

ИГОРЬ

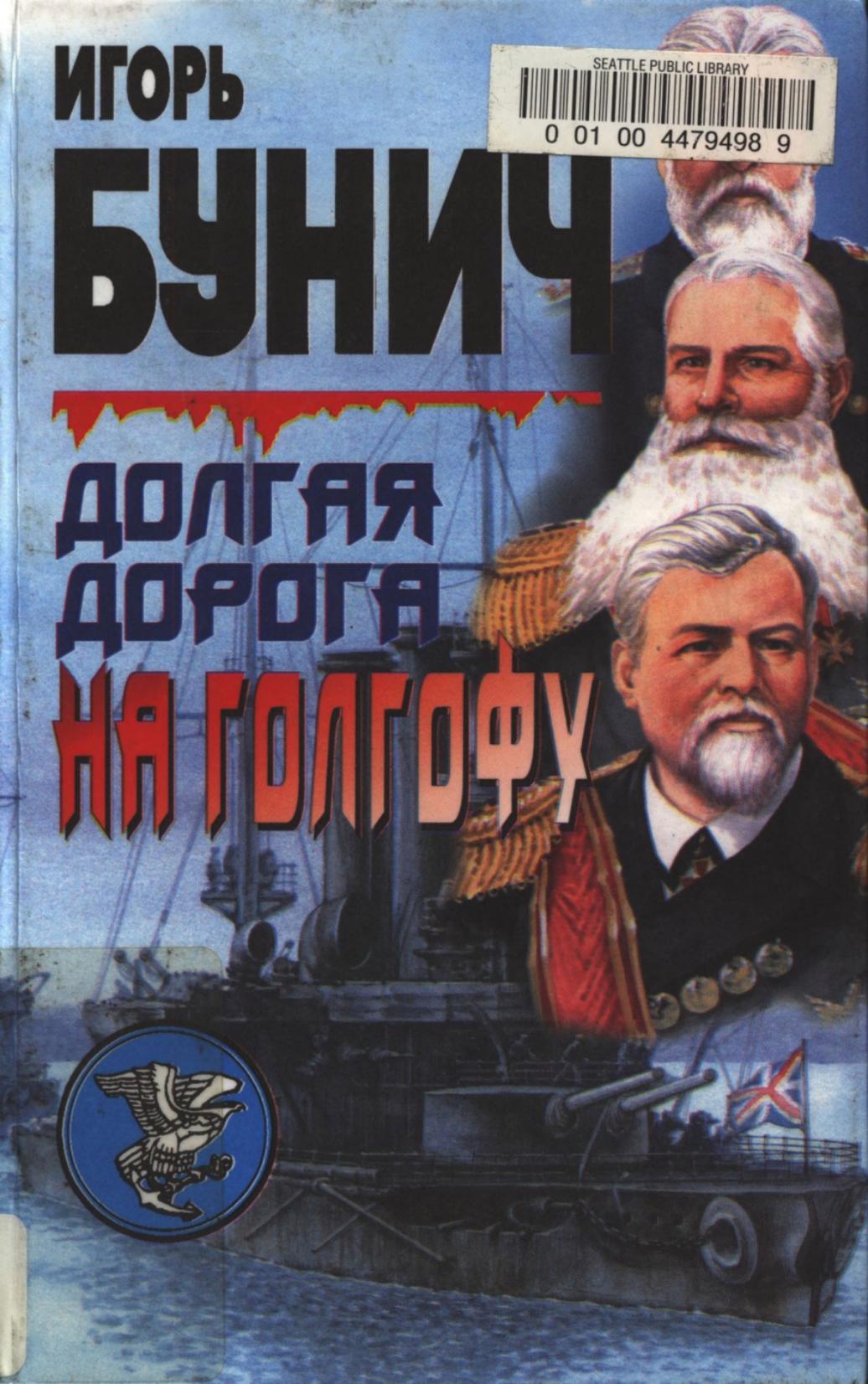
БУНИЧ

ДОЛГАЯ
ДОРОГА
НА ГОЛГОФУ

SEATTLE PUBLIC LIBRARY



0 01 00 4479498 9



ИГОРЬ

БУНИЧ

ДОЛГАЯ ДОРОГА

историческая
хроника

ВОСПОМИНАНИЯ

НА ГОЛГОФУ

ООО „ПО «ЭНЕРГИЯ»
ОБЛИК, ЗЕНИТ
СПБ 2000

ББК 84.Р1

Б91

Б91 И.Л.Бунич.

Долгая дорога на Голгофу. Воспоминания.

СПб., ООО „ПО «ЭНЕРГИЯ», «ОБЛИК», «ЗЕ-
НИТ». 2000. — 480 с.

Книга завершает трилогию, посвященную русско-японской войне. Наспех собранная эскадра, не имевшая боевого опыта, шла на явную гибель.

Подвиг тысяч российских моряков ярко предстает в воспоминаниях оставшихся в живых участников беспримерного перехода и Цусимского сражения, сохранивших на чужбине верность Андреевскому флагу.

Набор и верстка: М. Ткаченко

Оригинал-макет: О.Иешина

Художник А.Миронов.

Ответственный за выпуск Рыжаков В.Н.

«ОБЛИК»

Лицензия ЛР № 040556 от 7 апреля 1998 года.

Подписано к печати 20 января 2000 г. Формат 84x108^{1/2}.
Гарнитура «Таймс». Печать офсетная. Тираж 25000 экз. Зак.

Отпечатано с готовых диапозитивов в ГП Типография
им. И.Е.Котлякова Государственного Комитета РФ по печати.
195273, Санкт-Петербург, ул. Руставели, 13.

© «Облик». 2000.

© «Зенигт». Оформление. 2000.

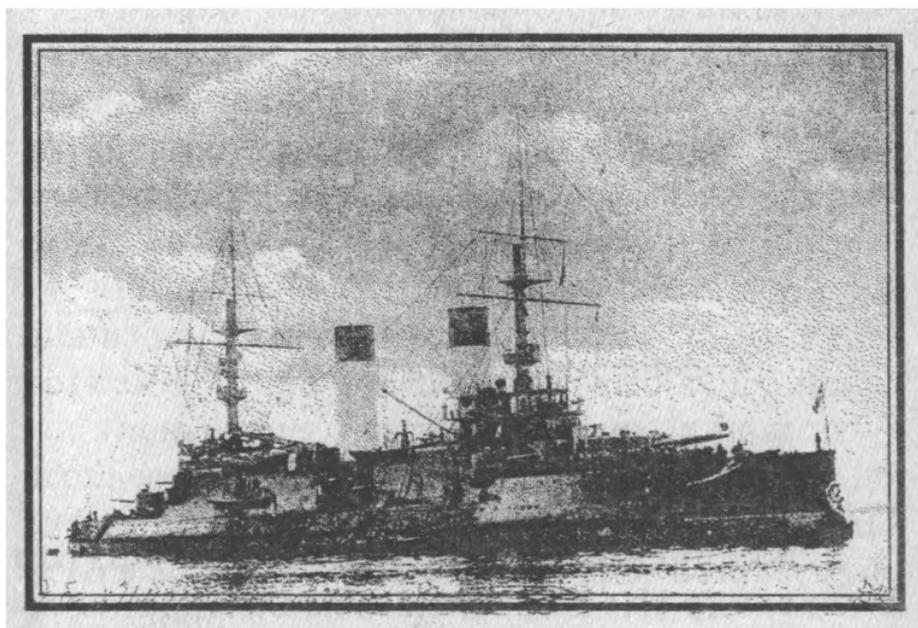
ISBN 5-85976-213-5

Размножение как фрагментов, так и всего издания, возможны только с разрешения издательства «Облик»

ИМПЕРАТОР АЛЕКСАНДР III

*Император Александр III — русский царь
с 1881 по 1894 год.*

«ИМПЕРАТОР АЛЕКСАНДР III»



Водоизмещение: 13516 т.

Главные размерения: 121х23,2х8 м.

Скорость максимальная: 18 узлов.

Вооружение:

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

Мощность механизмов:

15800 л.с.

Бронирование:

борта — 100-203 мм,
казематы — 76 мм,
башни — 152-254 мм, палуба — 290 мм,
боевая рубка — 203 мм.

Экипаж (штатный):

29 офицеров, 838 матросов.

Тип:

«Император Александр III».

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

Будучи головным кораблем самой крупной в истории русского военного кораблестроения

серии эскадренных броненосцев, «Император Александр III» представлял собой улучшенный и переработанный, как полагали, проект, по которому строился «Цесаревич». Этот проект, разработанный французским инженером Лаганем, предусматривал значительно более полное бронирование, включая два сплошных броневых пояса, располагавшиеся между броневыми палубами. Масса новой крупновской брони, на 16-30% превосходившей по сопротивляемости прежнюю гарвеевскую, достигала примерно 30-32% водоизмещения.

Однако, по сравнению с прототипом, бронирование броненосцев типа «Император Александр III» подверглось существенным изменениям. В частности, 75-мм орудия спрятали за броню казематов и центральной батареи, прикрыв еще и 32-мм крышей. Для повышения живучести, при разрыве снаряда внутри батареи, орудия изолировали одно от другого 25-мм переборками. Эти нововведения потребовали, однако, уменьшения толщины броневых поясов — верхнего с 203 до 152 мм, нижнего — с 250 до 194 мм. Схема расположения артиллерии главного и вспомогательного калибров осталась без изменений.

Балтийский завод, накопивший уже достаточный опыт в строительстве броненосцев, быстро и четко собирал в эллинге корпус нового броненосца. Машина для «Императора Александра III» также была изготовлена Балтийским заводом. Броня, главным образом, была

поставлена Обуховским заводом, который с мая 1898 года лил крупновскую броню по лицензии.

Общество Путиловских заводов изготовило башенные 12" и 6" артустановки. Вертикальную броню поставил американский завод Карнеги на сумму 224 901 руб. 52 коп., а палубную броню-французский завод «Шатильон Комантри» на сумму 700 024 рубля.

3 августа 1901 г. эскадренный броненосец «Император Александр III» был готов к спуску на воду. С утра стояла прекрасная погода и церемония спуска обещала быть особенно эффектной. На Неве против завода выстроились императорские яхты и легкие крейсера, которые должны были салютовать броненосцу, возглавлявшему новое поколение боевых кораблей. У порога стапеля по правому борту корабля был сооружен царский павильон, увешанный гирляндами флагов. Император и императрица прибыли по Неве на катере и разместились в павильоне со свитой, высшими чинами армии и флота и приглашенными на торжество спуска иностранными послами. По другую сторону стапеля, против царского павильона, была сооружена обширная открытая площадка для публики, служащих и рабочих завода и их семейств.

Когда, по прибытии царя, раздалась команда: «Приготовить корабль к спуску, блоки вон!» — небо вдруг потемнело, нависла черная туча, по Неве побежали зловещие белые гребешки, поднятые шквалом с дождем, налетевшим со стороны Финского залива. В момент,

когда «Император Александр III» должен был уже двинуться по стапелю, внезапно стало темно, как ночью, сорвался дикий вихрь, закрутил гирлянды флагов, украшавших фасад эллинга снаружи, и сломал у самого башмака огромный флагшток с Императорским штандартом, возвышавшийся на переднем фасаде эллинга. Подхваченный порывом ветра, флагшток с флагами и оснасткой рухнул вниз с большой высоты перед самым началом движения корабля, убив двух и тяжело ранив еще двух воспитанников инженерного училища им. Императора Николая I, прибывших на церемонию спуска. Кроме того, тяжелый деревянный окованный железом блок, описав дугу на конце троса, убил на месте жандармского полковника Пирамидова. Начавший движение броненосец прикрыл своим корпусом от находившихся в царской палатке эту кровавую картину. В момент всплытия кормы нового корабля от высокого давления на носовой конец полоза загорелось сало на фундаменте, и облако дыма окутало всю носовую часть броненосца, а на Неве загремели залпы салюта стоявших на якоре кораблей. Сойдя с порога стапеля, броненосец отдал оба спусковых адмиралтейских якоря, после чего его оттянуло ветром против течения Невы...

Достройка «Императора Александра III» шла хорошим темпом и осенью 1903 года броненосец вышел на испытания. Для сокращения времени испытаний, приемная комиссия решила совместить замеры скорости движения

и определения экономичности машин с испытаниями скорострельной артиллерии. В связи с этим, пушечные порты противоминной артиллерии были открыты. И тут выяснился серьезный конструктивный дефект нового корабля. При циркуляции на полном ходу на обратный курс в конце пробега корабль сильно накренился. Только быстрая перекладка руля на другой борт и резкое уменьшение скорости хода устранили опасность опрокидывания броненосца. От нижнего среза артиллерийского порта до уровня воды оставалось всего полтора дюйма. Поскольку на море стоял мертвый штиль, вода через порты не захлестнула броненосец, и «Император Александр III» не погиб прямо на сдаточных испытаниях.

Этот случай был исследован профессором Морской академии А.Н.Крыловым и им было предложено для уменьшения крена на циркуляции заделать треугольное отверстие площадью 15 кв.м в кормовом дейдвуде, вырезанное для улучшения поворотливости, а также укоротить носовые боковые кили. «Император Александр III» был введен в Крондштадте в док для выполнения рекомендованных переделок и монтажа подводных торпедных аппаратов. Повторные испытания показали, что катастрофический крен на циркуляциях удалось устранить, но остойчивость «Императора Александра III» оставляет желать много лучшего...

12 октября 1903 года эскадренный броненосец «Император Александр III» был введен в

строй с зачислением в Гвардейский экипаж под командованием капитана 1 ранга Бухвостова — прямого потомка «первого русского солдата» Сергея Бухвостова. В процессе строительства и испытаний броненосцем командовал капитан 1 ранга Петров 1-й.

Общая стоимость постройки корабля 13 978 824 рубля (артиллерия ГК — 537 000 рублей, вспомогательного калибра — 632 000 рублей).

Зиму 1903-1904 годов «Император Александр III» провел в Кронштадте, завершая мелкие внутренние работы и переделки, когда пришло известие о начале русско-японской войны. По плану командования Русским Флотом броненосцы типа «Император Александр III» должны были быть переброшены на Дальний Восток в 1903 году. Но шел уже 1904 год, а три однотипных с «Императором Александром III» корабля еще даже не были готовы к приемным испытаниям, голый корпус «Славы» стоял у стенки завода.

Между тем, события развивались стремительно. Ослабив первым ударом Русский Флот, японцы блокировали Порт-Артур с моря, а после гибели адмирала Макарова вместе с «Петропавловском» высадили десант и отрезали Порт-Артур с суши. Попытка прорыва 1-й Тихоокеанской эскадры из Порт-Артура во Владивосток не увенчалась успехом, равно как и попытка деблокировать Порт-Артур с суши.

Уже в апреле 1904 года, после гибели адмирала Макарова, встал вопрос о посылке на помощь Порт-Артуру новой эскадры,

сформированной на Балтике. Командующим этой эскадрой был назначен бывший начальник Главного морского штаба контр-адмирал З.П.Рожественский. Броненосцы типа «Император Александр III» должны были составить главное боевое ядро новой эскадры, но летом 1904 года в готовности находился только сам «Император Александр III». Остальные корабли этого типа либо достраивались, либо в лихорадочной спешке проходили сдаточные испытания. В новую эскадру назначались корабли, казалось бы, уже давно отслужившие все сроки боевого использования и уже перечисленные в учебные суда.

Они смешивались с только что построенными кораблями, не успевшими пройти сдаточные испытания. Корабли укомплектовывались либо новобранцами 1904 года призыва, либо призванными из запаса, давно уже забывшими морское дело. Нехватка офицерского состава восполнялась штурманами и механиками торгового флота, производившимися в офицеры без экзаменов, гражданскими довольцами и армейскими артиллеристами. На некоторых судах еще были гражданские или, как их тогда называли, «вольные» механики и машинисты. И такую эскадру нужно было провести через три океана и бросить в бой против опытнейшего, фанатичного и не знающего поражения противника. В успех задуманного предприятия мало кто верил, кроме восторженной «мичманской» молодежи.

На общем фоне уныния, суматохи и неготовности, отсутствия дисциплины и случаев яв-

ного саботажа выгодно выделялся Гвардейский броненосец «Император Александр III». С момента формирования эскадры он считался ее образцовым кораблем. В труднейших условиях капитану 1 ранга Бухвостову и его старшему офицеру капитану 2 ранга Племянниковому удалось сплотить офицеров и матросов в единый боевой коллектив.

20 июня 1904 г. адмирал Рожественский поднял свой флаг на «Императоре Александре III» и вывел находящиеся в готовности корабли эскадры в море «на эволюции». Результаты этих учений нашли свое отражение в знаменитом приказе №7 адмирала Рожественского от 28 июня 1904 года.

В приказе говорилось: «На эскадренных броненосцах типа «Император Александр III», при открытых пушечных портах 75-мм орудий каземата, происходит значительное уменьшение остойчивости. Это уменьшение состоит в том, что, начиная с крена 14-15 градусов, при котором нижний косяк порта уходит под воду, и вода начинает вливаться в нижнюю броневую палубу, восстанавливающее плечо при увеличении крена возрастает весьма слабо...

Отсюда видно, насколько важно своевременное задраивание портов батареи при водяной тревоге, между тем, как такому задраиванию может воспрепятствовать быстрое образование крена при пробойне больших размеров.

Перепускание воды в другие отделения может здесь оказаться бессильным, ибо поврежденные

отделения могут затопляться через пробойну гораздо скорее, нежели отделения, избранные для выравнивания — через их клапаны, горловины или трубы... Так как пробойна будет в большинстве случаев обращена к неприятелю, то поворот для выравнивания крена в сторону последнего не должен мешать маневрированию задних мателотов. Если же к такому маневрированию придется прибегать кораблю второй линии, то угрожаемые корабли первой линии должны дать место для циркуляции поврежденного, описывания некоторых координат в сторону неприятеля и при первой возможности вступить в свое место в строю».

Комментируя этот один из первых приказов адмирала Рожественского по эскадре, официальная комиссия по истории войны с Японией пишет: «Рожественский дал такие указания о маневрировании в бою, от которых не могут не подняться волосы дыбом: одна небольшая, даже надводная пробойна, полученная одним из кораблей типа «Император Александр III», должна была приводить в полное расстройство всякий маневр и приводить в беспорядок всякий строй. Едва ли, впрочем, был другой рецепт для избежания в бою гибели этих главных боевых единиц эскадры».

Между тем, эскадра готовилась к переходу из Кронштадта в Ревель, где должен был произойти царский смотр.

Перед уходом в кают-компаниях кораблей устраивались прощальные приемы для родных

и друзей, уходящих в неизвестность офицеров Русского Флота.

21 августа 1904 года в блестящей кают-компании броненосца «Император Александр III» жены, родственники и друзья офицеров корабля собрались на прощальный банкет. Проводы были торжественные. Над богато сервированным и украшенным цветами столом кают-компании поднимались бокалы шампанского с тостами во славу русского оружия, с пожеланиями победы над врагом и счастливого возвращения на родину.

В самый разгар шумных оваций неожиданно поднялся командир корабля капитан I ранга Бухвостов. Восторженная публика затихла, ожидая ответа на ее пожелания командира Гвардейского корабля; и тот сказал: «Россия — совсем не морская держава. Русские никакого серьезного влечения к морю не имеют, они никогда не были настоящими моряками и никогда ими не будут. Постройка этих громад-броненосцев — только разорение казне и нажива строителям и к добру она никогда не поведет. Вы смотрите и думаете, как тут все хорошо устроено. А я вам скажу, что тут совсем не все хорошо. Вы желаете нам победы. Нечего и говорить, как мы ее желаем. Но победы не будет! Я боюсь, что мы растеряем половину эскадры по пути, а если этого и не случится, то нас разобьют японцы: у них и флот исправнее и моряки они настоящие. За одно я ручаюсь — мы все умрем, но не сдадимся».

Когда Бухвостов кончил, в кают-компании стояла тишина, как в морге. Аудитория была ошеломлена. Более всего удручало то, что такую заупокойную Русскому Флоту произнес один из лучших командиров — кандидат в адмиралы. Не того ждали от Бухвостова, который недавно отпраздновал двухсотлетие Преображенского полка как потомок первого солдата-гвардейца. Оставалось только деликатно замять сказанное, что и пытался сделать старший офицер Племянников, объясняя это «случайным настроением командира». (Официальная история считает подобное настроение капитана 1 ранга Бухвостова, чьи слова на банкете оказались пророческими, следствием приказа №7: «Капитан 1-го ранга Бухвостов рисовал своим офицерам всю безнадежную картину состояния эскадры, как с технической, так и с тактической стороны. Товарищеские отношения, которые исстари укоренились в Гвардейском экипаже, позволяли капитану 1 ранга Бухвостову откровенно изливать свои мрачные мысли перед своими офицерами, не опасаясь того, что это производило на них растлевающее впечатление. Этот бодрый и жизнерадостный человек был окружен такими же младшими товарищами-офицерами, с которыми он сжился за долгую службу в Гвардейском экипаже и на судах оного. Потребность излить свою душу перед своими младшими товарищами в минуту душевной слабости, под впечатлением вышеупомянутого приказа, не может быть поставлена ему в вину. Это могло только сблизить его

с теми, кого он вел на смертный бой. Во время последующее плавание, в котором «Император Александр III» считался, по свидетельству многих, образцовым кораблем, на нем господствовало бодрое настроение... Но сознание слабости было и на нем).

29 августа 1904 года броненосец «Император Александр III» в составе эскадры, следуя за флагманским кораблем «Князь Суворов» и имея за собой броненосец «Бородино», снялся с якоря на большом Кронштадском рейде и, держась на малом ходу у Толбухина маяка, ожидал прибытия царя. Государь-Император обошел корабли эскадры на яхте «Царевна» и, пожелав эскадре счастливого плавания, изъявил ей сигналом свое особое удовольствие.

