵ РГАВМФ, ф. 771, оп. 1, д. 9, л. 46 об.

Спуск водолаза у борта «Славы». Хорошо просматривается устройство ставень батареи 75-мм орудий по правому борту

В соответствии с исходным проектом противоминная артиллерия «Славы» подразделялась на два калибра – 75-мм/50 орудия располагались за бронёй в трёх казематах (носовом, среднем и кормовом), 47мм пушки были установлены открыто на носовых и кормовых мостиках. Из 20 75-мм орудий системы Канэ на палубных станках ОСЗ (на боковом штыре, конструкции А. П. Меллера) по 4 находилось в казематах в оконечностях и 12 – в единой батарее под верхней палубой в средней части корабля (шп. 31/32 – 63). В концевых группах орудия противоположных бортов разделялись продольными 25-мм противоосколочными переборками; в средней – поначалу располагались в пределах единого пространства, отделяясь друг от друга по бортам лишь короткими 3-метровыми траверсами. Проектную живучесть 75-мм орудий батареи можно признать, таким образом, невысокой – разрыв крупнокалиберного снаряда в ней мог привести к серьёзным разрушениям в системе воздухопроводов машинно-котельных отделений и дымоходов, а также крупным потерям в личном составе расчётов орудий. На «Славе» зимой 1904/05 г. за орудиями батареи были установлены продольные переборки в 5 мм (3/16"). Эта мера, правда, имела целью в первую очередь совершенствование непотопляемости – подобная тонкая преграда не могла удержать сколько-нибудь крупных осколков пробившего наружную броню снаряда.



Салют из 47-мм орудий правого борта

Углы вертикального наведения большинства 20 75-мм орудий несколько различались между собой и варьировались в пределах от $+20,5^\circ$ до $-14,2^\circ$ (при проектных $+20^\circ -15^\circ$). Высота осей 75-мм орудий над ватерлинией (согласно тактическому формуляру) составляла: для носовой группы – 5,72 м, средней – 2,89 м и кормовой – 3,20 м. Неудивительно, что подобные характеристики, в первую очередь для орудий средней и кормовой батарей, не вызвали одобрения плавсостава. При обсуждении вопроса о включении достраиваемой «Славы» в

состав будущего подкрепления уходящей 2-й эскадре инициатором перераспределения её 75-мм орудий выступил командующий уходящим флотом контр-адмирал З. П. Рожественский. Летом 1904 г. он возбудил вопрос о ликвидации на корабле средней батареи и переносе 12 75-мм орудий из неё на мостики, на места 47-мм пушек. Однако эта инициатива не получила развития, поскольку при докладе вопроса генерал-адмиралу Алексею Александровичу великий князь распорядился «батарею 75-мм [орудий] оставить без всяких изменений там, где она находится».

Окончательно орудия средней батареи «Славы» были демонтированы лишь с началом Первой мировой войны, а их порты заделаны бронёй только перед началом кампании 1917 г. К этому времени и остальные палубные 75-мм орудия были окончательно исключены из состава артиллерии линкора.

47-мм артиллерия корабля, изначально состоявшая из 20 орудий (16 на носовых и кормовых мостиках и 4 для вооружения минных катеров), к 1907 г. была демонтирована. Исключение составили четыре орудия на нижнем кормовом мостике (высота осей стволов над ватерлинией 11,60 м), переведённые в разряд салютных. После снятия в начале 1905 г. фор-марса с четырьмя 3-линейными пулемётами на корабле продолжали штатно числиться 8 пулемётов – они устанавливались на носовых и кормовых мостиках. Два из восьми являлись десантными, но также имели свои места на мостике.

Погреба боезапаса «Славы» разделялись на три группы: носовую, среднюю и кормовую. Носовая включала в себя 75-мм патронный погреб, 12" бомбовый погреб (вокруг установки на платформе), два 12" зарядных погреба (подбашенный и предбашенный, двухъярусный), по два бомбовых и патронных 6" погреба и 47-мм погреб (летом 1908 г. переделан для 340 6" практических патронов; соответствующее количество практических снарядов складировалось в проходах). Средняя группа включала два 75-мм патронных погреба и по два 6" бомбовых и патронных погреба. Кормовая группа состояла из 75-мм патронного погреба, бомбовых и патронных погребов 6" орудий (по два), трёх бомбовых и двух зарядных 12" погребов (на платформе). Погреба 12" орудий были кольцевого типа, впервые применённые на «Цесаревиче». Всего было предусмотрено места: для 12" орудий – 324 снарядов и 633 «боевых полузарядов», для 6" – 2775 снарядов и 2847 патронов, для 75-мм – 463 беседки (7408 патрон).⁶⁶

Погрузка боезапаса осуществлялась через находящиеся в носу по каждому борту на батарейной палубе полупортики, над каждым из которых располагалась шлюпбалка яла-шестёрки. От полупортиков по обоим бортам простирались рельсы с ответвлениями над 12" погребами, куда посредством талей опускались снаряды и заряды. Снаряды и патроны для 6" орудий переносились на руках, 75-мм подавались вручную в казематы, откуда в беседках развозились по элеваторам.

Совершенствование доцусимского комплекса артиллерии «Славы» продолжалось в течение всего периода службы корабля, вплоть до осени 1917 г. В 1905 г., ещё до вступления в строй, с фок-мачты исчез марс с пулемётами, в 1905–1906 гг. количество 47-мм пушек постепенно сократилось до 4 салютных орудий на нижнем кормовом мостике. Зимой 1911/12 г. были установлены башенные регуляторы скорости наводки («муфты Дженни»), но отладка их затянулась, продолжалась в течение всего 1912 г. и была в основном завершена к началу кампании 1913 г. Перед кампанией 1914 г. в обеих 12" башнях перешли на ручные прибойники, для чего пришлось выполнить круглые вырезы диаметром 127 мм (5") в тыльной броне боевого отделения башен по направлению осей орудий при угле их склонения в -2° (для удобства досылания вручную).⁶⁷