Утром 30 августа эскадра стала на якорь на Ревельском рейде. В Ревеле «Император Александр III» принял 100 учебных 6" снарядов и вместе с эскадрой с 12 по 19 сентября выходил на учебные стрельбы к острову Карлос.

26 и 27 сентября эскадре был дан Высочайший смотр. В ожидании прибытия царя одновременно с утренним подъемом флага все корабли эскадры расцветились праздничным убранством. Накануне был серый осенний день, но 26 сентября ярко светило солнце и разукрашенная гирляндами пестрых флагов, нарядная колонна броненосцев и крейсеров блистала свежавыкрашенными бортами. С моря дул свежий ветер и гнал к берегу белые гребешки, которые, пробегая вдоль бортов, изредка накрывали нижние площадки

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

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

28 сентября в 06:00 эскадра вышла с Ревельского рейда и направилась в Либаву. «Император Александр III» шел на своем обычном месте в строю: между «Князем Суворовым» и «Бородино». Около полудня 29 сентября эскадра пришла в Либаву. Пополнив запасы угля, эскадра 2 октября покинула Либаву и, борясь со встречным штормом, стала 5 октября на якорь у маяка Факкебиерг.

Погрузив уголь с транспортов, эскадра вошла в Большой Бельт и утром 7 октября стала на якорь у мыса Скаген. По кораблям ползли тревожные слухи о том, что японцы всеми силами будут стремиться к тому, чтобы тем или иным способом задержать или ослабить эскадру по пути и, что скорее всего, это произойдет с

помощью ночных атак миноносцев. 7 октября один из небольших пароходов, зафрахтованных Морским министерством для сторожевой службы в Датских проливах, привез известие от русского вице-консула в Фредериксгафене, что в море держатся четыре подозрительных миноносца без флагов. Отменив погрузку угля, эскадра, разделенная на 6 отрядов, двинулась дальше. Первыми двинулись миноносцы и крейсера. «Император Александр III» шел в 6-м отряде вместе с броненосцами своего типа.

В ночь с 8 на 9 октября произошел печально знаменитый «Гулльский инцидент», когда ожидавшая нападения «подозрительных миноносцев» эскадра расстреляла флотилию английских и датских рыбаков. Огонь велся без управления, в полной суматохе, снаряды попадали в собственные корабли, царил полный хаос. При этом «Император Александр III» утопил рыболовный траулер. Наблюдавший с борта «Суворова» капитан 1 ранга В. Семенов пишет: «Затем я увидел в лучах прожекторов небошой однотрубный и одномачтовый пароходик, который шел таким курсом, как бы собираясь таранить правую скулу «Александра III», осыпавшего его градом снарядов. Пароходик затонул на моих глазах. Впоследствии выяснилось, что этот пароходик уже был подбит, лишен возможности управляться и против воли шел прямо на «Александра III», как бы с намерением его атаковать».

Охваченная паникой эскадра даже не потрудилась оказать помощь гибнущим рыбакам

и пошла дальше, на ходу сообщая сигналами на «Суворов» о повреждениях, полученных в результате попадания собственных снарядов.

В 3 часа ночи броненосцы, пройдя плавучий маяк «Галлопер», вошли в Английский канал. Из-за тумана заход в Брест был отменен и 13 октября броненосцы 1-го отряда пришли в испанский порт Виго. Порт встретил русские корабли с неприкрытой враждебностью. История с расстрелом датских и английских рыбаков с шумом обошла газеты всего мира.

Англия предъявила требования отставки и предания суду адмирала Рожественского и командиров всех кораблей, причастных к расстрелу рыбаков. Был получен приказ загасить топки и стоять в Виго впредь до дальнейших приказов из Петербурга. На погрузку угля испанские власти дали 18 часов. За это время необходимо было принять на броненосцы по 800 тонн угля. На погрузку вышли все, «вплоть до попа собаки», как шутили на кораблях. По скорости погрузки впереди все время шел «Император Александр III». «Гвардейский корабль, проплававший в строю год, успел организовать судовые работы лучше всех», вспоминает В.П.Костенко.

18 октября было принято решение собрать в Гааге конференцию по расследованию «Гулльского инцидента» и адмирал Рожественский получил приказ командировать офицеров с каждого корабля в качестве свидетелей. С броненосца «Император Александр III» был направлен в Гаагу лейтенант Эллис. В тот же день

эскадра получила разрешение следовать дальше и 19 октября в 07:00 броненосцы с транспортом «Анадырь» вышли из Виго, направляясь в Танжер. В пределах территориальных вод русские корабли сопровождал испанский крейсер, а в открытом море вслед отряду вступили один за другим четыре английских крейсера, следовавшие за ними до самого Танжера. На броненосцах орудия были заряжены и направлены на англичан. 20 октября при следовании в кольце английских крейсеров, на броненосце «Орел» в очередной раз сломалась рулевая машинка. «Император Александр III» спустил шлюпку и переправил на «Орел» флагманского механика. В тот же день на броненосце «Император Александр III» был приспущен флаг и состоялась панихида по случаю 10-й годовщины кончины царя Александра III.

21 октября 1-й отряд броненосцев прибыл в Танжер. По прибытии в Танжер, выяснилось, что броненосцы типа «Император Александр III» очень не экономичны по расходу угля. Поскольку следующий заход предполагалось сделать в Дакаре, до которого было 1500 миль, броненосцы получили приказ принять по 1200 тонн угля. Стоянка в Танжере была неблагоприятна для погрузки угля. В бухту заходила зыбь при восточном ветре от 5 до 7 баллов. Немецкие угольщики, швартовавшиеся у броненосцев, мяли себе борта.

Для стимулирования работ адмирал Рожественский ввел денежную премию тому кораблю,

кто закончит погрузку первым. И снова впереди был «Император Александр III», команда которого получила премию в 1200 рублей. На «Императоре Александре III» сшили огромный парус из прочной парусины. Парус спускали в трюм угольщика и сразу засыпали в него 6-7 тонн, затем поднимали за концы шлюпочной стрелой и, отдав два угла, выворачивали весь уголь прямо на спардек и лопатами сгребали вниз по угольным рукавам через горловины.

Младший инженер-механик броненосца поручик князь Гагарин писал оставленной в Кронштадте молодой жене: «Грузились в продолжение 20 часов подряд, состязаясь в скорости. В большинстве случаев денежная премия доставалась команде «Александра III». Благодаря погрузке угля, грязь у нас всюду ужасная, в каютах спать невозможно, поэтому все офицеры спят в гостиных и кают-компаниях».

В Танжере эскадра разделилась. Часть кораблей пошла через Суэцкий канал, а броненосцы 1-го отряда и «Ослябя» пошли вокруг Африки. Рандеву было назначено у острова Мадагаскар.

23 октября броненосец «Император Александр III», занимая свое обычное место в строю, вышел из Танжера.

27 октября в 16:00 эскадра пересекла тропик Рака. Английские крейсера, держась на горизонте, продолжали следовать за русскими кораблями и ушли только на широте Канарских островов.

30 октября в 09:00 эскадра пришла в Дакар,

где ее уже ожидали 11 немецких и 1 английский угольщик, а также, транспорт «Эсперанс» с провизией.

В тот же день в 18:00 началась погрузка угля на броненосцы, которого было приказано принять по 2000 тонн, хотя в угольных ямах броненосцев угля помещалось не более 1150 тонн, а остальные 850 тонн распределить по различным помещениям. 31 октября был чрезвычайно трудный день, когда личный состав броненосцев должен был впервые грузить уголь при страшной тропической жаре.

Погрузка началась в 04:00 с участием всех экипажей. И офицеры, и матросы, разделенные на две смены, грузили уголь в течение 29 часов. Броненосцы были окутаны облаками угольной пыли.

Температура воздуха была 35^oС, а в трюмах доходила до 50. Люди работали, обливаясь потом, с паклею, зажатой в зубах, чтобы не задохнуться от угольной пыли. И снова «Император Александр III» принял больше всех угля — 1780 тонн, грузя уголь со скоростью 60,9 тонн в час, но премии почему-то не получил.

Впервые со времени ухода из Либавы офицерам и части матросов было разрешено увольнение на берег. Офицеры «Императора Александра III» совершили поездку в окрестности Дакара, любясь на красоты тропической природы. Один из офицеров броненосца лейтенант К. К. Случевский написал по этому поводу стихи:

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

3 ноября эскадра покинула Дакар, направившись к берегам Габона. Шли медленно, задерживаемые авариями различных кораблей. (На «Императоре Александре III» случайно увезли из Дакара негра-торговца. Когда доставившая его шлюпка неожиданно ушла от борта броненосца, негр начал беситься и посылать проклятия лодочникам, топая босыми ногами по палубе. Увидев, что ему не покинуть уже давший ход броненосец, негр сел у башни и, залившись слезами, завыл, как белуга, под хохот матросов. При переходе до Габона негр сдружился с матросами, научившись несколькими русскими словам и запомнив фамилии чуть ли не половины экипажа. Его свезли на берег в Габоне. Офицеры собрали негру на дорогу 60 рублей).

11 ноября на переходе в Габон «Император Александр III» внезапно поднял сигнал «Не могу управляться» и с положенным на борт рулем стремительно вылетел из кильватерной колонны. Следовавший за ним «Бородино» еле успел застопорить ход, чтобы не столкнуться с «Императором Александром III». Идущий концевым «Орел»

убавил ход, но «Император Александр III», описав циркуляцию, вдруг дал задний и остановился поперек курса «Орла», предполагая снова занять место в строю.

«Орел» шел прямо на него, угрожая «Император Александр III» таранным ударом в борт. На «Орле» дали «полный назад» и остановили корабль в четверти кабельтова от «Император Александр III». Капитаны 1 ранга Бухвостов и Юнг переругивались в мегафоны...

13 ноября в 18:00 эскадра стала на якорь в море, южнее входа в реку Габон, в 20 милях от порта Либревиль.

14 ноября началась погрузка угля, в ходе которой «Император Александр III» принял 1250 тонн угля. В своем письме домой от 15 ноября 1904 года поручик кн. Гагарин писал: «Сегодня мы окончили нашу погрузку и, должно быть, опять получим первый приз. Я грузил всю ночь и потому устал... Вчера командир получил разрешение от адмирала, и мы почти полным составом поехали на берег. До сих пор только наш корабль был таким счастливым. Офицеров с других кораблей на берег не пускают. Мы съехали на берег против места нашей стоянки вдалеке от города. Вышли на чудный берег моря. Сейчас же за берегом идет непроходимой стеной настоящий тропический лес, страшно густой и весь перевитый лианами. Мы отыскиали прорубленные тропинки и далеко прошли по лесу. К вечеру вернулись на корабль вполне довольные. Ночью была страшная тропическая гроза.

Дождь лил потоками, раздавались сильнейшие раскаты грома, молнии освещали наш рейд и падали в море...».

Другие офицеры броненосца посетили туземную деревушку, где праздновалась коронация местного короля — бывшего сержанта французских колониальных войск. У священника с «Императора Александра III» оказался красивый значок Красного Креста, который вручили королю, как орден, от имени русского правительства...

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

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

28 ноября эскадра пришла в бухту Ангра-Пекена, где задержалась, из-за штормовой погоды, которая препятствовала погрузке угля.

Порт принадлежал немцам, поэтому русские корабли здесь были приняты более любезно, чем во французских владениях. Предполагая, что придется сделать переход до Мадагаскара, адмирал Рожественский приказал броненосцам принять по 2200 тонн угля. На «Императоре Александре III» углем была засыпана нижняя батарея 75-мм орудий, помещения подводных минных аппаратов и нижняя броневая палуба.

В ожидании штормов при проходе вокруг мыса Доброй Надежды на всех броненосцах типа «Император Александр III» полупортики 75-мм орудий были проконопачены, так как при обычном задраивании вода свободно проникала через пазы. После погрузки угля был проведен замер осадки броненосцев. Оказалось, что «Император Александр III» имел осадку 29 футов 5", «Князь Суворов» — 30 футов 7", «Бородино» — 30 футов 1", «Орел» — 30 футов 4".

Адмирал Рожественский писал в Морской Технический комитет: «Наибольшая разность между осадками четырех однотипных броненосцев достигла 11 дюймов, что соответствует 700 тоннам избыточного водоизмещения, а разность между дифферентами составила 34", то есть, почти 3 фута. Разность углубления есть, очевидно, плод свободомыслия строителей, а разность дифферентов есть результат участия разных командиров, имевших каждый свои прихоти в размещении грузов при постройке кораблей...

Четыре броненосца, входящие в состав 2-й Тихоокеанской эскадры, благодаря прихотям

участников в постройке их, искалечены, как линейные суда. При том же числе оборотов, при одинаковых углах руля, после поворота «вдруг» на 16 румбов броненосцы оказываются разбро- санными от линии кильватера до 2 кабельто- вых в разные стороны».

2 декабря в бухту пришла английская кан- лодка, командир которой нанес визит адмира- лу Рожественскому, видимо, напоминая ему о за- конах нейтралитета. Один из участников похода отметил в дневнике: «Просвещенные мореп- лаватели уже пронюхали о нашем прибытии и поспешили рассеять наше заблуждение, будто нам удалось замести свои следы».

4 декабря эскадра покинула Ангра-Пекена и направилась к мысу Доброй Надежды. Пого- да свежела и 8 декабря разыгрался сильнейший шторм.

«Колонна из 5 броненосцев, — писал адми- рал Рожественский, — представляла в это вре- мя редкое зрелище. Колоссы в миллион пудов каждый, шесть раз в минуту поднимались на высоту в 40 футов, так что ближайший задний мателот казался то уходящим в воду по марса- рею, то взбиравшимся на вершину холма... Число боковых размахов достигало при этом 8 в ми- нуту».

Находящийся на «Суворове» флагманский корабельный инженер Политовский записал в своем дневнике: «Ветер ревел. Волны шли на корабль совершенно отвесно. Взглянешь и ви- дишь перед собою стену воды. Что были за вол-

ны — можно получить о них представление из следующего. За «Суворовым» шел «Александр». Когда волной поднимало «Александра», был виден его таран. Когда же нос «Александра» был у подошвы волны, а корма его на вершине, тогда с «Суворова» была видна вся палуба «Александра» от носа до кормы. Когда я увидел это, я сначала даже не поверил — уж не мерещится ли это?»

16 декабря, после 12-суточного перехода в 3000 миль, эскадра в 11:00 стала на якорь между небольшим островком Сен-Мари и берегом Мадагаскара. Здесь было получено известие о гибели 1-й Тихоокеанской эскадры в Порт-Артуре, на усиление которой шла эскадра Рожественского. Понимая, что падение Порт-Артура вопрос времени, адмирал Рожественский приказал срочно грузить уголь и быть готовыми к переходу через Индийский океан.

18 декабря Костенко записал в своем дневнике: «Эскадра продолжает занимать якорную стоянку в проливе между островом Сен-Мари и Мадагаскаром. Броненосцы мучаются с погрузкой угля, кроме «Императора Александра III», который сегодня в 3 часа дня поднял сигнал, что принято на борт 2370 тонн и работа закончена. Он, как всегда, оказался впереди всех кораблей».

23 декабря эскадра перешла в бухту Танг-Танг, а 25 декабря вышла в Носси-Бэ на соединение с отрядом контр-адмирала Фелькерзама, пришедшего на Мадагаскар через Суэцкий канал.

Тут было получено известие о падении Порт-Артура, а 7 января пришел приказ из Петербурга не уходить с Мадагаскара до получения дальнейших распоряжений. Стоянка на Мадагаскаре затянулась. Началось разложение личного состава, угрожающие размеры приняло пьянство, стремительно падала дисциплина. Проводимые в водах Мадагаскара редкие учения показали, что эскадра не умеет ни стрелять, ни маневрировать. На одних таких учениях «Император Александр III» и «Князь Суворов» столкнулись бортами. К счастью, все обошлось без серьезных повреждений. Из приходящих с родины писем становилось ясно, что война уже начисто проиграна.

Россию будоражили беспорядки — народ требовал у правительства отчета за позорные поражения. (Почтовое обслуживание эскадры было поставлено отвратительно. На эскадру приходили письма, адресованные на те корабли, которые в это время спокойно стояли в Либаве, Ревеле и Кронштадте, на корабли, давно погибшие в Порт-Артуре. Были письма даже на строящийся броненосец «Андрей Первозванный». В корреспонденции броненосца «Император Александр III» попадались письма, адресованные в Электротехнический Институт Императора Александра III. Между тем, после войны в различных портах Балтики были обнаружены письма, адресованные на корабли 2-й Тихоокеанской эскадры).

Хотя все на эскадре были уверены, что пос-

ле падения Порт-Артура корабли отзовут в Россию, тем не менее, из Петербурга поступил приказ дожидаться отряда крейсеров капитана 1 ранга Добротворского и следовать на Дальний Восток для «овладения морем»...

Жизнь на броненосце «Император Александр III» после прихода на Мадагаскар и стоянки на нем шла своим чередом. 27 декабря в письме домой князь Григорий Гагарин писал: «В Носси-Бэ мы праздновали Рождество. Была устроена елка из деревянных прутьев, обвязанных зеленой кожурой с кокосовых орехов. Последнее время у нас не было сообщения с берегом и потому мы не могли достать свежего дерева. Вчера команда устроила представление. Весело были разыграны малороссийские комедии. Несмотря на замкнутую жизнь, команда все-таки умеет веселиться. За все время нашего плаванья команду ни разу не спускали на берег. Большим развлечением им служат две обезьяны, купленные в Либревиле: они сделались теперь совсем ручными и очень забавными...

С потерей Артурской эскадры наши дела далеко не блестящи, но Рождественский не падает духом. Может быть, с его энергией и при известном счастье нам удастся прорваться во Владивосток... На эскадре довольно много больных офицеров и матросов. Многих на днях направляют в Россию. У нас на «Александре» все здоровы...

Я очень верю в нашу эскадру и особенно в Рождественского. Будет ужасно, если мы его

лишимся. Наши офицеры и даже часть команды днем на берегу: все отдыхают и набираются сил перед предстоящим походом, который обещает быть серьезным. «Александр III» продолжает считаться образцовым кораблем эскадры».

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

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

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

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

2 марта 1905 года: «Наш уход внезапно решен, и завтра в полдень мы идем, как говорят,

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

Загрузившись углем, эскадра 3 марта 1905 года в 15:00 покинула воды Мадагаскара и построилась в походный ордер. За завесой разведывательных крейсеров шли броненосцы 1-го боевого отряда — главные силы эскадры. «Император Александр III» шел на своем месте в строю за флагманским кораблем «Князь Суворов». Корабли медленно продвигались на восток навстречу судьбе.

8 марта произошла погрузка угля в открытом море. С угольщиков уголь грузился на баркасы и боты, а затем доставлялся на броненосцы. «Император Александр III» принял 240 тонн угля — больше всех, получив первую премию. Эскадра двинулась дальше, приближаясь к Сейшельским островам, где, по туманным разведанным, скрывались японские миноносцы. Последовал приказ усилить боеготовность...

10 марта с 06:00 до 17:00 происходила погрузка угля. «Император Александр III» принял 205 тонн угля, на этот раз, меньше всех броненосцев, поскольку имел угля больше всех.

Эскадра ползла дальше, задерживаемая поломками и авариями».

11 марта. Суточное плавание — 130 миль. Средний ход — 5,5 узлов.

12 марта. Суточное плавание — 180 миль. Средний ход — 7,5 узлов.

13 марта. Суточное плавание — 180 миль. Средний ход — 7,5 узлов.

14 марта. Суточное плавание — 165 миль. Средний ход — 6,9 узла.

15 марта с 06:00 погрузка угля. «Император Александр III» принял 254 тонн. Суточное плавание — 144 мили. Средний ход — 6 узлов.

16 марта снова погрузка угля. «Император Александр III» опять на первом месте — 306 т. Суточное плавание — 110 миль. Средний ход — 4,6 узла.

17 марта в 09:00 эскадра пересекла экватор и стала подниматься в Северное полушарие. Суточное плавание — 160 миль. Средний ход — 6,7 узла.

18 марта. Суточное плавание — 190 миль. Средний ход — 8 узлов.

19 марта. Суточное плавание — 170 миль. Средний ход — 7 узлов. 20 марта. Суточное плавание — 185 миль.

Средний ход — 7,7 узла.

21 марта погрузка угля. «Император Александр III» принял 150 т угля. Суточное плавание — 125 миль. Средний ход — 5,2 узла.

22 марта. Суточное плавание — 150 миль. Средний ход — 6,3 узла.

23 марта эскадра вошла в Малаккский пролив. Суточное плавание — 150 миль. Средний ход — 7 узлов. Орудия заряжены на случай возможной атаки миноносцев противника. Поход через Индийский океан был завершен.

30 марта, еще раз погрузив уголь, эскадра пришла в бухту Камранх на побережье Индо-Китая, где была проведена проверка наличия на кораблях угля. Оказалось, что на «Императоре Александре III» поизошел инцидент с просчетом количества угля на переходе из Носси-Бэ. При проверке выяснилось, что в ямах броненосца на 500 тонн угля меньше, чем значилось в суточном рапорте. Корабль еле добрался до Камранха с почти пустыми угольными ямами. Капитану 1 ранга Бухвостову ничего не оставалось делать, как доложить об этом адмиралу. Капитан 1 ранга В.Семенов вспоминает:

«Около часа пополудни адмирал неожиданно появился на верхнем мостике и приказал потребовать, чтобы все корабли немедленно по точному обмеру угольных ям донесли о наличии угля...