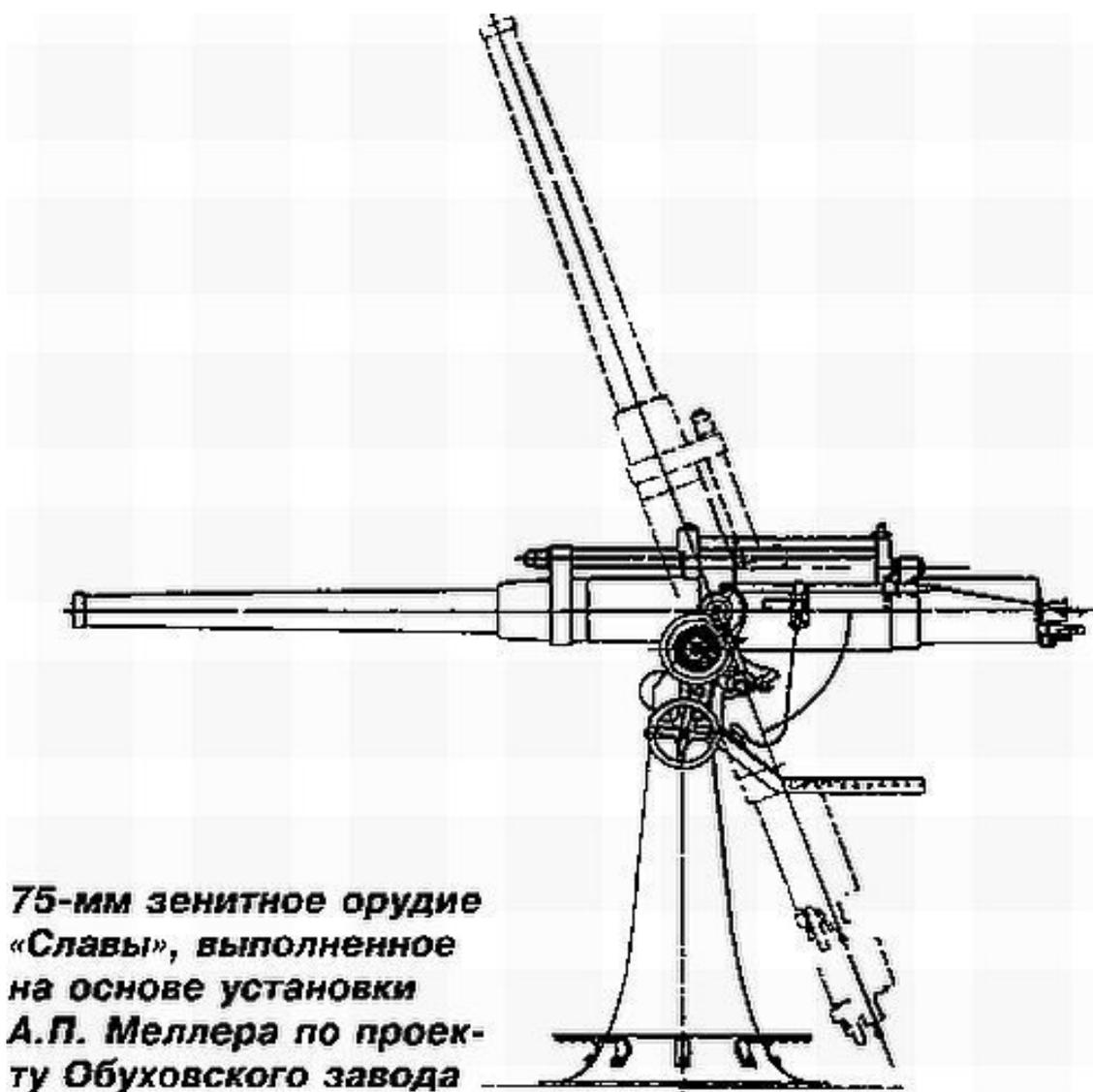
⁶⁶ РГАВМФ, ф. 771, оп. 1, д. 9, л. 50.

⁶⁷ РГАВМФ, ф. 902, оп. 1, д. 90, л.

Особенно много усовершенствований пришлось на период, начиная с осени 1915 г., когда по результатам минувшей кампании, давшей обширный боевой опыт, на линкоре, не дожидаясь начала производства работ ремонтными бригадами портов, собственными силами начали производить необходимые усовершенствования. Носовая 12" установка была оборудована в качестве запасного командного пункта управления кораблём – в неё провели дополнительные телефоны и переговорные трубы. В подбашенном отделении (верхнем отделении подачной трубы) каждой 12" башни был оборудован перегрузочный пост на 20 снарядов, куда они подавались заранее перед боем. Таким образом, при стрельбе снаряды для первых 40 выстрелов загружались в зарядники с этого импровизированного поста первой подачи, что увеличивало скорость стрельбы на каждый выстрел на 20 сек. Зарядники судовыми средствами были переделаны для снарядов с баллистическими наконечниками («настолько удачно, что заводской работы не требуют»). В погребах, также судовыми средствами, были оборудованы места хранения на 200 подобных 12" снарядов. После всех этих переделок линкор мог принять в погреба, перегрузочные посты и подбашенные отделения до 480 12" снарядов против «имеемых обыкновенно» прежде 280. Для обеспечения дополнительных снарядов полужарядами в среднем 75-мм погребе судовыми средствами оборудовали запасную 12" кюйт-камеру на 160 мест. По результатам боёв с германским флотом в Ирбенах 26 июля, 3 и 4 августа 1915 г. командованием линкора был поднят вопрос об увеличении углов возвышения 12" орудий с 20 до 22,5° (это не требовало замены зубчатых секторов вертикального наведения). По наблюдениям со «Славы», германские линкоры класса «Брауншвейг» имели дальность действия их тяжёлых орудий до 110 кб, а «Нассау» – до 120 кб. При этом как русский линкор, ведя огонь 12" снарядами «образца 1915 г.» с баллистическими наконечниками, при имевшемся 20° угле возвышения мог действовать только до 89 кб и был вынужден пускаться в импровизацию с креном в 3° на нестреляющий борт. Это увеличивало дальность до 98 кб, но в то же самое время вело к риску получения подводной пробоины в незащищённый борт ниже шельфа броневоего пояса. В рапорте старшего артиллериста «Славы» лейтенанта Ю. Ю. Рыбалтовского от 20 августа 1915 г. в штаб начальника 2-й бригады линкоров приводился подробный перечень потребных для этого работ и указывалось, что при доведении угла возвышения до 22,5° наибольшая дальность снарядами с наконечниками увеличится до 110 кб, а с креном в 3° – до 115 кб.

В 6-дюймовых установках линкора изменили подачу снарядов – убрали откидные лотки и снаряд из нории поступал теперь прямо на неподвижный лоток, откуда попадал в руки снарядного номера расчёта. Практическая скорость стрельбы установок составляла 3 залпа в минуту на наибольших углах возвышения и 4 на средних (при скорости подачи до 7 выстрелов в минуту, признававшейся достаточной). Максимальная дальность действия орудий составляла 62 кб (76 при использовании снарядов с баллистическими наконечниками). Приказом начальника эскадры от 16 июля 1915 г. 6" артиллерия линкора зачислялась в противоминный калибр, что и было проведено на корабле. Судовыми средствами все 6" башни были приспособлены для подачи снарядов с баллистическими наконечниками – снаряды поднимались из погребов с уже навинченными колпаками, поскольку из-за тесноты в башне (в бою здесь находилось 14 человек) производить операцию навинчивания непосредственно перед выстрелом было невозможно; погреба приспособили для хранения 1000 таких снарядов. На практике все 3 6" башни одного борта к этому времени могли действовать по одной цели только в пределах диапазона курсовых углов 60–120°, почему для его расширения командование линкора считало «крайне желательным» дальнейший частичный демонтаж надстроек спардека. Как и для 12" башен, являлась необходимой замена комендорских колпаков «старого образца» на крыше с большими вырезами (под голову наводчика) на небольшие только для объектива перископического прицела. Помимо этого, требовалось оборудование устройства продувания орудий, отсутствовавшего совершенно («отчего и бывали случаи потери сознания части прислуги башни»).

С 17 июля по 4 августа 1914 г. на «Славе» были сняты все 12 орудий центральной батареи и оставлено по 4 75-мм орудия в носовом и кормовом казематах. Уже 16 августа 1915 г. решением начальника штаба командующего флотом было предписано снять с корабля все оставшиеся 8 75-мм орудий и отправить их с боезапасом в Ревель. Однако на линкоре не очень спешили с исполнением – ждали обещанных к сентябрю двух 75-мм зенитных пушек в дополнение к имевшемуся с января 1915 г. единственному 40-мм зенитному автомату «Виккерс» (поступил с канонерской лодки «Гиляк»), особенностью которого являлся прибор автоматической установки дистанционных взрывателей. Но лишь 28 декабря на «Славу» были отправлены на ледоколе «Сампо» два 75-мм/50 «перевернутых» зенитных орудия ОСЗ. В течение января 1916 г. они были установлены – одно на полубаке над форштевнем, второе на юте у кормового флагштока. Эти позиции были избраны не случайно – учитывая малый угол возвышения полученных установок (по 50°) орудия, требовали максимально свободного расположения. Взамен них с корабля были сняты и отправлены в Ревель два 75-мм орудия из кормового каземата (№ № 556 и 557, ближние к носу, правого и левого борта).