Как и следовало ожидать, все показывали на 100-150 тонн больше, чем в утреннем рапорте. Только «Александр III» что-то медлил с ответом. Сделали ему напоминание. Наконец ответил... Смотрим — ничего не понимаем... Заработал семафор: «Нет ли ошибки в сигнале? Вы показываете на 300 тонн меньше, чем утром!» — Увы! — оказалось, что этот сигнал совершенно верен, что ошибки в нем нет...

Наоборот — им исправляется целый ряд предыдущих ошибок... Наличие там определялось, обыкновенно, не обмером угольных ям, а списыванием суточного расхода с запаса, числящегося по журналу и состоящего из угля, принятого в Носси-Бэ и допринятого в пути во время погрузок в море, которых, не считая сегодняшней, было пять. В результате просчет, то есть нехватка — 400 тонн.

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

Мне было тяжело, почти жаль смотреть на адмирала. Он, не раз даже по пустякам, выходящий из себя, тепрь не проронил ни слова... Как-то сгорбившись, судорожно ухватившись руками за поручень, он стоял на крыле мостика, из-под сдвинутых бровей пристально всматриваясь в сигнал, трепавшийся на ноке формарса-реи «Александра», словно не веря глазам...

Пояснения, данные по семафору, не оставляли места никаким сомнениям. Мы ответили — «Ясно вижу». «Александр» спустил сигнал. Адмирал точно очнулся, махнул рукой и пошел вниз...

— И ты, Брут! — с горькой улыбкой промолвил лейтенант Венторжецкий, оглядываясь на «Александра», которого он, как и многие

другие (и я в том числе), всегда считали образцовым кораблем в эскадре»...

31 марта в бухте Камранх грузили уголь, чем особенно было рекомендовано заняться «Александрю»...

(В своих записках капитан 1 ранга В.И.Семенов намекает на то, что у адмирала Рожественского был план идти без остановки во Владивосток, не заходя в бухту Камранх и не ожидая эскадры Небогатова. И только нехватка угля на «Императоре Александре III» сорвала этот план. Возможно это и так, но только история не терпит сослагательных наклонений.

Кстати, история с углем на «Александре», о которой в официальной истории не упоминается, имеет и еще один вариант. И. К. Худяков в своей книге «Путь к Цусиме» пишет, ссылаясь на какого-то анонимного друга:

«Перед уходом эскадры с Мадагаскара состоялся совет, на котором Рожественский сказал всем командиром: «Завтра уходим. Если что еще нужно, прошу сказать, не стесняясь»... Бухвостов, командир броненосца «Император Александр III», чаще всех других бравшего денежные премии за быструю погрузку угля, на это ответил: «Ваше превосходительство, я был введен в заблуждение моими офицерами. У меня не хватает 900 тонн угля»... Выслушав его спокойно, адмирал не сказал Бухвостову ни одного слова...

Ночью, по приказу адмирала, «Император Александр III» догрузил недостававшее у него количество угля, не получив на этот

раз никакой премии.» Итак, 400 тонн у Семенова, 500 тонн — у Костенко, 900 тонн — у Худякова. Действие происходит, по одним источникам, у Мадагаскара, по другим — на подходе к Камранху. Видно, что «Император Александр III» не любил на эскадре, как не любят отличника в набитом двоечниками классе. Раздражение чувствуется и в словах Костенко, который 3 апреля по приказу флагманского корабельного инженера Политовского посетил «Император Александр III», чтобы проверить состояние корабля перед ожидавшимся боем. Он пишет: «Вчера, согласно выработанной Политовским программой осмотра переборок на кораблях, я отправился на броненосец «Император Александр III». Вместе с трюмным механиком поручиком Тотвен я обошел всю нижнюю палубу, кочегарки и машины, а также, спустился в несколько бортовых коридоров. Конечно, я нашел все в полной исправности, но было очевидно, что главная опасность связана не с состоянием переборок и непроницаемых дверей: корабль может стать жертвой огня, при больших пожарах, или опрокинуться при значительном крене и открытой нижней батарее. После осмотра я в кают-компании заявил свое мнение старшему офицеру и старшему механику. Там же был старший артиллерист и много других офицеров. Указывая на настоятельную необходимость уборки всех горючих материалов из надводного корпуса корабля, я сослался на пример «Орла», где эти меры уже проведены после ухода с Мадагаскара. На

это указание я выслушал ироническую отповедь. Мне было сказано, что «Орел» давно известен на эскадре «мичманским направлением своей кают-компании» и что там, видимо, нравится «играть в войну». Но всем подобным мероприятиям нельзя придавать серьезного значения. Пожары в боях, как показал опыт Артурской эскадры, не представляют существенного значения. С ними легко справиться при сильной пожарной системе. Между тем, испортить отделку жилых помещений легко, а восстановить ее потом будет очень трудно. Если же мы придем во Владивосток с небольшими повреждениями, то придется жить в разоренных и опустошенных помещениях и каютах.

Это коллективное мнение офицеров Гвардейского корабля «Александра III», очевидно, совпадало со взглядами самого адмирала, и я, увидев невозможность поколебать эти взгляды, не стал спорить. Меня поразила столь резкая разница во взглядах офицерского состава двух однотипных кораблей, входящих в один боевой отряд.

Очевидно, «Александр III» был типичным носителем «гвардейской закваски» с ее склонностью к внешнему щегольству, а его состав привык ставить жизненный комфорт на первый план, выше боевых требований. Недаром этот корабль стал любимцем адмирала и в его глазах считался наиболее исправным. «Александр III» красит наружный борт и каютные переборки офицерских помещений после каждой угольной погрузки,

а его нарядная кают-компания всегда блестит, как новенькая. И адмирал, стоя на мостике «Суворова» и окидывая критическим взором свою эскадру, находит единственное удовлетворение, видя в кильватере флагманского корабля «фартовый» броненосец, блистающий вылощенными бортами...» Эти слова Костенко, видимо, приобретут особый смысл, если вспомнить судьбу «Императора Александра III» и то, что «Орел», от имени которого изливал свой пафос Костенко, без всяких зазрений совести сдался в плен. Так что, видимо, Костенко прав, говоря, что «его поразила столь резкая разница во взглядах офицерского состава двух однотипных кораблей, входящих в один боевой отряд». Видимо, разница была еще более глубокой, но этого Костенко уже было не дано знать...

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

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

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

13 мая русская эскадра подошла к Корейскому проливу и ночью была обнаружена сторожевым кораблем противника «Синано-Мару».

Утро 14 мая было пасмурным, но уже в 7-м часу утра показалось солнце, которое раздвинуло мглу, как театральный занавес, подготавливая сцену предстоящей трагедии.

Далеко на горизонте прыгал на волнах

японский легкий крейсер «Идзуми», передавая по радио адмиралу Того данные об эскадре Рождественского. В начале девятого по носу эскадры показались «Чин-Иен» с таким же, как он, ветеранами японо-китайской войны. Отряд держался далеко на горизонте и скоро скрылся из вида.

Затем около 11:00 слева на траверзе появился отряд легких крейсеров противника — знаменитые артурские «собачки» «Читозе», «Касаги», «Ниитака» и «Оттова» вышли на след новой добычи. По ним без команды открыли огонь. «Собачки» круто повернули влево и, яростно отстреливаясь, вышли за пределы дальности огня русской артиллерии. Через некоторое время они снова появились, на этот раз, в сопровождении миноносцев с явным намерением выйти на курс эскадры. Подозревая, что японцы хотят набросать мин по ходу эскадры, как они это делали 28 июля, адмирал решил развернуть 1-й отряд фронтом вправо, чтобы угрозой огня пяти лучших своих броненосцев отогнать противника. С этой целью 1-й отряд броненосцев сначала повернул последовательно вправо на 8 румбов, а затем должен был повернуть на 8 румбов влево «все вдруг».

Первая половина маневра удалась прекрасно, но вторую часть сигнала не разобрали на «Императоре Александре III». Он пошел в кильватер «Суворову», а «Бородино» и «Орел», уже начавшие ворочать «вдруг», вообразили, что ошиблись, отвернули и пошли за «Александром III».

Пока русская эскадра на виду противника грузно перестраивалась, далеко впереди смутно обозначились во мгле главные силы противника. Они шли юго-западным курсом, сближаясь с русской эскадрой...

В 13:49 «Суворов» открыл огонь, и сражение началось. Охватив голову русской эскадры, японцы сосредоточили огонь на «Суворове» и «Ослябе». В 14:25 «Ослябя» перевернулся и затонул, а в 14:30 флагманский броненосец «Суворов», пылая, как огромный костер, от носа до кормы, с заклиненным рулем вышел из строя, описав циркуляцию на 16 румбов. «Император Александр III», на котором также бушевал пожар, сначала последовал за «Суворовым», но убедившись, что флагманский корабль не управляем, переменял курс на ост и возглавил эскадру, прикрывая колонной броненосцев вышедший из строя флагманский корабль и давая возможность хвостовым кораблям принять участие в артиллерийском бою. Японцы, идя по внешней кривой, снова начали охватывать голову эскадры, взяв курс почти на зюйд-ост.

В 14:50 концевой корабль японцев уже находился на траверзе «Александра III», идущего головным. «Александр III», пользуясь этим, сделал решительную попытку прорваться на север и поставить под продольный огонь корабли японского арьергарда. Круто повернув с курса ост прямо на норд влево, «Император Александр III» повел за собой эскадру. До хвостового корабля противника крейсера «Адзума» было около 30

кабельтовых. Маневр мог бы удалиться, если бы против русских действовал менее опытный противник. В 14:55 броненосцы Того сделали поворот «все вдруг» на 16 румбов влево и, имея головным броненосный крейсер «Ниссин», легли на обратный курс вест-норд-вест. Броненосные крейсера противника, разойдясь контр-курсами со своими броненосцами, также повернули на 16 румбов и вступили в кильватер флагманскому броненосцу «Микаса», ставшему после поворота хвостовым в отряде броненосцев. Этот сложный маневр японская эскадра четко проделала на полном ходу, показав высочайшую выучку и способность мгновенно реагировать на все изменения боя.

Видя, что противник, пользуясь преимуществом в эскадренной скорости, снова охватывает голову русской эскадры, «Император Александр III», уклоняясь от убийственного продольного огня противника, положил руль лево на борт и повернул круто вправо почти на ост-зюйд-ост. Находящийся в огненном вихре взрывов и пожаров на борту «Суворова» доблестный капитан 1 ранга Владимир Иванович Семенов нашел в себе достаточно хладнокровия, чтобы наблюдать за создавшейся обстановкой: «Из правых портов батареи мы могли теперь хорошо видеть «Александра», который был у нас почти на траверзе и держал прямо на «Суворова». За ним следовали остальные. Расстояние уменьшалось. В бинокль уже отчетливо были видны избитые борта «Александра», разрушенные мостики, го-

рящие рубки и ростры, но трубы и мачты еще стояли. По-видимому, вся сила огня японцев была сосредоточена на «Александре III». Временами он казался весь окутан пламенем и бурым дымом, а кругом него море словно кипело, взметывая гигантские водяные столбы... Ближе и ближе... Расстояние не более 10 кабельтовых... И вот-один за другим, целый ряд, так отчетливо видимых попаданий по переднему мостику и в левую 6-дюймовую башню... «Александр» круто ворочает вправо, почти на обратный курс... за ним «Бородино», «Орел» и другие. Ворочают поспешно, даже не выдерживая линии кильватера... не то — «последовательно», не то — «все вдруг»... »

Около 15:20 «Император Александр III», сильно избитый по левому борту, с громадным пожаром на шканцах, вышел из строя вправо, то есть, в сторону, противоположную противнику. Сначала он пытался вступить в кильватер «Орлу», но перекатился влево. «Орел» обогнал его в расстоянии одного кабельтова. На «Александре III» было видно много пробоин в тонком борту. Особенно большая дыра, по-видимому, от двух 12" снарядов, выпущенных залпом, приходилась против носовой 12" башни. Во многих местах вокруг пробоин краска выгорела и обнажилась старая суриковая красная грунтовка времен постройки.

Корабль казался окровавленным, а из бортовых пробоин выбивалось наружу пламя и клубы густого дыма. Однако трубы и мачты на нем

стояли и большая часть башен еще продолжала действовать.

Эскадру повел «Бородино», а «Александр III» после выхода из строя «Сисоя Великого» шел в кильватере «Орлу». Его орудия продолжали вести интенсивный огонь по противнику. Около 17:00 «Император Александр III» вышел из строя с большим пожаром и креном. Он прорезал линию за «Навариным», так что «Сисою» и «Наварину» пришлось дать ему дорогу. Его видели со многих кораблей эскадры. Капитан 1 ранга Семенов пишет: «Александр III», сильно избитый, с креном и севший в воду почти до портов нижней батареи, держался вне линии, медленно отставая, но не прекращая боя и действуя из уцелевших орудий. Вся носовая часть у него — от тарана до 12-дюймовой башни — была словно раскрыта..»

С броненосца береговой обороны «Адмирал Сенявин» за агонией доблестного гвардейца наблюдал лейтенант Таубе: «Когда «Александр III» последний раз вышел из строя, около 6 часов вечера, и эскадра проходила мимо него, он был весь изрешечен пробоинами, и крен на левый борт был один момент так велик, что казалось, он ближайшими к воде орудиями вот-вот начнет чертить по ней и перевернется. Но, по-видимому, в оставшихся на нем людях сохранилась еще энергия и силы бороться, и он, ни на минуту не переставая стрелять, молодецки справился с креном и еще раз выпрямился и вступил в линию. Но это последнее усилие ненадолго продолжило его

агонию, и уже через полчаса он снова сильно накренился и начал выходить из строя. Около боевой рубки у него был сильный пожар, и с «Сенявина», за которым он шел, на мостике не видели никого из офицеров. Там стоял один сигнальщик, который семафором передал: «Терплю бедствие». Чувя близкую гибель, на бак выскочило довольно много команды, но броненосец вдруг так быстро перевернулся, что большинство из них накрыл собой, и только человек 15 успело выбраться на киль и этим на несколько времени отсрочить момент своей гибели. Одному Богу известно, какой ужасно мучительной смерти подверглись те, которые целые или раненые, оставались еще в живых в нижних помещениях перевернувшегося броненосца. Размолотые машинами, придавленные снарядами и другими тяжестями, они инстинктивно должны были стараться уползти вверх от наполнявшей броненосец воды, но наверху встречали палубу, бывшую теперь потолком и, упершись в нее, наполовину искалеченные и задыхающиеся от недостатка воздуха, тонули в той же настигающей их воде».

На траверзе гибнущего броненосца находился крейсер «Адмирал Нахимов», один из офицеров которого мичман Энгельгардт так передает картину увиденного: «Император Александр III», с увеличившимся до опасного от циркуляции креном, прорезал строй, и крейсерский отряд Камимуры сразу перенес огонь на него. В этом, впрочем, уже необходимости не было, так как

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

К месту гибели «Император Александр III» ринулся крейсер «Изумруд», командир которого капитан 2-го ранга Фрезен писал в своем донесении о бое: «Около 18:00 с «Ушакова» по семафору передали, что «Александр» терпит бедствие. Сигнал этот отрепетовали флагами и одновременно семафором на «Николай». Идти в это время сам для подания помощи не мог, так как был отделен от «Александра» линией броненосцев, идущих тесным строем и поддерживавших усиленный огонь правым бортом. Броненосцы продолжали следовать за «Бородино», сражаясь правым бортом. «Александр» прини-

мал участие в бою и шел, не отставая от других броненосцев. В 18:35 на «Алексаднре» показалоcь пламя между дымовыми трубами, он броcился влево, стал быстро крениться и перевернулся между двумя концевыми броненосцами.

Как только заметил, что крен «Александра» увеличивается, положил лево на борт, дал полный ход и пошел к погибающему броненосцу, чтобы по возможности спасти людей. В это время наши броненосцы продолжали уходить от нагонявших их в строю пеленга семи броненосных крейсеров противника.

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

Время гибели «Император Александр III» в разных сообщениях варьируется: от 18:45 до 18:55 14 мая 1905 года.

Настоящей эпитафией героическому кораблю,

с которого не спасся ни один человек, служат строки, написанные Новиком Прибоем:

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

К вечеру это была уже не война, а бойня.

Броненосец «Александр III», как и другие корабли, не выдержал наконец неприятельского натиска. В шесть часов, сильно накренившись, он вышел из строя. Вид у него в это время был ужасный. С массою пробоин в бортах, с разрушенными верхними надстройками, он весь окутался черным дымом. Из проломов, из кучи разбитых частей вырывались фонтаны огня. Казалось, что огонь вот-вот доберется до бомбовых погребов и крьюит-камер и корабль взлетит на воздух. Но броненосец через некоторое время

оправился и, слабо отстреливаясь, снова вступил в боевую колонну. Это была последняя попытка оказать врагу сопротивление.

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

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

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

Погибли: командир корабля, капитан 1 ранга Бухвостов; старший офицер, капитан 2 ранга Племянников; старший ревизор, лейтенант Воеводский 2-й; старший минный офицер, капитан 2 ранга Сталь 1-й; мл. минный офицер, лейтенант Игнатьев; старший артиллерийский офицер, лейтенант Эллис 1-й; мл. артиллерийский офицер, лейтенант Демидов; старший штурманский офицер, лейтенант А.Северцев; вахтенные началь-

ники, лейтенанты Храповицкий, Случевский, Ден; вахтенные офицеры, мичманы Бернов, Адлерберг, Баранов 3-й, Всеволожский 4-й, Князев 3-й; прапорщик по морской части Ленкович; старший судовой врач Юрьев; врач Бертенсон; старший судовой механик, полковник Петров; помощник судового механика, штабс-капитан Лебединский; мл. инженер-механик, поручик кн. Гагарин; трюмные механики, штабс-капитан Тетерин и поручик Товтен; священник; 11 кондукторов и 827 матросов.

Корабль находился в строю 1 год и 7 месяцев.

Зачислен в списки Русского Флота 22 августа 1899 года.

Исключен из списков 15 сентября 1905 года. Состоял в Гвардейском экипаже.

* * *

Когда сообщения телеграфных агентств принесли в Россию первые сведения о Цусимском бое, в них о судьбе «Император Александр III» и его экипажа говорилось скудно, неопределенно, сбивчиво и противоречиво. Родственники офицеров стали засыпать телеграммами всех, кто имел хоть какое-то отношение к эскадре Рождественского и мог что-нибудь знать о судьбе «Император Александр III». Справлялись в столичных телеграфных агентствах, во французском посольстве и в морском штабе. Всюду был один и тот же ответ: «О судьбе «Александре III» нет

решительно никаких вестей». Когда же было выяснено, что броненосец погиб, казалось совершенно невероятным, что весь его экипаж погиб до единого человека. Родственники поручика кн. Гагарина послали запрос даже японскому морскому министру в Токио: «Спасен ли князь Гагарин с броненосца «Александр III»?»

На четвертый день, несмотря на состояние войны, пришел чисто японский по вежливости ответ: «Князь Гагарин до сих пор еще не спасен».

26 мая, отвечая на запросы родственников, французское посольство в Петербурге опубликовало следующее заявление: «Сегодня нам сообщено из Токио, что в Японии нет ни одного человека с броненосцев «Александр III», «Бородино» и «Наварин». Прискорбно говорить это, но это правда. Японцы все еще подбирают плавающих в море и потому пока не нужно терять надежды».

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

4 июня офицеры Гвардейского экипажа

провели общую панихиду по погибшим на броненосце «Император Александр III» товарищам и сослуживцам. В 1906 году на средства, собранные по подписке с офицеров Гвардейского экипажа и родственников погибших, эскадренному броненосцу «Император Александр III» был установлен памятник в садике возле Никольского собора в Петербурге.

Памятник представляет из себя элегантную стеллу из красного мрамора, увенчанную державой и орлом. По четырем сторонам стеллы были установлены большие медные доски, на одной из которых барельефом было отлито изображение броненосца, а на трех остальных — фамилии погибших моряков.

После революции, видимо, на волне «пролеткульта», доски с фамилиями погибших были самым варварским способом срублены с памятника.

В 1973 году были повешены новые доски и, хотя на них значится «текст восстановлен», таинственным образом отсутствуют фамилии нескольких офицеров, в том числе, поручиков Гагарина и Товтена, доктора Бертенсона и, разумеется, судового священника...

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

1901 — 1903 годы — капитан 1 ранга Петров 1-й;

1903 — 1905 годы — капитан 1 ранга Бухвостов.

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

1904 год — вице-адмиралы Бирилев и Рождественский.