После окончания кампании 1915 г. на корабле судовыми средствами был оборудован на топе фок-мачты, на высоте около 30 м, наблюдательно-корректировочный пост. Его оснастили артиллерийским телефоном и переговорной трубой со звонком в боевую рубку, а также при-

бором Ивкова (курсовым указателем), согласованным с аналогичным устройством в боевой рубке. Площадка поста была обнесена высоким комингсом и имела стойки, обтянутые обвесом. В отчёте за 1915 г. отмечалось, что «значение такого поста очень велико при операциях у берегов неприятеля». Вместе с тем ряд просьб линкора о проведении на нём дальнейшего переоборудования поддержки командования флота не получил. Так, было решено не оснащать «Славу», на манер «Андрея Первозванного» и «Императора Павла I», носовым форстралом (оба линкора опробовали их уже в июле 1915 г.), а также не спешить с демонтажем подводных торпедных аппаратов, до сих пор поддерживаемых в рабочем состоянии, но зато как можно скорее оснастить сетевой защитой по системе Кемпа, аналогично уже получившим её «Андрею», «Павлу» и «Рюрику».

В январе 1916 г. на «Славе» заменили стволы всех 12 6-дюймовых орудий. В принципе замена и 12", и 6" орудий на линкоре была решена ещё в августе. Для корабля выделили все необходимые стволы; по готовности 12" орудий на ОСЗ они 22 ноября 1915 г. на транспорте «Це» были отправлены из Кронштадта в Гельсингфорс, а через два дня прибыли в Ревель.

3 декабря орудия отправили из Ревеля в Рогекюль, где через неделю погрузили на баржу, ожидавшую присоединения к ней плавкрана для отправки всего каравана в Моонзунд, к «Славе». Однако к этому времени ударили морозы, акваторию порта сковало льдом, в который вмёрзли и баржа с орудиями, и плавкран для их монтажа, а ледоколы всё не выделялись. В итоге от плана пришлось отказаться: баржа с новыми 12" орудиями «Славы» так и перезимовала в порту «в 400 саженьях от берега», а 6" пушки на транспортах «Иже» и «Же» в сопровождении средних ледоколов «Владимир» и «Геркулес» прямо из Ревеля были доставлены 20–25 января 1916 г. на линкор, стоящий на зимовке у маяка Вердер. Здесь бригада мастеровых Путиловского завода, которым помогали артиллеристы «Славы», произвела замену орудий, по итогам которой флагманский артиллерист 2-й бригады линкоров Балтийского флота Л. М. Галлер отмечал в рапорте: «Работы пришлось вести в исключительно тяжёлых условиях, без помощи кранов и портовых вспомогательных средств и удалось весьма успешно завершить в 10-дневный срок».

Этой же зимой силами ремонтных бригад Ревельского порта на корабле заделали полупортики снятых кормовых 75-мм орудий, демонтировали с тумбы между дымовых труб компас, расширили её верхнюю площадку, установили к ней стойки, леера и трап. Помимо этого, оборудовали кранцы 40-мм противоаэроплановых снарядов, изготовили подушку под основание орудия, демонтировали подводные торпедные аппараты, увеличили углы обстрела кормовых 6" башен на нос, оборудовали на крыше 12" башен площадки для 75-мм зенитных орудий и кранцы к ним. В порядке текущих работ заменили стёкла в световых люках и иллюминаторах, отремонтировали шлюпки, их стрелы, установили новый гафель, заменили повреждённые в боях листы переборки, поставили заплатки на пробоины в бортах и палубах.

В начале апреля 1916 г. на линкор в преддверии предстоящей кампании доставили треть 75-мм/50 орудие, угол вертикальной наводки которого составлял уже 70°. Его установили на носовом мостике по левому борту. Тогда же состоялось решение, учитывая перспективу действий линкора в кампанию 1916 г. в Рижском заливе, отличавшемся традиционно высокой активностью германской авиации, об оснащении его 4 75-мм/50 орудиями ОСЗ с углом вертикальной наводки 70°. 40-мм автомат «Виккерс» сохранялся. С этим составом зенитного вооружения линкор прошёл кампанию 1916 г.