**Офицеры эскадренного броненосца
«Император Александр III»,
погибшие в Цусимском бою**

Командир, капитан 1 ранга НИКОЛАЙ МИХАЙЛОВИЧ БУХВОСТОВ

Ст. офицер, капитан 2 ранга ВЛАДИМИР АЛЕКСЕЕВИЧ ПЛЕМЯННИКОВ

Ст. ревизор, лейтенант АРКАДИЙ НИКОЛАЕВИЧ ВОЕВОДСКИЙ 2-й

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

Мл. минный офицер, лейтенант ВЛАДИМИР НИКОЛАЕВИЧ граф ИГНАТЬЕВ

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

Мл. арт. офицер, лейтенант ЕВГЕНИЙ ГЕОРГИЕВИЧ ДЕМИДОВ

Ст. штурм. офицер, лейтенант АЛЕКСЕЙ
ПЕТРОВИЧ СЕВЕРЦОВ

Вахт. нач., лейтенант НИКОЛАЙ СЕРГЕ-
ЕВИЧ ХРАПОВИЦКИЙ

Вахт. нач., лейтенант КОНСТАНТИН КОН-
СТАНТИНОВИЧ СЛУЧЕВСКИЙ

Вахт. нач., лейтенант НИКОЛАЙ ВЛАДИ-
МИРОВИЧ ДЕН

Вахт. офицер, мичман АЛЕКСАНДР АЛЕК-
САНДРОВИЧ БЕРНОВ

Вахт. офицер, мичман АЛЕКСАНДР АЛЕК-
САНДРОВИЧ АДЛЕРБЕРГ

Вахт. офицер, мичман НИКОЛАЙ НИКО-
ЛАЕВИЧ БАРАНОВ 3-й

Вахт. офицер, мичман ПЕТР АНДРЕЕВИЧ
ВСЕВОЛОЖСКИЙ 4-й

Вахт. офицер, мичман ЮРИЙ МИХАЙЛО-
ВИЧ КНЯЗЕВ 3-й

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

Ст. суд. мех., полковник АЛЕКСАНДР ИВА-
НОВИЧ ПЕТРОВ 3-й

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

Трюмн. мех., штабс-капитан АЛЕКСАНДР
АЛЕКСАНДРОВИЧ ТЕТЕРИН

Мл. суд. мех., поручик ЭДУАРД АНТОНО-
ВИЧ ТОТВЕН

Мл. суд. мех., поручик ГРИГОРИЙ ГРИГО-
РЬЕВИЧ князь ГАГАРИН

Мл. суд. мех., прап. мех. части АЛЕКСЕЙ
ГРИГОРЬЕВИЧ СОКОЛОВ

Мл. суд. мех., прап. мех. части ВЛАДИМИР
ВИКТОРОВИЧ НАГОРСКИЙ

Ст. суд. врач, надворный сов. ПЕТР ПАВ-
ЛОВИЧ ЮРБЕВ

Мл. суд. врач, док. мед. БОРИС ЛЬВОВИЧ
ВЕРТЕНСОН

Шкипер, титулярный сов. ФЕОКТИСТ
ИВАНОВИЧ ЧУФАРИН

Суд. священник, отец АЛЕКСАНДР (АН-
ДРЕЕВИЧ НЕДРЫГАЙЛО)

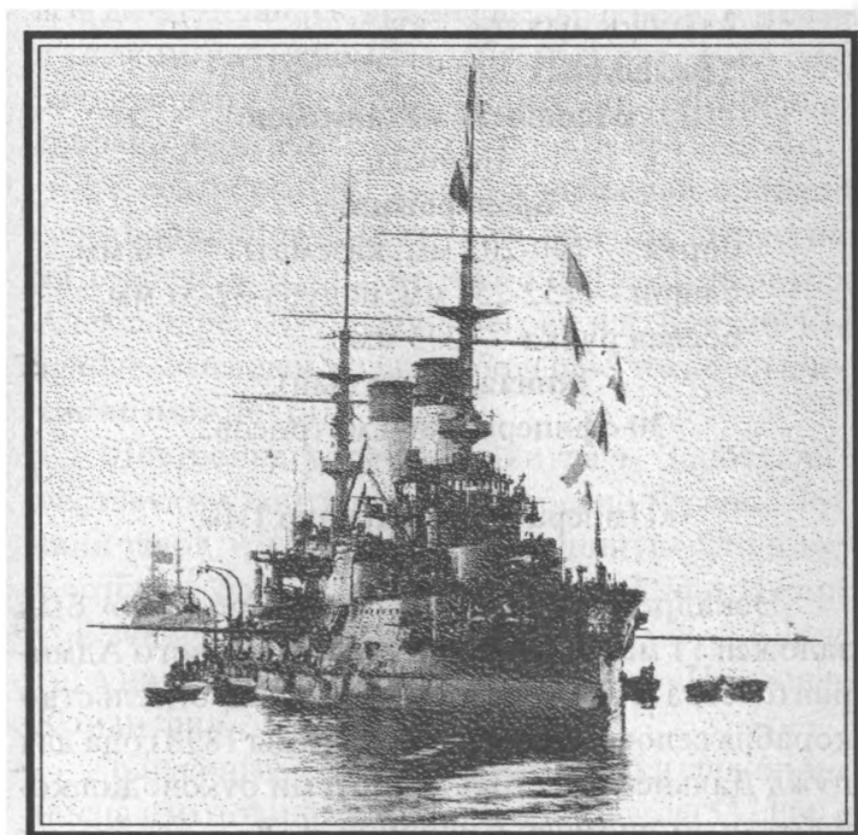
Приком. к штабу капитан 2 ранга АЛЕК-
САНДР КЛЕМЕНТЬЕВИЧ ПОЛИС

11 кондукторов и 827 матросов.

БОРОДИНО

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

«БОРОДИНО»



Водоизмещение: 13516 т.

Главные размерения: 121,2x23,2x7,9 м.

Скорость максимальная: 17,8 узла.

Вооружение:

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

Мощность механизмов:

16300 л.с.

Бронирование:

борта — 100-203 мм, казематы — 76 мм,
башни — 152-254 мм, палуба-32-51 мм,
боевая рубка — 203 мм.

Экипаж (штатный):

30 офицеров, 800 матросов.

Тип:

«Император Александр III».

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

Заложенный одновременно с «Императором Александром III», «Бородино» строился уже по несколько измененному проекту. Конструкцию корпуса «Бородино» и четырех последующих ко-

раблей этого типа пытались улучшить по сравнению с прототипом с помощью изменения узла соединения с бортом нижней броневой палубы, выполненной со скосом к нижней кромке броневых пояса, а также, соединения продольной броневой переборки со скосом. В сравнении с головным кораблем, на «Бородино» была изменена форма форштвеня и обводы кормы. Новое Адмиралтейство, которое при строительстве кораблей всегда отличалось крайне медленными темпами и низким качеством выполняемых работ, на этот раз довольно быстро (и достаточно качественно) собрало на стапеле корпус нового броненосца.

8 сентября 1901 года эскадренный броненосец «Бородино» был спущен на воду, перестояв на стапеле всего на месяц больше «Императора Александра III», строившегося на Балтийском заводе, имевшем гораздо большие технологические возможности.

Достройка корабля затянулась. Запоздали с поставками контрагенты, особенно Франко-Русский завод, изготавливавший машинную установку. Бортовую броню для «Бородино» отлил Ижорский завод, вертикальную броню — завод Карнеги, а палубную — французский завод «Шатильон Комантри».

Башенные 12" и 6" артиллерийские установки для броненосца изготовил Металлический завод (537 000 р. и 632 000 р. соответственно).

В достроечных работах прошел 1902 и 1903 годы. Наступила зима 1904 года, а с ней и ошеломляющее известие о нападении японцев на

Порт-Артур. Лишь в мае 1904 года «Бородино» был прибуксирован из Петербурга в Кронштадт для окончательной достройки и вооружения.

В июле корабль вышел на ходовые испытания. И тут выяснилось, что «Бородино» не может развить скорость более 16 узлов, а на 12 узлах уже начинают нагреваться эксцентрики машин. Попутно выяснилось, что по остойчивости «Бородино» несколько не лучше «Императора Александра III», с той же тенденцией к опрокидыванию на циркуляции.

Начались лихорадочные работы по исправлению обнаруженных дефектов. Но время уже считалось даже не на дни, а на часы. Проектной скорости 18 узлов «Бородино» так и не показал. При повторном пробеге на полных оборотах броненосец достиг 17,4 узла. На эксцентрики лили воду, которая с шипением испарялась. А тут еще выяснилось, что на корабле весьма ненадежен электропривод руля в положении «на борт». И все это — при наличии опасности перевернуться при циркуляции. Практически ни одна из систем «Бородино» не была сдана на испытаниях, проходивших в невероятной спешке и нервотрепке. 2-я Тихоокеанская эскадра была уже сформирована и «Бородино» зачислен в нес в качестве одного из четырех кораблей, составляющих боевое ядро эскадры.

28 августа 1904 года эскадренный броненосец «Бородино» был освящен и вступил в строй под командованием капитана 1 ранга Серебrenникова. На палубе оркестр играл туш, команда

кричала «Ура!», в кают-компании состоялся банкет, на котором, помимо родных и друзей офицеров броненосца, присутствовали и строители во главе с корабельными инженерами Скворцовым и Политовским. Строителей благодарили, преподносили им цветы... (Общая стоимость постройки 14 573 254 рубля). В тот же день «Бородино», подняв флаг, вышел на большой Кронштадтский рейд, а 29 августа в 09:00 эскадренный броненосец «Бородино», снявшись с якоря, ушел из Кронштадта в Ревель, следуя в кильватер броненосцу «Император Александр III». 30 августа на пути в Ревель эскадру обошла яхта «Царевна» под флагом Николая II. На «Бородино», как и на других кораблях, играли «захождение», оркестр исполнял гимн, команда кричала «Ура!». На корабле царил какой-то нервный подъем и возбуждение.

30 августа в 07:00 эскадра пришла в Ревель, а приказом от 31 августа 1904 г. броненосец «Бородино» был официально отчислен «от отряда судов, назначенных для испытания». Однако корабль испытаний не прошел, и на его борту еще находились специалисты из МТК, которые вместе с корабельным инженером Шангиным замерили метацентрическую высоту корабля, крены на циркуляции, остойчивость и пр. А между тем, «Бородино» включился в программу боевой подготовки, чтобы дать хоть какую-то практику своему избранному в последний момент разношерстному экипажу. С 6 по 19 сентября «Бородино» участвовал в учебных стрельбах и эволюциях в районе острова Карлос.

Командовавший броненосцем капитан 1 ранга Серебренников слыл либералом и в молодости даже попал в тюрьму за слишком вольные взгляды, высказанные вслух. По утверждению Новикова-Прибоя, адмирал Рожественский за глаза называл Серебренникова «безмозглым нигилистом», но, несмотря на это, тот считался одним из наиболее опытных командиров Русского Флота, умевших сплотить вокруг себя личный состав. Капитан 1 ранга Серебренников тщательно следил, чтобы матросы с «Бородино» были хорошо накормлены и одеты.

Во время каторжных погрузок угля на эскадере командир «Бородино» предпочитал получить выговор от командующего, нежели подгонять своих валяющихся с ног подчиненных. Броненосец «Бородино» был в числе тех немногих кораблей эскадры, на которых перед уходом из Кронштадта позаботились о комплектовании библиотеки для матросов. Причем, большую часть книг капитан 1 ранга Серебренников приобрел за собственный счет.

26 сентября броненосец «Бородино» был посещен царем во время Высочайшего смотра в Ревеле, а 28 сентября «Бородино», следуя за «Императором Александром III» и имея за кормой броненосец «Орел», ушел из Ревеля в Либаву, куда прибыл 29 сентября.

30 сентября адмирал Рожественский получил от Морского Технического комитета результаты испытаний остойчивости броненосца «Бородино». По проекту, «Бородино» должен был иметь

водоизмещение с полным запасом топлива 13 940 тонн, среднее углубление — 26 футов 8" и метацентрическую высоту — 4,3 фута. В результате испытаний выяснилось, что «Бородино» имеет водоизмещение 15 275 тонн, осадку — 29 футов и 1,5" и, при этом, метацентрическую высоту — всего 2,5 фута. С такой остойчивостью корабль должен был пройти три океана и вступить в бой с японским флотом! Поэтому МТК рекомендовал для всех броненосцев типа «Бородино» следующее:

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

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

3. Держать все тяжелые передвижные грузы на местах закрепленными.

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

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

2 сентября эскадра вышла из Либавы.

В. П. Костенко записал в своем дневнике:

«С кормового мостика («Орла») мой взор охватывл всю эскадру. Равнение в обеих колоннах корабли держали довольно точно. Только «Бородино» по временам без видимых причин выкатывался бортом вправо из линии створа мачт передних броненосцев. Его рулевые, видимо, еще не освоились с повадками корабля на ходу. На корабле продолжались мучения с электроприводом руля, а к тому же еще на переходе к Датским проливам выяснилось, что происходит непонятная утечка пресной воды, предназначенной для питания котлов».

При переходе проливов эскадра получила сведения о возможности нападения на нее японских миноносцев, сосредоточенных на английских базах. Нервное напряжение в ожидании этого нападения привело к тому, что русские безжалостно расстреляли флотилии английских и датских рыбаков. В этом инциденте «Бородино» перещеголял все другие корабли, открыв по несчастным рыбакам огонь из 12-дюймовых орудий главного калибра. На флагман с «Бородино» сообщили, что ясно видели «два контрминоносца», которые маневрировали, прикрываясь рыбачьими пароходами».

Что действительно произошло во время «Гулльского инцидента», до конца не выяснено до сих пор, но шуму этот инцидент наделал много и чуть не втянул Англию в войну на стороне Японии. 13 октября «Бородино» вместе с броненосцами своего отряда пришел в испанский порт Виго и, погрузив уголь, стал ожидать, когда

«Гулльский инцидент» не разрешится на высоком дипломатическом уровне. Созванная по этому случаю Международная следственная комиссия потребовала для допроса свидетелей инцидента. В числе других офицеров в Гаагу с броненосца «Бородино» был командирован мичман Шрамченко.

В ночь перед приходом в Виго «Бородино» сообщил эскадре, что им были замечены в океане три миноносца, следовавших за русскими кораблями на большом расстоянии в полосе дыма, который оставляли за собой броненосцы. Сообщение «Бородино» проверить не удалось, но его приобщили к свидетельским показаниям.

19 октября «Бородино» в составе своего отряда броненосцев покинул Виго и, идя в кольцо английских крейсеров, прибыл 21 октября в Танжер. Приняв уголь, корабли 1-го боевого отряда пошли в дальнейший путь вокруг Африки, в то время, как часть эскадры направилась через Суэцкий канал. Рандеву было назначено на острове Мадагаскар.

30 октября «Бородино», занимая свое обычное место в строю между «Александром» и «Орлом», прибыл в Дакар, приняв на борт с транспортов 1747 тонн угля. Погрузка шла при страшной тропической жаре, броненосец раскачивался на зыби, окутанный густыми облаками угольной пыли.

3 ноября эскадра покинула Дакар и взяла курс к берегам Габона. 5 ноября на «Бородино» лопнули два эксцентриковых бугеля левой машины. Пока их заменяли, «Бородино» в течении 36 ча-

сов шел под одной машиной. Эскадра сбавила ход до 7 узлов. 7 ноября на «Бородино» вышла из строя вторая машина. Корабельный инженер Политовский с грустью записал в своем дневнике: «С «Бородино» все не ладится. Другая машина тоже не работает, время от времени греется подшипник. Все стоят и ждут «Бородино». Но, из-за разных случаев, подобных бородинскому, время теряем, и теряем бесполезно. Только к 8 часам утра «Бородино» исправил свою машину. Теперь вся эскадра идет своим обычным ходом. 11 ноября на «Бородино» снова сломалась машина, что вызвало гнев Рожественского, который и так не очень жаловал капитана 1 ранга Серебренникова».

Костенко вспоминает: «Я вдруг почувствовал, что корабль, идя вперед довольно хорошим ходом, дал «полный назад», так что палуба затряслась под моими ногами, как в лихорадке. Бросаюсь на носовой мостик узнать, что случилось. Вижу справа по борту контуры и огни броненосца, узнав «Бородино», а впереди слева — «Суворов» и «Александр». Все корабли усиленно и нервно сигналият степановскими фонарями. В колонне — полный беспорядок. «Бородино» объявляет, что у него в правой машине стук. Адмирал приказывает: «Переговорите с флагманским механиком, можно ли исправить повреждение». «Бородино» не дает никакого ответа. Адмирал, рассердившись, сигналил: «Занять место вне строя на правом траверзе «Суворова», намереваясь, очевидно, держать провинившийся корабль под своим личным надзором. Но «Бородино», не об-

ращая внимания на сигналы адмирала, продолжает плестись, как Бог на душу положит, и, видимо, занят выяснением характера повреждения, не желая тратить время на препирательства с адмиралом. Вдруг «Бородино» дает сигнал: «Повреждение исправлено, прошу разрешения войти в строй». На этот раз Рождественский вспылал: «Прекратить болтовню и немедленно выполнить приказание». Понемногу порядок в колонне восстановился. Через час гнев адмирала остыл, и он приказал «Бородино» занять свое место в строю. И снова воцарилось спокойствие тропической ночи, полной задумчивой мечтательности...»

13 ноября эскадра пришла к устью реки Габон вблизи Либервиля, где началась очередная погрузка угля, в ходе которой «Бородино» принял 1315 тонн.

17 ноября офицеры некоторых кораблей, в том числе и «Бородино», были впервые отпущены на берег, совершив поездку в Либервиль.

18 ноября эскадра покинула Габон. 18 ноября на «Бородино», как и на большинстве других кораблей, началось празднование перехода через экватор. На «Бородино», выражаясь современным языком, была прекрасно налаженная матросская самодеятельность. Особенно выделялась труппа клоунов, которые по отзывам очевидцев работали на профессиональном уровне. Эта труппа помогала не только своему экипажу перенести тяготы беспримерного похода, но и выезжала с «гастролями» на другие корабли. В разгар праздника на «Бородино» сломалась рулевая машинка,

вернее, ее электропривод. Эскадра остановилась, ожидая, когда «Бородино» исправит повреждение...

24 ноября, невзирая на противодействие португальских властей, эскадра приняла уголь в бухте Грит-Фиш («Бородино» принял 628 тонн) и 28 ноября, пройдя тропик Козерога, пришла в контролируемую немцами бухту Ангра-Пекена, где «Орел» потерял якорь. На поиски орловского якоря «Бородино» командировал своего водолаза.

2 декабря старший офицер «Бородино» капитан 2 ранга Макаров, руководя погрузкой угля, упал в угольную яму и сильно повредил себе ногу, выбыв на несколько дней из строя. Между тем, в тягостных условиях этого рокового похода, в буднях тяжелой корабельной службы, каторжных угольных погрузок, в жаре и духоте тропических широт жизнь экипажа «Бородино» отличалась сплоченностью и даже какой-то патриархальной простотой.

Капитан 1 ранга Серебренников отлично понимал, что затеянный поход является авантюрой, что в случае встречи с японским флотом всех ждет неминуемая гибель, а потому изо всех сил старался не создавать своему экипажу каких-то лишних трудностей, с полным спокойствием получая многочисленные выговоры от адмирала. Флагманский корабельный инженер Политовский, проведенный на «Бородино» все время, от закладки до ввода в строй, а затем переведенный на «Суворов», писал в своем дневнике: «3 декабря... Был сегодня на «Бородино»... пробыл, как всегда,

долго. Прямо удивительно, побываю на «Бородино», всегда расположение духа у меня меняется в лучшую сторону. Я уже не раз это замечал и на этот броненосец я всегда отправляюсь с удовольствием».

Интересно отметить, что «Бородино» был, пожалуй, единственным кораблем в эскадре, где получаемые с берега и транспортов русские газеты официально распределялись среди матросов. В бухте Ангра-Пекена броненосцы приняли двойной запас угля (2200 тонн), поскольку до Мадагаскара предстояло пройти 2700 миль, а ожидаемые в 40-х широтах штормы не позволили бы на пути принять уголь с транспортов. На «Бородино» уголь находился везде: в коридорах жилых помещений, в помещениях минных аппаратов и на нижней батарейной палубе 75-мм орудий.

Осадка броненосца увеличилась до 30 футов и 1 дюйма. Броневой пояс полностью скрылся под водой. Опустившиеся почти до уровня воды порты 75-мм орудий были задраины и проконопачены.

5 декабря эскадра покинула бухту и взяла курс на Мадагаскар вокруг мыса Доброй Надежды. 6 декабря открылась вершина Столовой горы и в 16:00, находясь в 7 милях южнее мыса Доброй Надежды, эскадра повернула к Игольному мысу, а 7 декабря в 01:00 на меридиане Игольного мыса легла на северо-восточный курс и вступила в Индийский океан.

Еще никогда в военно-морской истории человечества столь крупное соединение боевых ко-

раблей и транспортов не совершало похода из Европы вокруг мыса Доброй Надежды. А ведь это была всего лишь половина пути... Ночью погода стала свежеть и к утру сила ветра дошла до 9 баллов со штормовыми порывами. Крупная волна достигала высоты 25 футов при длине около 200 футов. Боковые размахи броненосцев типа «Бородино» при попутном ветре и волнении доходили до 8", корпуса броненосцев сильно дрожали, потрескивали стальные крепления.

К утру 8 декабря ветер усилился до степени шторма. Высота волны достигала 40 футов при длине 350 футов. «Колонна из пяти броненосцев, — вспоминал адмирал Рожественский, — представляла в это время редкое зрелище. Колоссы, в миллион пудов каждый, шесть раз в минуту поднимались на высоту в 40 футов, так что ближайший задний мателот казался то уходящим в воду по марса-рею, то взбиравшимся на вершину холма. Все пять броненосцев давали впечатление какой-то бешеной пляски. Число боковых размахов держалось около 8 в минуту, а боковые колебания не превосходили 12⁰».

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

был первым серьезным испытанием морских качеств новых броненосцев. При этом надо помнить, что корабли были сильно перегружены, имея на 8 декабря 1700 тонн угля, вместо нормального полного запаса в 1100 тонн, причем лишние 600 тонн были размещены выше угольных ям).

16 декабря эскадра пришла на остров Мадагаскар и стала на якорь в проливе у небольшого островка Сент-Мари. По кораблям поползли зловещие слухи о возможности внезапного удара японских миноносцев по русским кораблям в водах Мадагаскара. В связи с гибелью в Артуре 1-й Тихоокеанской эскадры, иностранные и русские газеты распространяли подсунутую японцами дезинформацию о развертывании в Индийском океане боевых соединений японского флота. С «Суворова» официально сообщили, что 6 декабря мимо Сингапура прошла в Индийский океан сильная японская эскадра. При ходе 11 узлов она могла уже к 20 декабря появиться у берегов Мадагаскара.

И именно 20 декабря «Бородино» по семафору донес, что незадолго до спуска флага с его марсов были обнаружены четыре больших военных корабля, идущих в кильватере. Затем три корабля повернули и скрылись. На оставшемся же был зажжен огонь. Спустя немного времени увидели, что этот корабль, закрыв огни, переменил курс и скрылся. (Интересно, что именно сигнальщики «Бородино» во время «Гулльского инцидента» «ясно» видели два миноносца, выходящих в атаку под прикрытием рыболовных судов. Они же

на подходе к Виго «ясно видели» несколько преследующих эскадру крупных боевых кораблей. Поскольку уже доподлинно известно, что японские корабли и не думали выдвигаться к Мадагаскару, а равным образом там не было ни английских, ни французских отрядов, то все виденное сигнальщиками с «Бородино», видимо, следует отнести к нервному перенапряжению или же к известным последствиям приближающегося Рождества).

Игнорируя французский нейтралитет, эскадра 21 декабря перешла в более защищенную бухту Танг-Танг, где броненосцы приняли уголь («Бородино» — 1761 тонн). Тревожное настроение нарастало с каждым часом. Командоры дежурили у орудий. Последовал приказ выставить сетевое ограждение, что было совсем нелегко, поскольку все приспособления для этого были повреждены бесконечными погрузками угля. Ночью корабли были полностью затемнены. С корабля на корабль передавали мегафоном, если видели мерцающий свет у своего соседа. Эскадра притаилась, и только звон отбиваемых склянок время от времени нарушал тишину. Все офицеры, механики и даже врачи забрались на мостики и вместе с коммендорами и сигнальщиками всматривались в непроницаемый мрак, окутавший вход в бухту. Для наблюдения люди были посланы на марсы и салинги. В 23:00 в океане были замечены восемь огней, которые в течение двух часов мелькали сначала перед входом в бухту, а затем скрылись за косой. Вскоре огонь появился также на берегу

позади линии броненосцев и методически начал мигать. Утром выяснилось, что огни в море принадлежали местным рыбакам, а огонь на берегу служил им маяком.

24 декабря эскадра вышла из бухты Танг-Танг в Носси-Бэ, куда уже прибыл отряд адмирала Фелькерзама, следовавший Суэцким каналом. 25 декабря, в первый день праздника Рождества, с подъемом флага все корабли подняли стеньговые флаги. С 08:30 до полудня эскадра стояла в море с застопоренными машинами.

На «Бородино» велась праздничная приборка. Затем состоялись обедня и молебен. Экипаж был собран на шканцах, где по традиции капитан 1 ранга Серебренников с чаркой в руке поздравил офицеров и матросов с праздником, поблагодарив их за все труды, связанные с этим тяжелейшим походом. Команда прокричала «Ура!» любимому командиру, после чего «Бородино», как того требовал устав, дал салют в 31 выстрел. С «Бородино» и других кораблей снова видели какие-то огни в стороне от курса эскадры. Снова опасались атаки. Расчеты спали у орудий поваженно. В ходовой рубке «Бородино» капитан 1 ранга Серебренников, старший офицер, капитан 2 ранга Макаров и старший штурман, лейтенант Чайковский с тревогой вглядывались в карту этих вод, где многочисленные банки и мели почти все пестрели надписями «недостоверно», «положение сомнительно».

27 декабря в 11:00 эскадра пришла в Носси-Бэ и соединилась с отрядом адмирала Фелькер-

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

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

при мне был случай дурноты с писарем, и это ночью, когда хоть немного свежее, чем днем. Солнечные удары часты. Адмирал написал жестокий приказ по поводу смерти двух матросов на «Бородино». От меня требовалось добавить в этот приказ некоторые технические данные. Воспользовавшись этим, я, насколько мог, смягчил приказ, отдавая его в печать.

В четыре часа хоронили умерших матросов с «Бородино», на отпевании был адмирал. Тела их на катере перевезли на миноносец «Бравый», а он отвез их в море подальше от берега и там предал погребению. Церемония была печальная. Когда катер с телами отвалил от «Бородино», выстрелили из пушки, музыка играла «Коль славен», команда и офицеры всех кораблей стояли во фронте... На «Бородино» я видел, как офицеры, спасаясь от жары, спали на палубе среди угля, точно команда. Нераздетые, грязные. Ложе офицера тем только отличалось от матросского, что были циновки. Когда я увидел эту спящую компанию, сначала не поверил своим глазам. Тяжелое это плавание, не чета другим...»

Адмирал Рожественский хотел воспользоваться вынужденной стоянкой на Мадагаскаре, чтобы хоть немного повысить боевую подготовку вверенных ему кораблей.

Костенко вспоминает: «18 января. Сегодня вышли из Носси-Бэ в океан для учебных стрельб. Результаты первого опыта оказались настолько скандальными, что адмирал не преминул по этому выпустить приказ, в котором зло высмеял эс-

кадру и ее личный состав. И действительно, есть над чем призадуматься. Ведь эскадра готовится идти в сметренный бой, а стрелять и маневрировать совершенно не умеет. Когда адмирал поднял сигнал: «Из кильватерной колонны перейти «всем вдруг» в строй фронта на 8 румбов влево», то после поворота эскадра представляла картину не боевого построения, а стада баранов, идущего вразброд. Началась стрельба, и тогда вскрылось, что боевая подготовка никуда не годится... На возвратном пути у «Бородино» потекли два котла. На нем сел пар и он начал отставать, но не потрудился предупредить «Орел» об уменьшении хода. Чуть не произошло столкновение. «Орел» занял место «Бородино», которому адмирал выразил свое особое неудовольствие и объявил, что на неделю лишает офицеров права съезжать на берег. В конце учения был сигнал: «Завтра эскадра снимается в 6 часов утра... «Бородино» и «Нахимову» быть готовыми дать 18 узлов хода». Последнее распоряжение надо отнести к числу адмиральских издевательских шуток. Всем понятно, что оба корабля в том состоянии, в котором находятся, в лучшем случае могут развить 13-14 узлов. Учения продолжались, и в дневниках различных участников похода то и дело появляются такие записи: «Сегодня при маневрировании «Бородино» и «Александр» два раза чуть не столкнулись. Слава Богу, что не случилось этого несчастья: оно было бы огромно... Во время одного внезапного поворота «Суворов» и «Александр» столкнулись бортами. «Орел» в этот мо-

мент в свою очередь чуть не наскочил на «Бородино», но успел дать полный ход назад, а «Ослябя» пролетел под самой кормой «Орла».

Однако, средств на проведение интенсивной программы боевой подготовки не было. Таял уголь, а переговоры с Гамбург-Американской компанией, снабжавшей эскадру углем, затянулись. Корабли требовали ремонта. «Старички» разваливались на глазах, а новейшие корабли, ушедшие в поход прямо от достроечных стенок, фактически не прошли испытаний и обнаруживали у себя все новые и новые дефекты.

На «Бородино» старший механик Рябинин и корабельный инженер Шангин пытались довести «до ума» машину броненосца. Трюмные чеканили котлы. Попутно выяснилось, что в столь перегруженном состоянии на корабле не действуют подводные минные аппараты.

На берегу, идущие на смерть люди, искали какой-то разрядки. Тихий и мало кому до сих пор известный поселок запестрел вывесками публичных и игорных домов, из Европы и колоний туда хлынули целые цветники проституток, спекулянтов и шулеров. Туземное население мастерски научилось ругаться матерно по-русски. Участились случаи пьяных дебошей, особенно среди экипажей вспомогательных судов. Старший врач «Бородино» Лукин, пытаясь остановить разгром одной туземной лавчонки, был избит пьяными матросами вспомогательного крейсера «Урал». Группа офицеров с «Бородино» в белых кителях вдруг начала пробиваться через непроходимые за-

росли окружающего поселок девственного леса, раздирая в кровь руки, пачкая и разрывая свою белоснежную униформу...

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

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

15 февраля на «Бородино» начались работы по очистке подводной части корпуса от ракушек и водорослей, приросших к наружной обшивке во время похода. Весь главный пояс корабля на глубину до 7 футов оброс длинной зеленой «бородой». Работы выполнялись с помощью водолазов и специально изобретенных тросовых подкильных концов с металлическими скребками.

Водолазы обратили внимание на то, что днище «Бородино» (и других кораблей его типа) за 4,5 месяца похода и стоянок в теплых морях осталось почти совершенно чистым. Обрастание наблюдалось только на вертикальных подводных бортах. Не меньшего ремонта, чем корабли, требовали их экипажи.

Ужасные условия плавания, тяжелые ко-

рабельные работы, громадные погрузки угля, отсутствие нормальных жилых помещений, использованных под засыпку углем, — все это чрезвычайно ускорило износ обуви и одежды. На запросы эскадры из Петербурга пришло уведомление, что комплект обмундирования послан по железной дороге во Владивосток, а пришедший из России транспорт доставил из Иерусалима от дамского благотворительного комитета нательные крестики, освященные на гробе Господнем.

По разнарядке «Бородино» получил 8 таких крестиков для офицеров и 27 — для матросов... На «Бородино», где вопрос с обмундированием стоял менее остро, чем на других кораблях, поскольку командование броненосцем позаботилось об этом перед уходом из России, не менее остро стояла проблема обуви. В Носси-Бэ на корабельные средства и на деньги, собранные офицерами, были приобретены ботинки для машинной команды, но они оказались недолговечными и быстро разваливались от масла и угля. Тогда по почину «Орла» на «Бородино» стали плести для матросов лапти из ворса.

19 февраля, в день поминовения воинов, «на поле брани живот положивших», на «Бородино» был отслужен молебен, а затем состоялся корабельный праздник. Политовский, приглашенный, как всегда, на «Бородино», вспоминает об этом в письме к жене: «В 11 часов отправился на «Бородино». И дернуло меня одеть кортик, никогда его не ношу, а тут нацепил. Вылезая по трапу, задел им за что-то, он выскочил, упал в воду и утонул

на глубине 12 сажен. Механик с «Бородино» обещал сделать мне бутафорскую ручку. Буду носить ее, прицепив к ножнам, чтобы хоть вид-то иметь приличный... На «Бородино» был очень парадный и веселый завтрак. Кают-компанию выкрасили. Палубу покрыли коврами. По углам расставили массу растений. Стол накрыли в форме буквы «П». Поставили на него много цветов в горшках, скатерть усыпали цветами. Перед каждым прибором было раскрашенное меню. Гостей было много. Играла музыка. Удивительно дружная кают-компания — почти все друг с другом на ты. Вечно шутят, смеются, забавляются, но дела не забывают. После завтрака разбились на кучки и вино полилось рекой. Музыкантов поставили у кают-компаний, вынесли туда столики. Многие офицеры сами дирижировали, играли мой любимый малороссийский марш. Сначала я почти ничего не пил, но, попав в кучку, где сидели слушавшие музыку, и услышав малороссийский марш, начал пить шампанское. Много его выпил и с каждым бокалом вспоминал, как ты боялась, что я начну пить. Компания разошлась и многие пустились в пляс. В шесть часов сел на катер, чтобы ехать домой...»

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

да капитана 1 ранга Добротворского эскадра пойдет дальше. 27 февраля на «Бородино» праздновали праздник Масленицы. Играл замечательный оркестр броненосца, пел хор матросов. На обед офицерам и команде подали блины со сметаной. (Такое мог устроить на своем корабле только Серебренников!). В разгар праздника пришло известие о разгроме русской армии под Мукденом. 50 000 убитых, 80 000 пленных. Остатки армии откатываются по всему фронту. С минуты на минуту может быть отрезан или даже захвачен Владивосток!

28 февраля капитан 1 ранга Серебренников писал в Петербург: «Говорят, что мы скоро уходим во Владивосток. Да мы, я в этом уверен, и не пойдем, даже соединившись с 3-м отрядом. После сдачи Мукдена, что принесли нам сегодня французские телеграммы, идти мы не можем. Этого не должно быть, в противном случае это будет роковая ошибка»...

Увы, доблестный капитан 1 ранга ошибался, надеясь, что у кого-нибудь в русском правительстве когда-нибудь прорезывался здравый смысл, если дело шло о жизни подданных. Дождавшись отряд крейсеров капитана 1 ранга Добротворского, 3 марта в 15:00 эскадра покинула Носси-Бэ. Эскадру провожали два французских миноносца и целые флотилии туземных пирог.

При проходе мимо «Бородино» с французских миноносцев загремело «Ура!». В ответ оркестр броненосца грянул «Марсельезу». Перестроившись в походный ордер, эскадра начала

переход через Индийский океан...

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

22 марта эскадра, завершив поход через Индийский океан, вошла в Малаккский пролив. Все были уверены, что японцы не допустят прохода проливов русскими кораблями и обязательно атакуют их хотя бы силами миноносцев, для развертывания которых прекрасную возможность представляли бесчисленные архипелаги, в большинстве своем, необитаемых островов. Напряжение росло. Расчеты круглосуточно дежурили у орудий, но противника не было и в помине.

31 марта эскадра пришла в бухту Камранг, по пути узнав от русского консула в Сингапуре две приятные новости: эскадра Небогатова 25 марта вышла из Джибути и Владивосток — единственная база, на которую могла рассчитывать измученная эскадра — открыт с сухого пути и запасов там достаточно для обеспечения нужд эскадры. В Сайгон был командирован госпитальный «Орел» с депешами от адмирала. Воспользовавшись этим, капитан 1 ранга Серебренников — единственный из всех командиров — заказал «Орлу» купить 4000 яиц, окороков и прочего. Он хотел, чтобы его экипаж как можно лучше

встретил предстоящий праздник Пасхи, уже не сомневаясь в том, что этот праздник будет последним...

Эскадра находилась в районе бухты Камранг, ожидая Небогатова и не очень надеясь на соединение, поскольку обе эскадры не имели на этот счет никаких инструкций.

Поступившие из дипломатических источников разведданные были весьма туманны: флот противника севернее Борнео, на пути эскадры возможно развертывание японских подводных лодок.

13 апреля корабли перешли в бухту Ван-Фонг в 60 милях к югу, а 15 апреля беспроволочный телеграф «Бородино» принял первые позывные кораблей адмирала Небогатова: «Николай I» запрашивал «Суворова» о его месте.

17 апреля на всех кораблях праздновали Пасху. Служба велась в затемненной со всех сторон церкви, развернутой на жилой палубе «Бородино». Расчеты продолжали дежурить у орудий, стояла страшная духота, но служба вышла торжественной. Моряки были во всем белом, иконостас белый, ризы священников тоже. Церковь была украшена гирляндами тропических растений, свешивающихся с потолка.

Политовский, как всегда, поехал на «Бородино». Он пишет: «Поехал на «Бородино» и пробыл там часов до шести.

На «Бородино» каждый офицер получил по куличу, а тем больным матросам, которые лежат на госпитальном «Орле», послали яйца и кули-

чи. Это сделал, кажется, один только корабль. Другие о своих больных не позаботились».

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

25 апреля перед уходом из Ван-Фонга инженер Политовский получил сразу три долгожданных письма от жены. Вне себя от радости, он решил поделиться счастьем со своим другом капитаном 1 ранга Серебренниковым. Друзья встретились в последний раз. Беспощадная судьба уже отсчитывала последние дни их земного существования. И Политовскому, и Серебренникову оставалось жить менее 20 дней.

Евгений Сигизмундович Политовский в ответном письме успел написать жене: «Получив твои письма, бегал я бегал по «Суворову», и решил съездить на «Бородино». Забрался туда, когда командир еще спал. Его разбудили. Сидели мы с ним, пили чай, он угощал сладостями. Он начал рисовать картину, как мы с ним поедем путешествовать по Европе после войны. Сидели мы с Серебренниковым и болтали. В это время привезли ему с «Суворова» письма. Жаль, что я не знал,

что ему есть почта: я захватил бы ее с собой. На «Бородино» судьба порадовала вестями из дому только двоих — командира и Кочукова...»

Между тем, на кораблях шла подготовка к бою. На «Бородино» боевую рубку и мостики обложили койками. Корабельный инженер броненосца Шангин, выступая на совещании, собранном Политовским на «Суворове», еще раз поставил перед штабом общий вопрос о необходимости решительной разгрузки броненосцев перед боем, чтобы привести их водоизмещение ближе к проектному, то есть, не более 14500 тонн. Политовский ответил, что поднятый вопрос не входит в компетенцию корабельных инженеров, пределы которой определены приказом об осмотре переборок, а вопрос о разгрузке, снятии шлюпок и катеров уже отвергнут адмиралом и говорить об этом не приходится. Прощаясь после совещания со своим однокласником по училищу Костенко, Шангин, всегда веселый и оптимистически настроенный человек, сказал, что у него самые плохие предчувствия насчет будущей судьбы его корабля в бою. При столь слабой остойчивости, какой обладает «Бородино», даже незначительное затопление нескольких бортовых отсеков грозит броненосцу опрокидыванием. Об опасном положении перегруженного корабля Шангин подал официальный рапорт командиру... На «Бородино» отказались от использования электропривода руля, перейдя полностью на паровой привод.

26 апреля эскадры адмиралов Рожественского и Небогатова соединились в море и пос-

ле короткой стоянки в бухте Куа-Бэ 52 русских корабля, обойдя Формозу, взяли курс на север — в Корейский пролив.

Отсчитывались последние мили до Владивостока. Вспыхивали и гасли надежды проскочить пролив незамеченными. Плана боя не было. Командирам передали инструкцию: в случае выхода из строя «Суворова» эскадру ведет «Император Александр III», если и он выйдет из строя, то — «Бородино» и т.д.

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

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

Капитан Гранга Серебренников приказал собрать команду на шканцах. Он произнес краткую речь, призывая всех поддержать честь корабля. Когда командир «Бородино» кончил говорить, горны и барабаны, сопровождаемые колоколами

громкого боя, ударили боевую тревогу.

Экипаж броненосца «Бородино» разбежался по боевым постам. Было 13:32 14 мая 1905 года.

13:49. По сигналу с «Суворова» «бить по головному» «Бородино» окрыл огонь по противнику. Почти одновременно в 14:25 и 14:30, охваченные пожаром, вышли из строя оба флагманских корабля русской эскадры: «Суворов» и «Ослябя». В этот же момент с «Орла» увидели, как вправо из кильватерной колонны выкатился «Бородино», на котором опять отказала рулевая машина. Но даже находясь вне строя, «Бородино» не прекращал огня и продолжал энергично стрелять из своей кормовой 12-дюймовой башни через корму «Орла». Корабль имел заметный крен (с «Орла» видели, как большая волна вкатилась в кормовой каземат «Бородино»), но на нем не было заметно крупных повреждений. На носовом мостике пылал большой пожар вокруг боевой рубки: горели койки, которыми была для защиты от осколков обложена броня рубки. Находившийся в носовом каземате у 75-мм орудия матрос Семен Ющин также заметил, что стрельба неожиданно прекратилась, а «Бородино», выкатившись из строя вправо, шел в одиночестве. В 14:45, исправив повреждение руля, «Бородино» начал занимать свое место в строю в кильватер «Императору Александру III», возглавлявшему теперь эскадру. Когда он шел на свое место, вызвав новое замешательство в строю, японский авизо «Чихая», шедший с нестреляющего борта 2-го боевого отряда японцев, выпустил в «Бородино» две торпеды, кото-

рые прошли мимо.

В 14:49, когда «Бородино» снова занял свое место в строю, в боевую рубку попали сразу два снаряда: 12" и 6", разрушившие весь мостик. Старший штурман, лейтенант Чайковский и младший штурман, мичман де Ливрон были разорваны на куски. Старший минер, лейтенант Геркен был отнесен в бессознательном состоянии в операционный пункт. Старший артиллерист броненосца, лейтенант Завалишин, сам спустился с мостика, зажимая руками распоротый осколками живот. Он не дошел до операционного пункта: из его распоротого живота вывалились внутренности, он упал и через несколько минут умер. Были убиты сигнальщики, рассыльные и рулевые. Капитан 1 ранга Серебренников был ранен осколком в шею, другой осколок оторвал у командира кисть левой руки.

Боевая рубка с артиллерийскими приборами, со штурвалом, машинным телеграфом и переговорными трубами окончательно вышла из строя. Управление кораблем перешло в центральный пост. Командование принял старший офицер броненосца, капитан 2 ранга Макаров. Было 15:10.

В 15:20 охваченный пожаром «Император Александр III» с сильным креном вышел из строя и эскадру возглавил «Бородино». Видя, что отряд японских броненосных крейсеров адмирала Камимура сильно обогнал нашу эскадру, «Бородино» в 15:35 сделал вторую попытку прорваться под кормой противника на север. Повернув на 8 румбов, «Бородино» взял курс на север, ведя за со-

бой эскадру. До хвостового японского крейсера «Адзума» было 30 кабельтовых. Адмирал Камимура немедленно повернул свой отряд последовательно на 16 румбов влево и перенес бой на свой левый борт. В это же время адмирал Того закончил свой поворот «вдруг» на 16 румбов и обе эскадры оказались на почти параллельных курсах: русская на север и японская, идущая на северо-запад. Впереди — 1-й боевой отряд Того в обратном строю кильватера во главе с броненосным крейсером «Ниссин», несколько позади боевой отряд Камимура. Японцы быстро обгоняли русскую эскадру, снова охватывая железным кольцом ее голову. В этот момент противник обнаружил вышедший из строя «Суворов» и обрушил на него огонь. Пытаясь прикрыть «Суворова», «Бородино» повернул на ост, ведя огонь всей своей артиллерией и в свою очередь засыпаемый снарядами. Выходили из строя орудия и люди, выходили из строя приборы, увеличивалось число пробоин в бортах. Управление броненосцем из центрального поста оказалось делом чрезвычайно сложным. Чтобы следить за боем и принимать соответствующие решения, капитан 2 ранга Макаров должен был находиться или в батарейной палубе, или в одной из орудийных башен. Свои приказы он отдавал голосом по переговорной трубе в центральный пост, расположенный почти на самом днище броненосца, а оттуда эти приказы, повторенные другим офицером, уже поступали на другие боевые посты корабля.