После её окончания «Слава» перешла сначала в Гельсингфорс, а 29 октября прибыла в Кронштадт, где с 3 по 16 ноября силами 40 мастеровых Путиловского завода и артиллеристов корабля на линкоре были заменены 12" орудия. 17-го линкор встал в Александровский док, где была осмотрена и окрашена подводная часть, а также исправлены 6 погнутых лопастей винта. Здесь же были начаты работы по увеличению углов возвышения 12" орудий до 25°,

замене крыши боевой рубки и колпаков прицелов на крышах башен, законченные уже в марте во время зимовки в Гельсингфорсе.

В 1917 г. в расположении зенитного вооружения «Славы» последовала окончательная метаморфоза. К началу кампании по одному 75-мм/50 орудью ОСЗ установили на 12" башни, на оборудованные ранее на их крыше специальные широкие площадки. Два 75-мм орудия сохранялись на крыльях нижнего носового мостика (правда, в свой последний поход в Моонзунд линкор вышел без одного из них – левого борта). Ещё два 75-мм/50 орудия установили на кормовом мостике, снабдив их импровизированными противоосколочными щитами, напоминавшими аналогичные прикрытия германских 88-мм «противобалонных» пушек. 40мм автомат «Виккерс» демонтировали. С этой артиллерией ПВО, без сомнения, наиболее внушительной среди всех русских кораблей периода Первой мировой войны, «Слава» приняла свой последний бой у Куйваста 4 октября 1917 г.



Занятия на «Славы». Вверху: прием торпеды через бортовой люк левого борта после производства учебных стрельб; внизу – занятия у 4,5-футового (1,35 м) дальномера «Барр энд Струд» на левом крыле среднего носового мостика



Как и все корабли серии «Бородино», «Слава» по проекту имела два надводных и два подводных торпедных аппарата, однако к 1908 г. на линкоре оставалось лишь два подводных аппарата. Надводные торпедные трубы в носу и корме, как потенциально опасные для поражения в артиллерийском бою во время готовности к выстрелу, на корабле так и не появились. Наряд на заделку отверстия носового аппарата в форштевне «вследствие его упразднения» был

дан Балтийскому заводу ещё до перехода корабля в Кронштадт – 18 октября 1904 г.⁶⁸ Вскоре такое же решение последовало и для кормового аппарата. Оставшиеся два подводных неповоротных аппарата («поршневых системы „Армстронг-Уитворт“») для 15" торпед «образца 1898 г.» (длина 5180 мм, вес 430 кг, вес боевого заряда 64 кг, дальность хода 600 и 900 м 30– и 25-узловым ходом соответственно) помещались в подводных отсеках на 21–26 шп. Отстояние осей труб от расчётной ватерлинии нормальной нагрузки составляло 13 фут (3,96 м). Оси труб были повернуты к носу, составляя с траверзом угол в 13,5°. Во время практических стрельб с линкора было определено, что при готовых к выстрелу торпедах на ходу один и тот же аппарат может быть перезаряжен и подготовлен к выстрелу через 15 мин., а «при открытом заранее кране резервуара и взведённом приборе Обри не более [чем через] 10 мин.».

Перед кампанией 1916 г. «Слава» имела 3 9-футовых дальномера «Бар рэнд Струд» из трёх положенных по штату, а также 3 из четырёх положенных 4,5-футовых, той же системы. При этом из них один 9-футовый и 2 4,5-футовых дальномера находились «в исправлении» в Кронштадте. На корабле имелось также 8 микрометров Люжоля.⁶⁹

К боевым средствам «Славы» относились и прожектора. На момент вступления корабля в строй он нёс 4 75-мм прожектора: два на крыльях носового мостика (сектора действия по 180°), один на кормовом (270°) и ещё один, предусмотренный первоначальным проектом, на верхней палубе под гюйсштоком (80°). Отстояние осей прожекторов от ватерлинии нормальной нагрузки составляло соответственно 53, 45 и 20 фут (16,15, 13,7 и 6,1 м).

⁶⁸ ЦГИАСПб, ф. 1304, оп. 3, д. 701.