Гром орудий, взрывы японских снарядов,

крики матросов трюмно-пожарного дивизиона, вопли раненых, слившись в одну страшную какофонию, мешали управлению кораблем. В 15:30 в кормовую часть «Бородино» попал 12" снаряд. Начался пожар. Через пробоину, благодаря сильной зыби, хлынула вода. Туда был отправлен трюмно-пожарный дивизион под командованием юнкера Гончарова, которому удалось быстро ликвидировать пожар и остановить доступ воды. В носовом каземате был тяжело ранен осколками поручик граф Беннингсен, а в кормовой батарее 75-мм орудий мичману Прикот оторвало обе ноги. 12" снаряд сбил командирский колпак носовой башни главного калибра, обезглавив ее командира лейтенанта Фукса. Капитан 1 ранга Серебренников лежал на перевязочном пункте. Известие о его ранении произвело удручающее впечатление на команду и, когда наступил перерыв в бою, многие матросы приходили на пункт, чтобы узнать, как он себя чувствует. Капитан 1 ранга Серебренников находился в сознании, интересовался ходом боя и по мере сил ободрял команду. Отчаянно маневрируя в стальных тисках японского флота, «Бородино» повернул вправо, а затем лег на юго-восток и, прикрывшись туманом и дымом, вывел эскадру из боевого соприкосновения с противником. Было 16:45...

Воспользовавшись перерывом, на «Бородино» на скорую руку пытались отремонтировать главные повреждения. Люди стали подниматься вверх. В носовой каземат вернулся с перевязки поручик Беннингсен. Поинтересовавшись у мат-

росов, как идет бой, поручик вздохнул: Эх, сунулись мы, неучи, воевать!». «Бородино» имел небольшой крен на правый борт. С верхней палубы кто-то кричал, чтобы на срез тащили пластырь. Комендоры ремонтировали поврежденные орудия. Убирали убитых...

Оторвавшись от противника, «Бородино», описав большую циркуляцию, стал выходить на старый курс норд-ост 23. Было около 17:00. Поредившая колонна русских кораблей повернула за «Бородино». В кильватер «Бородино» шел «Орел», за ним — «Наварин», «Нахимов», «Александр», «Сисой», «Николай I», «Апраксин», «Сенявин» и «Ушаков». Сзади отдельно следовали крейсера с уцелевшими транспортами. На траверзе «Бородино» держался «Изумруд». В течение примерно часа русские корабли шли за «Бородино» на север, не преследуемые противником. Полагая, что русские повернули на юг, адмирал Того проскочил к Цусимскому проливу и временно потерял боевой контакт с русской эскадрой. Адмирал Камимура также потерял из вида русскую эскадру и, ведя поиск ее на юге, разошелся с адмиралом Того и поэтому повернул на северо-запад с целью сблизиться со своим командующим. Однако, узнав по радио, что Того идет на юг, Камимура снова повернул свой отряд к южному входу в Цусимский пролив.

Японцы вели поиск на юге, а русская эскадра, ведомая «Бородино», уходила на север, прикрываясь клочьями тумана. Но, как вспоминает один из очевидцев, покрашенные в желтый цвет

трубы русских кораблей светили из тумана как маяки. Легкие крейсера противника наконец обнаружили русских и по радио сообщили об этом адмиралу Того. Того и Камимура развернули свои боевые отряды на север и полным ходом начали преследование.

Около 18:00 японцы стали нагонять русскую эскадру, сближаясь с ней на параллельных курсах. Справа от колонны русских кораблей «Микаса» под флагом адмирала Того вел отряд из трех броненосцев и других броненосных крейсеров «Касуга» и «Ниссин». На некотором расстоянии из тумана проглядывали силуэты легких крейсеров. Слева, несколько позади траверза русской эскадры, зарываясь тупыми носами во встречную волну и оставляя за собой шлейфы густого черного дыма, шли шесть броненосных крейсеров адмирала Камимура.

Верный своей тактике, Того обогнал русскую эскадру и обрушил концентрированный огонь всех своих кораблей на идущий головным «Бородино».

Склоняясь к западу, «Бородино» вел ответный огонь по противнику. На нем еще действовала кормовая 12-дюймовая башня, которой командовал лейтенант Яковлев и три шестидюймовых башни правого борта, огнем которых управляли мичманы Транецкий и Жалкевич. В боевой рубке «Бородино» бушевал пожар, рвались ящики с 47-мм снарядами.

Капитан 2 ранга Макаров был ранен и пошел на перевязку, но до перевязочного пункта

не дошел и куда он делся, никто не знал. Один за другим были убиты мичманы Протасьев, Отт и Кочуков. В носовом каземате был убит поручик, граф Беннингсен. Командование кораблем принял лейтенант Матковский. На жилой палубе правого борта в носу вспыхнул пожар. Его быстро потушили, беря воду прямо с палубы, поскольку все под жилой палубой с правого борта было залито водой.

«Бородино» продолжал идти вперед под сосредоточенным огнем двенадцати японских кораблей. Снаряды сыпались на него непрерывно, причем множество попаданий приходилось в ватерлинию, и разрывы снарядов поднимали огромные столбы воды. Ответный огонь броненосца ослабевал, в нескольких местах корабля бушевали пожары.

По словам некоторых очевидцев «Бородино» горел, как «деревенская изба», все более склоняясь к западу и приведя всю эскадру с курса норд на норд-вест...

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

Броненосец «Бородино», содрогаясь от взры-

вов, продолжал кружиться на одном месте, вода за собой эскадру. По-видимому, он управлялся только матросами. Куда держал корабль курс? Неизвестно. Практически он ходил по кругу, а вся эскадра, при двух живых адмиралах и многих капитанах 1 ранга, плелась за ним, как бараны за вожаком.

Наблюдая за маневрами «Бородино» с мостика броненосца «Император Николай I», контр-адмирал Небогатов, опустив бинокль, сказал офицерам своего штаба, что он не понимает, почему мы все кружимся на одном месте и облегчаем себя расстреливать, когда было уже несколько удобных моментов оторваться от противника. «Небогатов видел, что командовать эскадрой с гибелью «Суворова» и «Ослябя» — некому, но не считал себя вправе принять командование, не зная ничего о судьбе Рожественского и Фелькерзама, а также подчиняясь приказу Рожественского о том, что в случае выхода из строя головного корабля, эскадру ведет следующий мателот...»

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

Темнело. Из-за нестреляющего борта японс-

ких броненосцев появились флотилии миноносцев, ринувшихся в атаку на «Бородино». Было еще достаточно светло и миноносцы были отогнаны огнем артиллерии.

Однако в этот момент в носовом каземате «Бородино» услышали крики с верхней палубы: «Все наверх! Спасайся!». Все заметались, загалдели, не понимая, что произошло на корабле и откуда угрожает бедствие. (Возможно, были замечены выпущенные японскими миноносцами торпеды).

А между тем, четко маневрируя и перестраиваясь, как на Императорском смотре, отряды Того и Камимура продолжали расстрел «Бородино». Пожар на «Бородино» охватил всю корму и правый борт. Горели кают-компания, адмиральские помещения, ростры, кормовые мостики, на которых рвались 47-мм снаряды. Языки пламени поднимались до марса грот-мачты. Пожары бушевали на правом срезе и в батарее, откуда пламя выбивалось через артиллерийские порты.

С идущих сзади кораблей видели, как в «Бородино» один за другим попадают снаряды противника. И сквозь вихрь огня и дыма продолжали вести огонь кормовая 12-дюймовая и средняя 6" башни героического броненосца...

В носовом каземате «Бородино» также бушевал пожар. Все орудия уже были разбиты или вылетели из цапф. Из элеватора валил дым. Огонь подбирался к снарядам, поданным из погреба, а в живых осталось только двое: кондуктор Чапкин и матрос Юшин.

Кондуктор начал выбрасывать снаряды за борт и приказал Ющину бежать на корму и позвать на помощь людей, чтобы справиться с пожаром. Ющин побежал к корме броненосца. На каждом шагу встречались исковерканные и погнутые куски железа, опрокинутые и разорванные на части переборки. Проломы зияли не только в бортах, но и в палубе. Среди этого хаоса грудями лежали искалеченные трупы. Ющин бросился дальше, но ему преградило путь бушующее пламя развалин офицерских кают. Кругом настолько все изменилось, что Ющин не мог даже понять, куда он попал. Пыхало жаром и разъедало дымом глаза. Он остановился перед люком с разбитым трапом и увидел под собою батарейную палубу. Вокруг него не было ни одного живого человека, и никто не тушил пожаров. Ющин с ужасом подумал, что он уцелел один на всем корабле, который шел вперед неизвестно куда, никем не управляемый. Он выскочил на срез и хотел подняться на верхнюю палубу. Зачем? Он и сам того не знал.

Уже смеркалось. Крен на правый борт увеличивался. Верхние части броненосца были разгромлены еще больше, чем нижние. Мачты были изломаны, такелаж порван, дымовые трубы еле держались, шлюпки развалились, задний мостик опрокинулся. Вся кормовая часть броненосца представляла сплошную стену воющего огня. А вокруг не переставали падать снаряды, поднимая взрывами водяные смерчи.

За кормою, сквозь дым и брызг воды, вид-

нелся «Орел», весь окутанный дымом, а за ним держали в кильватер еще какие-то корабли. И непонятно было, почему это вся эскадра тянется за умирающим броненосцем «Бородино».

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

Было 19:10. С мостика «Орла» увидели, как в ватерлинию «Бородино» под кормовой 6" башней один за другим попали два 12" снаряда, посланные в одном залпе. Поднялись громадные столбы воды, окутанные дымом и пламенем.

Не выходя из строя, с поставленным прямо рулем, «Бородино» стал валиться на правый борт, дав два последних залпа из кормовой башни главного калибра и из средней 6" башни. Менее чем в полторы минуты «Бородино» опрокинулся вверх килем. Из-под воды вырывались клубы дыма и огонь. Во время опрокидывания люди выбежали на левый срез и успели выскочить из батареи на борт, а затем по борту перебежали на днище. Многие не успели перелезть через боковой киль и были им накрыты. Броненосец плыл кверху килем, винты продолжали вращаться. Бежавшие по днищу люди махали руками и взывали о по-

мощи.

Резко положив руль влево, «Орел» обошел «Бородино» по своему правому борту, едва не врезавшись в опрокинувшийся корабль.

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

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

С крейсера «Аврора» агонию «Бородино» наблюдал доктор Кравченко: «Между тем, японские броненосцы, за дымом и мглой потерявшие на некоторое время нашу эскадру, снова нагнали ее с тылу и, поравнявшись с передними кораблями, как и раньше, сосредоточили свой огонь на головном, которым теперь шел «Бородино». На нем уже с полчаса горел пожар в корме: дымилось мало, что-то алело, какая-то яркая точка, словно груды раскаленного угля.

Когда «Бородино» четверть часа спустя был взят, как следует, на прицел, и снаряды один за другим стали впиваться в его бока, поднимая громадные столбы черного дыма (от мелнига, а возможно, что и от угольных ям), у всех нас екнуло сердце... Мы почувствовали, что такого огня никакому броненосцу не выдержать... В багровых, точно кровавых, лучах спускалось солнце, до захода которого оставалось каких-нибудь пять минут. Все страшно жаждало, чтобы наступившая ночь спасла бы своим благодетельным покровом несчастный корабль. Но пять минут протекли, казалось, как целая вечность.

На заднем мостике «Бородино» у грот-мачты показался пожар: узенький язык пламени высоко (выше уровня труб) лизнул мачту. Дыма не было, в стороны огонь не распространялся. Чтобы это могло гореть? Не вспыхнул ли порох в мачтовом элеваторе? Обыкновенно такие пожары кончались через несколько минут, пока не выгорит в патронах бездымный порох, но этот пожар был как-то странно упорен и разгорался

все сильнее.

Вдруг (в 19:15) в передне-носовой части «Бородино» последовал взрыв, поднялось целое облако черного дыма, и вслед за тем сделав последний прелсмертный залп из 12-дюймовых орудий кормовой башни, «Бородино» почти в одно мгновение лег на правый борт, обнажил свою подводную часть, киль, сверкнувший в лучах заходящего солнца, как чешуя гигантской рыбы, и скрылся под водой еще быстрее, чем «Ослябя», не долее, чем в полминуты времени. Над погибшим в славном бою кораблем из воды появилось белое облачко пара, поднимавшееся все выше и выше к небу. Казалось, с этим облачком улетела душа судна.

Солнце в это время село. Было 19:20... Броненосец «Орел», следовавший в кильватер, прошел по свежей колыхавшейся еще могиле своего боевого товарища...»

В носовом каземате «Бородино» матрос Юшин понял, что броненосец опрокинулся. Он бросился к полупорту, но ревущий поток воды смял его и отбросил назад, закружив в водовороте. Очнувшись, Юшин почувствовал, что голова его прижата к палубе, которая стала потолком и в образовавшемся воздушном пузыре сохранилось немного воздуха. Схватившись за трубу парового отопления левой рукой, Юшин правой сорвал с себя одежду и белье. Затем, ногой нащупав полупортик, Юшин нырнул в него.

Какое-то неопределенное время он находился под водой на большой глубине, захлебываясь

и кружась. Наконец он всплыл на поверхность и с каким-то удивлением обнаружил себя совершенно голым, но в сапогах, которые были слишком тесны, чтобы их скинуть.

Ему даже не было страшно. Открыв глаза, Ющин увидел свой корабль, плавающий вверх килем. Работали, бурля воду, оба винта. Человек десять забрались на громадное днище броненосца, и, размахивая руками, что-то кричали. Ющин крикнул: «Братцы, спасите!» Знакомый ему минный квартирмейстер Попов, придерживаясь за боковой киль, протянул Ющину тельняшку. Ющин схватился за рукав, но ударом волны его отбросило от броненосца, и оторванный рукав тельняшки остался в его руках. Он снова окунулся в воду, и, чтобы не попасть под работающие винты, стал быстро отплывать в сторону.

Неожиданно для себя Ющин наткнулся на плавающий в воде рангоут 14-весельного катера броненосца и уцепился за него. Осмотревшись затем вокруг, Ющин уже не увидел своего броненосца. Видимо, тот затонул со всеми находящимися на днище людьми. Мимо Ющина проходили остатки разбитой эскадры. Он кричал: «Спасите!», но его то ли не слышали, то ли не хотели останавливаться.

Наступила полная темнота. Где кончалось море и где начиналась тьма, ничего нельзя было разобрать. Изредка даль сверкала орудийными вспышками, но и это скоро прекратилось. Ющин не мог сказать, сколько прошло времени, когда его неожиданно осветил луч прожектора. Оста-

новившись на момент, луч пошел дальше. Ющин закричал и забился в воде. Вскоре луч вернулся и, подольше задержавшись на Ющине, снова пошел дальше. Затем луч вернулся в третий раз. Обессилевший и почти обезумевший Ющин не заметил, как к нему подошли три японских миноносца, шедших в кильватере. Передний миноносец подошел к Ющину вплотную и с борта японцы протянули шест. Ющин уцепился за шест и четыре японских матроса втянули его на палубу. Несмотря на ночь, вокруг голого Ющина собралась толпа японских моряков. Они глазели на него, пока командир миноносца не приказал отвести пленного вниз. Ющину дали свежее белье, стакан саке и бутылку пива, а затем чаю с белым хлебом. После этого принесли матрас и два одеяла, и чудом спасенный русский моряк улегся спать.

Утром Ющина оставили одного в помещении, связав ему руки и ноги. Около 08:00 Ющина пересадили на крейсер «Идзумо». Сидя в нижнем помещении крейсера под замком, Ющин слышал, что крейсер ведет огонь.

Около полудня толпа ликующих японских матросов ворвалась в помещение, где находился Ющин и, подхватив его под руки, вытащила на верхнюю палубу. Японцы смеялись и кричали: «Орел!», «Орел!». Ющин увидел броненосец «Орел», шедший под японским флагом. Ющин был доставлен в Майдзуру, а оттуда переведен в Кумамото.

Только в плену он узнал, что из всего экипажа броненосца «Бородино» спасся он один.

Инженер Костенко с другими пленными офицерами посетил Ющина в лагере военнопленных в Кумамото. Он вспоминает: «С «Бородино» был подобран японским миноносцем марсовый Ющин, который пробыл в воде несколько часов, держась за связку шлюпочных весел. Когда мы увидели его, то невольно дрожь пробежала по телу. Казалось, в его глазах навсегда запечатлелся ужас пережитых им потрясений, и он утерял всякую радость и ощущение жизни. Он в полном смысле слова имел вид выходца с того света».

Имя Семена Семеновича Ющина прогремело на всю Россию. Почти вся столичная печать поместила его портрет с подписью: «Человек, возвращенный могилой». Со слов Ющина подробности происходящего на «Бородино» во время сражения еще в японском плену записал баталер с «Орла» А. Новиков — будущий известный писатель Новиков-Прибой.

Попав в Петербург, Ющин давал показания следственной комиссии по разбору Цусимского боя и встретился с вдовой капитана 1 ранга Серебrenникова, который показал запись Новикова. Вдова командира «Бородино» отдала этот очерк в редакцию «Нового времени». Позже в беседе с Новиковым Серебrenникова сказала: «В вашем изображении получилась страшная картина гибели корабля. Какой ужас пережил мой покойный муж! До сих пор я хожу, словно в кошмаре...»

Затем Ющин находился на излечении в военно-морском госпитале в Петербурге и был

уволен в запас из 18-го флотского экипажа. Вернувшись в свою деревню в Тамбовской губернии, он вскоре умер, не выдержав сознания того, что из 900 человек экипажа «Бородино» уцелел он один. (Давая показание следственной комиссии, прапорщик Шамис с броненосца «Император Николай I» утверждал, что он сам видел, как к перевернутому «Бородино» подошел японский миноносец и принял на борт людей, находящихся на днище. Затем миноносец ринулся в атаку на русские корабли и был потоплен.

Если это так, то это мог быть японский миноносец № 34. Экипаж его бросился в воду, а пленные, видимо, связанные или закрытые в каком-то помещении, погибли). Что же, все-таки, произошло с «Бородино», что он так неожиданно опрокинулся? Хотя о подобной возможности Морской Технический комитет предупреждал еще во время испытаний корабля, факт его опрокидывания настолько потряс всех очевидцев, что стали искать каких-то дополнительных причин, объясняющих катастрофу. Казалось бы, и так все ясно — корабль с плохой остойчивостью в течение почти трех часов находился под расстрелом практически всего японского флота, выдержав немыслимое количество попаданий, в том числе и в район ватерлинии.

Появилась версия, что «Бородино» потоплен торпедами. Для начала, торпедами с миноносцев.

Семен Ющин, давая дополнительные показания, сделал следующее заявление перед следственной комиссией: «Броненосец погиб

от минной атаки. Мина попала в правый борт, я слышал ее взрыв. Броненосец перевернулся очень скоро после получения пробоины... Броненосец перевернулся около 19:30. Я уверен, что он погиб от мины. Я слышал, как кричали: «Минная атака с правого борта!».

Хотя эти показания и противоречили первоначальным показаниям Ющина, а также, не подтверждаются японскими источниками, которым уж совсем незачем скрывать свой героический миноносец, потопивший до наступления темноты головной корабль противника, но эта идея получила продолжение.

Командир крейсера «Олег», капитан 1 ранга Добротворский и старший офицер, капитан 2-го ранга Посохов со всей категоричностью утверждали, что «Бородино», а равным образом «Суворов» и «Александр III», потоплены подводными лодками противника, действовавшими под прикрытием артиллерийского огня броненосцев Того...

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

Эскадренный броненосец «Бородино» состоял в 18 флотском экипаже. Зачислен в списки Русского Флота 20 марта 1899 года.

Исключен из списков 15 сентября 1905 года.

Корабль находился в строю 9 месяцев.

**Офицеры эскадренного броненосца
«Бородино»,
погибшие в Цусимском бою**

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

Ст. офицер, капитан 2 ранга ДМИТРИЙ СЕРГЕЕВИЧ МАКАРОВ 2-й.

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

Ревизор, мичман НИКОЛАЙ ОСКАРОВИЧ ОТТ 1-й.

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

Мл. минный офицер, лейтенант ВЛАДИМИР ТИТОВИЧ МАТКОВСКИЙ.

Ст. арт. офицер, лейтенант ПЕТР ЕВГЕНЬЕВИЧ ЗАВАЛИШИН 2-й.

Мл. арт. офицер, лейтенант МИХАИЛ ЭДУАРДОВИЧ ФУКС.

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

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

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

Вахт. нач., лейтенант АЛЕКСЕЙ ПАВЛОВИЧ князь ЕНИКЕЕВ.

Вахт. нач., мичман МИХАИЛ АЛЕКСАНДРОВИЧ ТАРАНЕЦКИЙ.

Вахт. нач., мичман ГЕОРГИЙ МИХАЙЛОВИЧ ЖОЛКЕВИЧ.