⁶⁹ РГАВМФ, ф. 479, оп. 3, д. 160, л. 134.

Бронирование

«Слава», как и все линкоры серии «Бородино», бронировалась по французской системе «Цесаревича». Основой её был полный, от штевня до штевня, пояс по ватерлинии, состоявший из двух рядов крупновских цементированных плит, расположенных горизонтально – нижний высотой 1,98 м, верхний – 1,62 м. Плиты нижнего ряда «трапециoidalного сечения» подразделялись по толщине следующим образом (для одного борта): 5 плит между шп. 1–16 – 145 мм (109 мм по нижней кромке), 1 между шп. 16–20 – 147 мм (112 мм), 1 между шп. 20–23 – 165 мм (121 мм), 14 между шп. 23–73 – 194 мм (127 мм), 1 между шп. 73–76 – 165 мм (121 мм), 1 между шп. 76–80 – 147 мм (112 мм), 7 между шп. 80–100 – 145 мм (109 мм); (деление на шпангоуты отчасти условное, некоторые вертикальные стыки не находились точно в плоскости шпангоутов). В носу и средней части корпуса поверхность плит располагалась по отношению к ватерлинии вертикально, в корме – с развалом. Расчётное заглубление нижней кромки пояса под воду при осадке в 7,93 м, соответствующей нормальной нагрузке 13 516 т, составляло 1,47 м, возвышение – 0,51 м. Плиты верхнего ряда имели толщины: 5 плит между шп. 1–15 – 102 мм, 2 между шп. 15–22 – 114 мм, 1 между шп. 22–25 – 133 мм, 14 между шп. 25–74 – 152 мм, 1 между шп. 74–78 – 133 мм, 2 между шп. 78–85 – 114 мм, 5 между шп. 85–100 – 102 мм. В корме и средней части корпуса плиты верхнего пояса были установлены с завалом внутрь, в носу – вертикально.

На средней (батареиной) палубе в носу между шп. 31/32–63 находился каземат 75-мм орудий, бронированный с бортов и по траверзам крупновскими нецементированными плитами легированной (хромоникелевой) стали в 76 мм. Крыша каземата в уровне верхней палубы имела толщину 27 мм, а в местах выхода за пределы внутреннего пространства корпуса, где образовывала бортовые срезы, – 51 мм. Разделительные траверзы судостроительной стали между орудиями батареи были толщиной 13 мм. В корме на средней палубе также был устроен единый каземат на 4 75-мм орудия, бронированный с бортов так же, как и центральный. На 91 шп. этот каземат отделялся 76-мм поперечной траверзной переборкой крупновской нецементированной стали. Орудия в нём разделялись побортно продольной переборкой судостроительной стали в 25 мм. И, наконец, в носу под полубаком между 13 и 20/21 шп. имелся каземат на 4 75-мм орудия, защищённый, как и батареи на верхней палубе, 76-мм плитами с бортам и по траверзам, а также 25-мм продольной переборкой. Сверху носовой и кормовой казематы 75-мм орудий также защищались настилкой в 27 мм, а носовой подшивался подобным образом и снизу.

Нижняя палуба «Славы» выполнялась из двух слоёв судостроительной стали по 19,85 мм (в сумме 39,7 мм) и переходила у бортов в отлогие скосы той же толщины, простиравшиеся до уровня нижнего шельфа. В оконечностях до 13 и начиная с 87 шп. кубрик переходил в карапасную палубу, состоящую из двух слоёв настилки по 15 мм и служившую в носу опорой таранного форштевня. Вертикальные участки между кубриком и нижней палубой на 13 и 87 шп. перекрывались поперечными траверзами в 39,7 мм (два слоя по 19,85 мм). Средняя (батареиная) палуба защищалась бронёй легированной стали «специального качества». Толщина её от носа до 32 шп., а также между 63 и 91 шп. составляла 51 мм; между 32 и 63 шп., а также от 91 шп. до кормы – 32 мм.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.