Вахт. офицер, мичман НИКОЛАЙ НИКОЛАЕВИЧ ПРИКОТ.

Вахт. офицер, мичман НИКОЛАЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ ПРОТАСЬЕВ.

Вахт. офицер, мичман ЕВГЕНИЙ ГЕНРИХОВИЧ ЦИВИНСКИЙ.

Вахт. офицер, мичман АЛЕКСАНДР ВИКТОРОВИЧ КОЧУКОВ.

Вахт. офицер, мичман НИКОЛАЙ ВЛАДИМИРОВИЧ ЩЕЛКОТНИКОВ.

Вахт. офицер, поручик л-в Гусарского полка ЛЕОНТИЙ ПАВЛОВИЧ граф БЕННИНГСЕН.

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

Ст. суд. мех., подполковник ВАСИЛИЙ СЕМЕНОВИЧ РЯБИНИН.

Трюмн. мех., штабс-капитан ВЛАДИМИР КОНСТАНТИНОВИЧ НЮХАЛОВ.

Суд.мех., штабс-капитан ПАВЕЛ ПАВЛОВИЧ КОРНЕЕВ.

Суд. мех., поручик ПАВЕЛ МИХАЙЛОВИЧ ИОРК.

Суд. мех., поручик ЭРНЕСТ НИКОЛАЕВИЧ ВУЛЬФ.

Мл. суд. мех., поручик ВЛАДИМИР ГЕОРГИЕВИЧ ХАРИТОНОВ.

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

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

Ст. суд. врач, надворный советник ФЕДОР МИХАЙЛОВИЧ ЛУКИН.

Мл. суд. врач, лекарь АКСЕЛЬ ЭДУАРДОВИЧ ГНАДЕБЕРГ.

Корп. корабельный инженер, младший помощник судостроителя ДИОДОР МИХАЙЛОВИЧ ШАНГИН.

Капельмейстер ПАВЕЛ НОВИКОВ.

Суд. священник, иеромонах отец ВАРЛААМ.

12 кондукторов и 819 матросов.

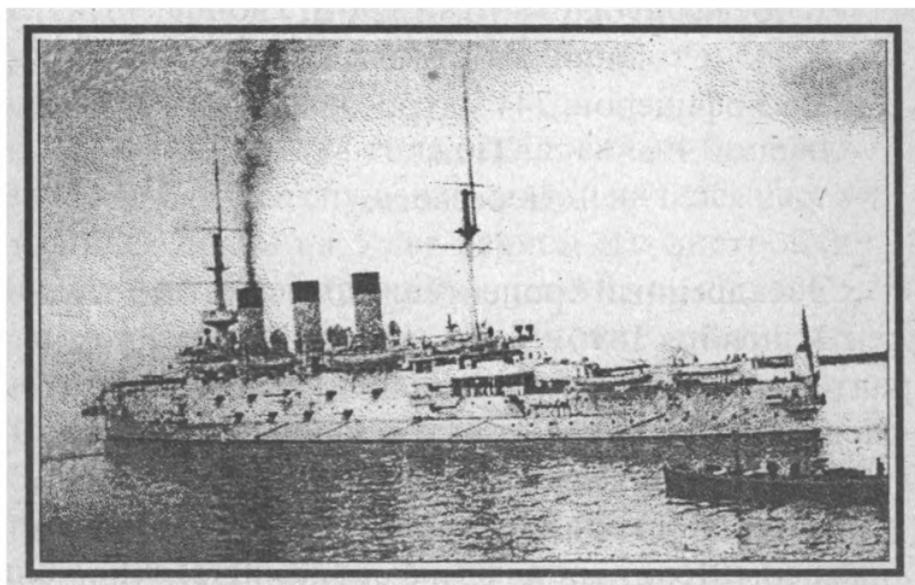
ОСЛЯБЯ

*Ослябя Роман — монах Троице-Сергиевской Лавры.
По преданию был послан Сергием Радонежским
в войско Дмитрия Донского.*

*Участвовал в Куликовской битве 8 сентября
1380 года и, согласно легенде, погиб,
спасая жизнь Великого Князя.*

Похоронен вблизи Симонова монастыря.

«ОСЛЯБЯ»



Водоизмещение: 12674 т.

Главные размеры: 132,4х21,8х7,9 м.

Скорость максимальная: 18 узлов.

Вооружение:

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

Мощность механизмов:

14500 л.с.

Бронирование:

борта — 178-229 мм, казематы — 51-127 мм.
башни — 229 мм, палуба — 44-69 мм.
боевая рубка — 102-152 мм.

Экипаж (штатный):

25 офицеров, 744 матроса.

Тип:

«Пересвет».

Эскадренный броненосец «Ослябя» был заложен 21 ноября 1896 года в эллинге Нового Адмиралтейства в Петербурге как второй корабль типа «Пересвет». Строительство броненосца осуществлялось в рамках кораблестроительной программы 1895 года. Постройкой руководили корабельные инженеры Леонтьев А. Е. и Семенов В. П. Машины и котлы броненосца были изготовлены на Балтийском заводе, артиллерия — Обуховским заводом, а гарвеевская броня частично заказана в Англии и частично выплавлена Ижорским заводом.

По проекту броненосец «Ослябя» должен был иметь ряд улучшений по сравнению с «Пересветом».

В частности, по образцу английских броненосцев типа «Мажестик» были применены скосы броневой палубы в направлении к нижней кромке броневого пояса для увеличения общей защиты броненосца. Предусматривалось также полное изолирование отсеков корабля, каждый из которых должен был быть снабжен собственными водоотливными средствами. Была разработана новая, более строгая процедура испытания переборок на прочность и водопроницаемость, что по замыслу должно было увеличить живучесть корабля. Однако, несмотря на все благие намерения, постройка «Ослябя» шла медленно и некачественно. Стапельный период строительства броненосца растянулся, из-за низкой организации работ и срывов подрядных поставок.

27 октября 1898 года эскадренный броненосец «Ослябя» был спущен на воду и начался растянувшийся почти на 5 лет период его достройки. Достроечные работы шли настолько медленно, что заложенный на три года позже третий корабль этой серии — «Победа» — умудрился вступить в строй раньше «Ослябя».

Несуразность проекта этих броненосцев, представляющих из себя огромные слабооруженные мишени, была настолько очевидна, что еще в период достройки они получили меткое и очень пророческое прозвище «мертворожденных младенцев». (В этой связи интересен такой случай. В декабре 1906 года немецкий переводчик Г. Мадлюнг, переводя на немецкий язык трилогию Семенова «Расплата» и, по-видимому, плохо зная русский

язык, решил, что «Ослябя» является синонимом слова «Ослабленный». Желая, как можно точнее сделать перевод, Мадлюнг, вопреки общепринятой переводческой практике, перевел на немецкий язык и названия русских кораблей, которые имели смысловое значение. Таким образом «Ослябя» превратился в немецком переводе в «Der Schwachmachende»! Комментируя этот переводческий опус, русская пресса писала, что хотя это произошло из-за плохого знания Мадлюнгом русского языка, но нельзя не признать, что получилось необыкновенно удачно и метко).

Остаток 1898 года, весь 1899 год и зиму 1900 года «Ослябя» простоял у стенки завода.

Когда зимой 1899 года Новое Адмиралтейство посетил английский военно-морской обозреватель Ф. Джен, то он был весьма удивлен тем обстоятельством, что работы на броненосце, казалось, совершенно не продвинулись вперед. Засыпанный снегом корпус корабля без труб, мачт и артиллерии, стоял, намертво вмерзнув в невский лед. Обледенелые, как катки, сходни, полное отсутствие людей как на самом корабле, так и около него, создавали впечатление, что броненосец не достраивается, а уже в полуразобранном состоянии отбуксирован на кладбище кораблей.

Только летом 1900 года «Ослябя», еще без артиллерии и с незаконченным монтажом машины, был отбуксирован в Кронштадт для окончательной достройки и установки в доке подводных торпедных аппаратов.

Первая проба машин, произошедшая в мае

1901 года, закончилась полной неудачей. «Трудно себе представить, — писала кронштадтская газета «Котлин», — чтобы на новом корабле были такие машины, которые, благодаря плохой сборке и низкому качеству изготовления, производят впечатление совершенно изношенных». Кроме того, выяснилось, что из-за низкого качества заводских работ ни одна из систем броненосца не функционирует нормально.

Остаток 1901 года и зиму 1902 года «Ослябя» провел в Кронштадте, на нем заканчивали установку артиллерии и, главным образом, перебирали машину. Стоимость постройки броненосца давно уже перевалила за 12 миллионов рублей, превысив стоимость головного корабля этой серии — «Пересвета». Когда же летом 1902 года «Ослябя» снова вышел на испытания машин, то газета «Кронштадский вестник» с довольно безразличным видом писала, что «сегодня броненосец «Ослябя» ходил в море на официальную пробу машин». Далее в газете говорилось, что на этот раз, кажется, все прошло благополучно, «а что касается подробностей, то за поздним временем они не могли попасть в этот номер, но будут напечатаны завтра, хотя особого интереса эти сведения не имеют, поскольку машины броненосца, спроектированные десять лет назад, так устарели, что уже ничего хорошего от них ждать не приходится».

Приемная комиссия вновь признала неудовлетворительными результаты испытаний. Кроме плохой работы машин, корабль оказался неманевренным, плохо слушался руля, а остойчивость его

на волне вызывала сильные опасения относительно мореходности этого броненосца, который по замыслу его создателей должен был стать автономным океанским рейдером.

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

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

ру». Общая стоимость постройки броненосца — 12 540 800 рублей.

26 июля 1903 года эскадренный броненосец «Ослябя», покинув Кронштадт, взял курс на Портленд, откуда отправился вокруг Европы в Средиземное море, прибыв 15 августа в Алжир. 18 августа «Ослябя» направился в Порос, где находился крейсер «Баян». На переходе из Алжира в Порос, 23 августа 1903 года, «Ослябя», из-за навигационной ошибки, наткнулся на подводную скалу, содрав себе почти весь киль, пропоров на 22 метра подводную обшивку левого борта и помяв на глубину 7 дюймов всю днищевую часть левого борта.

25 августа броненосец прибыл в Порос, где выяснилось, что без докового ремонта корабль не сможет совершить переход на Дальний Восток. В связи с этим «Цесаревич» и «Баян» получили приказ следовать в Порт-Артур самостоятельно, не дожидаясь «Ослябя», который направился в Специю, где 12 сентября был поставлен в док. Доковый ремонт броненосца продолжался более двух месяцев. За это время механики снова попытались привести в порядок машины корабля.

Инженер-механик Быков вспоминает: «В котлы броненосца то и дело попадала соленая вода. Благодаря этому в местах, где соприкасаются различные металлы, происходило настолько сильное и быстрое разъедание, что всего за три месяца плавания от многих деталей не осталось и следа. Происходило это оттого, что одна и та же донка (насос) служила и для выкачивания грязной воды из трюма, и для пожарных целей, и для подачи пресной воды

в тепловой ящик. Удалось убедить начальство, что для последнего назначения нужна особая донка, и в Специи мы ее поставили. Машины у нас тоже незавидные — стучат, гремят, греются — ни одного перехода мы еще не сделали без аварий».

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

бой, если понадобится, то весь путь на буксире. «Мои нервы, — записал 25 декабря в своем дневнике адмирал Вирениус, — были вконец расшатаны, особенно — полученными телеграммами, связавшими судьбу «Ослябя» и всего отряда с судьбою двух никуда не годных миноносцев. Мне было непостижимо, либо война действительно ожидается — тогда, как же можно посылать заведомо негодные суда, если же война еще не на носу, то отчего же не дать время хоть настолько подкрепить слабые корпуса номерных миноносцев, чтобы за них не надо было дрожать».

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

Выйдя на следующий день из Суды, броненосец прибыл 1 января 1904 года в Порт-Саид, где уже находились крейсера «Аврора» и «Дмитрий Донской» вместе с именными эсминцами. В это же время на рейде Порт-Саида дымил новый японский крейсер «Ниссин», только что купленный японцами в Италии. Второй крейсер — «Кассуга» — уже находился в канале. Японцы также спешили перегнать эти корабли на Дальний Восток до начала войны. «Ослябя» же продолжал стоять в Порт-Саиде, ожидая подхода транспортов, крейсера «Алмаз» и номерных миноносцев, которые, получив новые повреждения, стояли в Пирее и в

Алжире. 3 января 1904 года «Ослябя» вместе с крейсером «Дмитрий Донской» вышел из Порт-Саида и, пройдя по Суэцкому каналу, прибыл 4 января в Суэц. «Аврора и 7 эсминцев остались в Порт-Саиде, откуда в тот же день пришла телеграмма, что на миноносце «Блестящий» сломалась машина, ремонт которой займет не менее 10 дней. 5 января в Порт-Саид на буксире канонерской лодки «Кубанец» прибыли миноносцы №№ 212 и 213. Но из Алжира пришло известие, что миноносец № 221 повредил себе носовую часть, навалившись на угольную баржу и что ремонт займет 12 дней. Вдобавок крейсер «Алмаз», который должен был вести эти миноносцы на буксире, повредил днище и 5 января прислал на «Ослябю» телеграмму, что минимум на две недели идет в док.

А между тем, из Петербурга адмиралу Вирениусу пришла следующая инструкция: «Не оставайтесь в Джибути и Сабанге ни одного дня сверх крайней необходимости. Спешите в Порт-Артур». На следующий день, 6 января, из Петербурга на «Ослябя» пришла новая телеграмма адмиралу Вирениусу: «Вследствие донесения о том, что уходя в Суэц, вы оставили миноносцы в Порт-Саиде, министр приказал подтвердить, чтобы впредь вы не оставляли позади себя ни одного миноносца, если не получите разрешения». Через несколько часов пришла новая телеграмма: «Во избежание недоразумений подтверждается приказ министра: миноносцы №№ 212 и 213 должны быть буксируемы весь путь от Суэца до Сабанга и далее». Вечером пришла третья телеграмма. Казалось, что Петер-

бург просто издевается над командующим отрядом: «Министр запретил задерживаться в Джибути... Старайтесь сделать весь переход до Порт-Артура не более как в 40 дней».

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

Утром 9 января корабли отряда стали сниматься с якорей для перехода в Джибути. Броненосец «Ослябя» остался в Суэце с поврежденными миноносцами, ремонт которых грозил затянуться до двадцатых чисел января. Напрасно надрывался

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

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

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

Ничего еще не зная об энергичных действиях адмирала Алексеева, «Ослябя» 22 января 1904 года вышел из Суэца, ведя малым ходом на буксире номерные миноносцы. Погода свежела. На второй день пути миноносец № 213 на большой волне свернул себе нос ударом о пароход «Саратов» — его таранное отделение наполнилось водой. С миноносца № 212 сообщили, что у них волной деформировало палубу, а из таранного отделения вылетело несколько заклепок. 25 января, из-за сильного ветра, «Ослябя» отдал буксиры и приказал миноносцам следовать самостоятельно. В этот же день адмирал Алексеев, получив свободу действий, направил в Джибути телеграмму адмиралу Вирениусу,

приказывая немедленно отделить «Ослябя» от отряда с тем, чтобы броненосец полным ходом шел в Порт-Артур. Телеграмма наместника, конечно, не застала «Ослябя» в Джибути, поскольку броненосец все еще боролся с волнами и ветром Красного моря, ведя за собой миноносцы. Буксирные концы рвались, миноносцы бросало на волне, как щепки. Приходилось возвращаться, вылавливать миноносцы, выпускать масло для успокоения качки, отстаиваться ночью на якоре, пришвартовав миноносцы к наветренному борту. Только утром 31 января «Ослябя» со своим «караваном» подошел к Джибути, получив на запрос по беспроволочному телеграфу сообщение, «что уже третий день, как началась война с Японией».

Среди многочисленных приказов и инструкций, адресованных адмиралу Вирениусу, последним приказом было распоряжение Морского министерства «оставаться в Джибути и не отсылать ни одного корабля в дальнейший путь без особого распоряжения». Обещанное особое распоряжение прибыло 2 февраля, где со ссылкой на Высочайшее повеление броненосцу «Ослябя» и всему отряду приказывалось вернуться в Россию.

Согласно приказу «Ослябя», «Аврора» и «Дмитрий Донской» должны были вернуться в Либаву, транспорты — в Севастополь, эсминцы — в Бизерту. Что же касается номерных миноносцев, из-за которых, весь отряд так и не успел вовремя добраться до Порт-Артура, то их теперь, за неимением боевой ценности, разрешалось разоружить и сдать на хранение в Джибути (№№ 212 и

213) и в Пирее (№№ 221 и 222). С первого же дня стоянки в Джибути адмирал Вирениус начал получать неоднократные напоминания от властей об объявленном Францией нейтралитете и о том, что корабли воюющей державы не имеют права оставаться в нейтральном порту более 24-х часов. В силу этого адмирал Вирениус 5 февраля в 14:00 приказал всем кораблям своего отряда сниматься с якоря, и «Ослябя», возглавляя отряд, вышел в море, взяв курс на восток, чтобы скрыть действительное направление отряда до наступления темноты. Ночью отряд повернул на север, идя без огней походным порядком в полной боевой готовности. Утром отряд разделился на отдельные группы. «Ослябя» остался в последней замыкающей группе с пароходом «Саратов» и несколькими миноносцами.

8 февраля в 09:45 «Ослябя» остановил и осмотрел два встречных парохода: голландский «Полифемус» и английский «Св.Дунстан», отпустив их, когда выяснилось, что пароходы уже осматривались идущим впереди крейсером «Дмитрий Донской». 10 февраля был осмотрен и отпущен английский пароход «Палаван». «Ослябя» продолжал медленно идти на север по Красному морю, постоянно задерживаясь для подачи буксиров на миноносцы или для снабжения их углем и водой. На миноносцах продолжались бесконечные поломки, требующие остановок и ремонта. Утром 15 февраля, подойдя к Суэцу, «Ослябя» получил сообщение с крейсера «Дмитрий Донской», что тот стоит в бухте Рас-Судр с тремя арестованными им пароходами.

Бухта Рас-Судр принадлежала Турции, а поскольку последняя еще не объявляла о своем нейтралитете, Вирениус решил отправить «Ослябя» туда, стать на якорь, чтобы разобраться в обстановке и провести совещание с командирами кораблей. По приходе «Ослябя» в бухту Рас-Судр, выяснилось, что из Петербурга пришел приказ немедленно отпустить задержанные пароходы, взяв с капитанов расписки об отсутствии претензий по поводу задержания.

16 февраля на «Ослябя» было принято сообщение с высланного вперед крейсера «Аврора», что из Суэца в Красное море вышел американский крейсер «Буффало» с 5-ю миноносцами, которые, по слухам, японские. На броненосце приготовились к бою. Около 17:00 на большом расстоянии действительно прошли крейсер и пять миноносцев под американскими флагами. Они отсалютовали флагу Вирениуса на «Ослябя», но проверить, действительно ли на этих миноносцах американские экипажи и не предназначаются ли они для Японии, не было никакой возможности. Вечером 16 февраля «Ослябя» с сопровождающими его миноносцами прибыл в Суэц и, не задерживаясь, вошел в канал, оставив в Суэце «Дмитрия Донского» для ремонта. «Ослябя» пришел в Порт-Саид только 20 февраля, поскольку пришлось простоять некоторое время в Исмаилии, где миноносец № 221 протаранил и потопил таможенный катер. 21 февраля в 14:30 «Ослябя» вышел в море, ведя за собой пароход «Саратов» и миноносцы «Блестящий», «Быстрый», «Буйный», «Бравый» и №№ 212, 213 и 221.

Вирениус решил, несмотря на разрешение, не бросать их в Джибути.

Погода продолжала портиться, и адмирал приказал миноносцам идти полным ходом в Суду. С «Ослябей» остались только миноносцы «Блестящий» и «Безупречный». 23 февраля засвежело настолько, что миноносцы начали захлестываться волнами, так что адмирал решил укрыться за восточной оконечностью острова Крит. Два последующих дня «Ослябя» ходил вдоль берега острова Крит, разыскивая свои миноносцы, которые укрылись от шторма в различных бухтах острова. Удостоверившись, что все миноносцы, которые шли самостоятельно, целы, адмирал решил перевести «Ослябя» и миноносцы в бухту Суда, где находились крейсер «Аврора», пароход «Саратов» и миноносец № 222. Выяснилась, что миноносец № 221 погиб во время шторма, а его экипаж перешел на «Саратов». Интересно, как переменялась обстановка. Когда было необходимо срочно перебросить в Порт-Артур броненосец «Ослябя» и два крейсера, Морское министерство постоянно требовало, чтобы Вирениус вел за собою все миноносцы, в том числе и номерные. Сейчас же, получив разрешение их бросить, Вирениус упорно продолжал их вести обратно в Россию.

27 февраля особым распоряжением министра номерные миноносцы были выведены из состава отряда с оставлением в греческих водах. Броненосцу «Ослябя» и остальным кораблям было разрешено простоять неделю в Суде для подготовки к дальнейшему походу. 5 марта пароход «Саратов»

был отправлен в Севастополь, 6 марта из Суды ушла «Аврора» с несколькими миноносцами, а 7 марта пришел «Дмитрий Донской». 8 марта броненосец «Ослябя» вместе с миноносцами «Блестящий», «Безупречный» и «Быстрый» оставил Суду и взял курс на Алжир. Прибыв туда 12 марта, узнал, что его крейсера находятся в Бизерте. 13 марта «Ослябя» связался по беспроволочному телеграфу с крейсером «Аврора», который направил в Алжир миноносцем «Буйный». Миноносцем, входя в гавань Алжира, выскочил на камни, повредил себе носовую часть и был оставлен там для ремонта. Глядя с борта «Ослябя» на ковьяляющий на буксире «Буйный», никто еще не мог представить себе, сколько моряков броненосца будут обязаны своей жизнью доблестному поведению именно этого миноносца!

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

На всех кораблях отряда были приняты

необходимые меры предосторожности.

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

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

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

В августе все корабли новой эскадры, в том числе и «Ослябя», были сосредоточены в Кронштадте, а 29 августа оставили Кронштадт и направились в Ревель, куда прибыли 30 августа. В Ревеле на «Ослябя» поднял флаг контр-адмирал Фелькерзам, а броненосец стал флагманским кораблем 2-го боевого отряда, куда кроме него входили броненосцы

«Сисой Великий» и «Наварин», а также броненосный крейсер «Адмирал Нахимов». В Ревеле, где эскадра простояла около месяца, «Ослябя» усиленно готовился к дальнему походу под энергичным руководством нового командира, капитана 1 ранга Бэра, который сменил капитана 1 ранга Михеева после расформирования отряда Вирениуса. Капитан 1 ранга Бэр был одним из наиболее опытных и образованных моряков Русского Флота. До назначения на «Ослябя» он занимал пост военноморского атташе в Париже, наблюдал за постройкой в Филадельфии броненосца «Ретвизан» и крейсера «Варяг», став первым командиром последнего.

26 и 27 сентября эскадре был дан Высочайший смотр, а 28 сентября корабли покинули Ревель, направившись в Либаву, куда прибыли около 12:00 29 сентября. Войдя на внутренний рейд Либавы, броненосец «Ослябя» 30 сентября сел на мель, однако вскоре снялся собственными силами, не получив каких-либо значительных повреждений. Поскольку в тот же день на мель во внутренней гавани сел и броненосец «Орел», командуя эскадрой вывел корабли на внешний рейд, где и продолжалась приемка различных видов боевых запасов, угля и снаряжения.

2 октября эскадра покинула Либаву, начав свой исторический поход через три океана к острову Цусима. Неся на мачте контр-адмиральский флаг младшего флагмана, «Ослябя» вел свой отряд из двух броненосцев и одного броненосного крейсера. 3 октября на крутой волне у острова Борнгольм в броненосец врезался эсминец «Быстрый»,

однако и на этот раз все обошлось без значительных повреждений.

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

23 октября в 07:00 эскадра вице-адмирала Рожественского покинула Танжер в строю двух кильватерных колонн. Замыкающим кораблем правой колонны в кильватер броненосцу «Орел» шел «Ослябя». Путь до Дакара эскадра преодолела со скоростью 9,4 узла, постоянно задерживаясь из-за аварий на кораблях. На горизонте постоянно маячили английские крейсера, неотступно следовавшие за 1-м боевым отрядом после «Гулльского инцидента».

30 октября в 09:00 корабли пришли в Дакар, где после длительных переговоров с французскими властями приступили к погрузке угля с немецких угольщиков. Весь день 31 октября корабли грузили уголь под палящими лучами тропического солнца. Температура достигала 40°С. Корабли стояли окутанные облаками угольной пыли. Все без исключения офицеры и матросы с паклей, зажатой в зубах, чтобы не задохнуться, грузили уголь.

Люди не выдерживали и валялись с ног. Их клали под душ, приводили в чувство и снова направляли на работу. Было несколько случаев солнечных ударов, а на следующий день, 1 ноября, на броненосце «Ослябя» от сердечного приступа скончался лейтенант Нелидов, сын русского посла в Париже, известный на эскадре своими лингвистическими способностями. Приспустив флаги, служили панихиду. Бледные матросы стояли без головных уборов в строю. Тело лейтенанта Нелидова, запаянное в свинцовый гроб, было передано на транспорт для доставки в Россию. Это была первая смерть в длинной веренице смертей, обрушившихся на броненосец «Ослябя» еще до подхода к театру военных действий...

3 ноября по требованию французского правительства эскадра покинула Дакар и после десятидневного перехода, 13 ноября в 18:00 стала на якорь в устье реки Габун в 20 милях от порта Либревиль, где простояла 5 дней, грузя уголь и приводя в порядок корабли. 18 ноября корабли покинули Габон и, пройдя 19 ноября экватор, прибыли 23 ноября в португальскую бухту Грит-Фиш, где снова

произвели погрузку угля. Во время этих постоянных кошмаров угольных погрузок на тропической жаре броненосцу «Ослябя» приходилось хуже других кораблей из-за его высокобортности и плохой остойчивости на зыби. Как и все корабли типа «Пересвет», «Ослябя», кроме того, расходовал гораздо больше угля, чем другие корабли. Так, в бухте Грит-Фиш «Ослябя» принял на борт 660 тонн угля («Кн. Суворов» — 647 тонн, «Император Александр III» — 500 тонн, «Бородино» — 638 тонн, «Орел» — 580 тонн, а все они превосходили «Ослябя» по водоизмещению).

24 ноября эскадра покинула бухту Грит-Фиш, направившись в германскую колонию Ангра-Пенквену, куда прибыла 28 ноября. 1 декабря при погрузке угля в бухте Ангра-Пенквены угольный транспорт «Дартмунд» столкнулся с «Ослябя», причинив броненосцу небольшую подводную пробоину, которую заделали собственными силами. Приняв двойной запас угля, эскадра 4 декабря покинула Ангра-Пенквену и начала спускаться к мысу Доброй Надежды. Ревущие «сороковые» встретили русские корабли 11-балльным штормом, во время которого бросилась в глаза недостаточная мореходность «Ослябя» в сравнении с другими броненосцами. «Ослябя» бросало на волне со скоростью 8-ми размахов в минуту, крен при бортовой качке достигал 25°. Шторм, начавшийся 8 декабря, продолжался непрерывно до 14 декабря, а 15-го на «Ослябя» от сердечной спазмы умер кочегар. Утром 16 декабря, на подходе к острову Сент-Мари, кочегара похоронили в море. Подняв

молитвенный флаг, «Ослябя» увеличил ход и вышел из строя, заняв место между колонн на траверзе броненосца «Бородино». На всех кораблях были выстроены экипажи. Оркестры играли «Коль славен». Тело кочегара, зашитое в белую парусину, под гром артиллерийского салюта спустили по дощатому настилу за борт...

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

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

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

Во время стоянки на Мадагаскаре, ожидая решения Петербурга, слать ли эскадру дальше или вернуть ее в Россию, на броненосце «Ослябя» происходили различные учения, несколько раз ко-

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

Дождавшись подхода из России отряда крейсеров, эскадра, простояв 3 месяца на Мадагаскаре, только 3 марта 1905 года покинула бухту Носси-Бэ и пошла через просторы Индийского океана. «Ослябя», возглавляя 2-й броненосный отряд, снова вел за собой броненосцы «Наварин», «Сисой Великий» и крейсер «Адмирал Нахимов». Во время перехода до бухты Камран на «Ослябя» умер

еще один матрос. «Что-то здорово мрут на «Ослябя»», — рассеянно записал в своем дневнике флагманский инженер-механик эскадры Политовский. Томительно летели дни. Озверевшие, смертельно усталые люди, доведенные почти до помешательства. Только железная воля и фантастическая энергия адмирала Рожественского продолжали двигать эскадру вперед. Ничем не объяснимая вера в счастливую звезду командующего эскадрой как-то еще поддерживала людей, как вера в чудо. Но доводы разума брали верх. На «Ослябя» офицеры сдали на транспорты все личные вещи для передачи родным вместе с завещаниями.

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

26 апреля, после почти месячного блуждания по бухтам и островам архипелагов Юго-Восточной Азии, эскадра, пройдя Малаккский пролив, соединилась с отрядом адмирала Небогатова. Теперь ее курс лежал на север к берегам Японии. И тут на броненосец «Ослябя» обрушился новый удар. 10 мая скончался от инсульта командующий 2-м броненосным отрядом контр-адмирал Фелькерзам. Снова приспущенные флаги, панихида, гром погребального салюта. Потрясенный экипаж

стоял уже в какой-то прострации с фуражками и бескозырками в руках. Смерть адмирала накануне боя всеми была воспринята как страшное предзнаменование, обещавшее ту же участь броненосцу и всему экипажу. Тело адмирала Фелькерзама в свинцовом гробу было выставлено в корабельной церкви, а на мачте «Ослябя» взвился условный сигнал, извещающий вице-адмирала Рожественского о смерти командующего отрядом: «На броненосце сломалась шлюп-балка». С «Князя Суворова» ответили: «Оставить до Владивостока». Это означало, что в командование 2-м броненосным отрядом по-совместительству вступал командир «Ослябя» капитан 1 ранга Бэр. С мачты броненосца не был спущен контр-адмиральский флаг, чтобы скрыть факт смерти Фелькерзама от остальных кораблей. 13 мая эскадра приблизилась к Корейскому проливу в строю двух кильватерных колонн. Левую колонну попрежнему возглавлял броненосец «Ослябя», который, как и все корабли, шел уже в полной боевой готовности. Весь день перехватывались переговоры по беспроволочному телеграфу японских кораблей, находящихся примерно в 30-40 милях по курсу эскадры Рожественского. В 16:30 на мачтах «Ослябя» взвился сигнал по отряду: «Приготовиться к бою», а в 18:00 — «Завтра к рассвету иметь пары для полного хода».

Ночью с 13 на 14 мая русская эскадра была обнаружена японским вспомогательным крейсером «Синано-Мару» из состава дальнего дозора японского флота. Его заметили с броненосца «Орел», но не разобрали его типа и национальности,

что позволило «Синано-Мару» уйти, сообщив в 04:45 адмиралу Того об обнаружении русской эскадры. Утро 14 мая было пасмурным. Около 07:00 показалось солнце, рассеяв несколько мглу и увеличив видимость до 6-7 миль. Русская эскадра продолжала идти в том же походном порядке. Около 07:55 во мгле был замечен японский крейсер «Идзуми», идущий параллельным с эскадрой курсом на дистанции около 5 миль от правой колонны русских броненосцев. В течение нескольких часов «Идзуми» шел в видимости русских кораблей, передавая информацию об их движении адмиралу Того. Не было сделано ни одной попытки отогнать его. Затем в видимости русской эскадры появился 3-й боевой отряд японского адмирала Дева в составе крейсеров «Касаги», «Читозе», «Нинтака» и «Отова».

В 09:28 с русских кораблей были замечены еще несколько японских крейсеров и старый броненосец «Чин-Иен». В этот момент последовал приказ Рожественского: «1-му и 2-му броненосному отрядам перестроиться в одну кильватерную колонну». Броненосцы обоих отрядов, выполняя приказ, повернули «вдруг» на 2 румба влево, закончив перестроение в 11:15. В этот момент японские крейсера, скрывшиеся было в тумане, снова появились на горизонте.

В 11:17 «Ослябя» без приказа открыл по ним огонь, идя уже в кильватер броненосцу «Орел». Вслед за «Ослябей» загрохотала вся эскадра. Японские крейсера, яростно отстреливаясь, повернули на 8 румбов влево и снова скрылись в тумане.

Продолжая играть с русскими в «кошки-мышки», японские крейсера то появлялись из тумана, то снова пропадали в нем, неотступно следя за русскими кораблями и наводя на них главные силы своего флота. В 12:05 по приказу с «Суворова» эскадра легла на курс N 0-23⁹, а в 12:20 Рождественский снова перестроил броненосцы в две кильватерные колонны. Таким образом «Ослябя» снова возглавил корабли 2-го броненосного отряда.

В 13:15 из восточной мглы появились главные силы японского флота, ведомые броненосцем «Микаса» под флагом адмирала Того. В 13:20 русские броненосцы 1-го отряда увеличили ход до 11 узлов и склонились «все вдруг» на 4 румба влево, чтобы, обогнав левую «ослябскую» колонну, построиться в одну кильватерную колонну. В 13:25 на «Суворова» был поднят сигнал: «2-му броненосному отряду вступить в кильватер 1-му отряду». Этот маневр спутал весь строй русской эскадры. Концевой корабль 1-го отряда «Орел», выполняя перестроение, замешкался и «Осляби», чтобы пропустить его вперед, пришлось уменьшить ход, а затем вообще застопорить машины из опасения наскочить на «Орел». Шедший за «Ослябей» броненосец «Сисой Великий» выкатился в свою очередь влево, чтобы не наскочить на «Ослябю». В это время японская эскадра, продолжавшая спускаться на юго-запад, неожиданно развернулась на курс № 0-67⁹ и, описав петлю, стала стремительно заходить в голову русской эскадре.

В этот момент (13:49) «Суворов», а затем остальные корабли открыли огонь по противнику.

Японцы, делая свой поворот, в 13:52 открыли ответный огонь, сосредоточив его на флагманских кораблях русской эскадры — «Суворове» и «Ослябе». С изящным креном проходя точку поворота, концевые корабли 1-го японского боевого отряда «Ниссин» и «Касуга» первым же залпом накрыли стоявший без хода, бортом к ним, «Ослябя» и сигналом передали дистанцию на идущие сзади крейсера адмирала Камимура. Таким образом «Ослябя», стоявший неподвижно на месте, оказался под сосредоточенным огнем 8 броненосных крейсеров противника с их невероятной меткостью огня и страшными фугасными снарядами.

Первые 10" снаряды с «Ниссин» и «Кассуга», с которыми менее года назад «Ослябя» стоял вместе в Порт-Саиде, разворотили нос броненосца. Один снаряд разорвался в носу у самой ватерлинии, причинив полуподводную пробоину, куда хлынули потоки воды. Дверь в первой водонепроницаемой переборке оказалась незадраенной, ее заклинило осколками и задраить уже не удалось. Вода пошла в отсеки жилой палубы, а через разбитые вентиляционные трубы затопила шестидюймовые погреба и носовое подбашенное отделение. От дыма и газа в этих отсеках не было видно даже электрических лампочек. Распространение воды по жилой палубе было остановлено второй водонепроницаемой переборкой, однако в трюмах вода дошла до помещения подводных торпедных аппаратов и носовых динамомашин. Главная электрическая магистраль была разбита и носовая башня главного калибра вышла из строя, успев сделать

только три выстрела по противнику. Электромагистраль удалось снова ввести в строй, но в этот момент в башню попало сразу два 10"снаряда. Башня соскочила с катков и перекосилась, крыша башни оказалась сорванной. Еще один снаряд разорвался в амбразуре башни, убив или изранив всех находящихся в ней людей. Следующим попаданием был разбит главный дальномерный пост на верхнем мостике. При этом были убиты лейтенант Палецкий и 5 матросов. Два снаряда попали в верхний носовой каземат 6" орудия, выбив орудие из цапф. Следующий снаряд попал в боевую рубку, убив барабанщика и рулевого, смертельно ранив старшего флаг-офицера, лейтенанта Косинского. Затем 8" снаряд ударил в нос броненосца, вырвав левый клюз и разворотив весь бак. Якорь вывалился за борт, вся цепь повисла на жвакагалсовой скобе. В левом среднем каземате осколки попали в тележку со снарядами. Взрывом уничтожило всех комендоров, выведя из строя еще одно 6" орудие. Артиллерия броненосца не действовала, огнем никто не управлял, дальномеры были разбиты.

Вся носовая часть броненосца была уже затоплена водой, носовые динамомашины вышли из строя, не стало энергии, остановились водоотливные насосы. Когда броненосец «Ослябя», наконец, дал ход, он уже сидел носом почти по клюзы в воде, имея сильный крен на левый борт. Все надстройки корабля были охвачены пламенем. Бушевал пожар и под кормовым мостиком. На спардек из-под верхней палубы валил густой дым — горели офицерские и адмиральские помещения. Расстрел «Ослябя»

продолжался. Прошло всего пятнадцать минут боя, а с «Ослябя» было уже фактически покончено. Броненосец выкатился вправо. Было 14:20. В этот момент в ватерлинию броненосца попал 10" снаряд, образовав пробоину между торпедным аппаратом левого борта и командной баней. Интенсивность и меткость японского огня были такими, что через мгновение еще один снаряд попал в то же самое место. Посыпались броневые плиты, сорванные с болтов. В огромную пробоину хлынула вода, разливаясь по скосу броневой палубы и попадая в боевые погреба.

Крен корабля, до этого достигавший 12⁰, стал увеличиваться и неожиданно «Ослябя» стал просто валиться на левый борт. Началась паника, из различных помещений наверх хлынули люди, карабкаясь по трапам и срываясь с них и снова цепляясь в безумной жажде жизни. Командир броненосца, капитан 1 ранга Бэр обменялся рукопожатиями с находящимися на мостике капитаном 2 ранга Генке, лейтенантом Саблиным и прапорщиком Болдыревым, сказав: «Да, тонем, прощайте!»

Командир кормовой башни главного калибра лейтенант Казмичев, видя, что башня уже не может действовать, из-за сильного крена, приказал комендорам покинуть ее и спастись. Так же поступил командир одного из плутонгов левого борта лейтенант Нидермиллер, а сам вытащил револьвер и застрелился. На палубе царила жуткая суматоха. Одни прыгали в море, не успев захватить с собой спасательных средств, другие бросались за спасательными кругами и пробковыми нагрудни-

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

В 14:40 броненосец «Ослябя» лег на левый борт, трубы его, продолжая дымить, покрыли густыми клубами дыма поверхность моря.

Плоскость палубы встала вертикально. Скользя по ней, люди повалились вниз вместе со всеми незакрепленными предметами. Стоял уже не крик, а общий вой. Противник продолжал огонь и среди каши человеческих голов то и дело вздымались столбы воды от падавших снарядов. К месту катастрофы ринулись миноносцы «Бравый», «Буйный» и «Быстрый».

С мостика эсминца «Бравый» с ужасом наблюдал за развернувшейся картиной лейтенант Дурново: «Картина была ужасная: в куче обломков, коек и остатков разбитых шлюпок кишела масса людей, которые неистово кричали, отнимая друг у друга подаваемые нами спасательные концы. Неприятельские снаряды густо ложились в этом

месте, добивая плавающих людей. Между обломками держался на воде сорвавшийся с талей минный катер с «Ослябя», но он вскоре затонул под тяжестью вскарабкавшихся на него людей. В числе плававших предметов были шаровые мины броненосца, присутствие которых трудно объяснить. Минный погреб находился внизу в носовой части броненосца. По-видимому, при опрокидывании корабля, днище разорвалось и мины выплыли».

Доблестный командир «Буйного» капитан 2 ранга Коломейцев подвел эсминец прямо под борт погибающего броненосца: «Я полным ходом пошел к «Ослябя» и, подойдя почти вплотную, дал задний ход, так как в этот момент броненосец лег на левый борт, показал правый винт и дейдвуд и пошел ко дну носом вниз. На воде осталось человек триста. Все кричали о помощи и картина была потрясающая. Я спустил вельбот и послал на нем мичмана Храбо-Василевского подбирать далеко плавающих, а сам, держась под ветром, спасал всех, кто приближался на расстояние бросательного конца. Адмирала Фелькерзама все еще не было среди спасенных, что меня крайне волновало, пока наконец спасенные офицеры не сказали, что он умер еще 10-го числа и стоял в гробу в церкви броненосца, ожидая погребения во Владивостоке. Все это время противник вел жестокий огонь».

На миноносец «Буйный» были подобраны из воды флагманский штурман 2-го отряда, подполковник Осипов, флаг-офицер, мичман князь Ливен, мичман князь Горчаков и мичман Казмичев, кондукторы Шишкин, Бирюков и Бачурихин и 196

матросов. Несколько позднее был вытасканы из воды на «Буйный» мичман Бартнев.

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

Дальнейшая судьба спасенных «ослябцев» такова: из поднятых на борт «Бравого» погибло еще 5 человек, когда в миноносец, при отходе его от места гибели «Осляби», попал снаряд противника. Остальные были доставлены «Бравым» во Владивосток. Спасенные «Буйным» «ослябцы» были затем переданы на крейсер «Дмитрий Донской», на котором в ходе последующего боя погибли еще 22 «ослябца». Остальные попали в плен. 10 человек, подобранных миноносцем «Быстрый», вместе с экипажем миноносца, взорвав его, ушли в корейские леса, где в конце концов были взяты в плен.

Броненосец «Ослябя» — первая жертва кошмарного Цусимского разгрома Русского Флота — погиб так быстро, не имея при этом настоящих подводных пробоин, что впоследствии стали выдвигаться разные версии, пытавшиеся объяснить его

гибель. Одни говорили, что в броненосец попала торпеда с японских крейсеров, не замеченная в вихре снарядов. Другие утверждали, что «Ослябя» подорвался на плавающих минах, набросанных японцами на курсе русской эскадры. Была даже версия, что «Ослябя» подорвался на собственных минах, вывалившихся в воду через пробоину в борту корабля. Однако, лучше всего объяснил гибель «Ослябя» журнал «Морской сборник», который в № 9 за 1905 год писал: «Броненосец «Ослябя», опрокинувшийся всего от двух 10-дюймовых снарядов, попавших в район ватерлинии, навсегда скрыл под водой позорные результаты многолетней постройки его Новым Адмиралтейством».

Эскадренный броненосец «Ослябя» числился в 10-м флотском экипаже. Корабль находился в строю 1 год и 11 месяцев.

Исключен из списков Русского Флота 15 сентября 1905 года.

Командиры эскадренного броненосца «Ослябя». 1896-1905 годы.

1896 — 1897 годы — капитан 1 ранга Кирсанов.

1898 — 1900 годы — капитан 1 ранга Витгефт.

1901 — 1904 годы — капитан 1 ранга Михеев.

1904 — 1905 годы — капитан 1 ранга Бэр.

Русские адмиралы, державшие флаг на броненосце «Ослябя»:

1903 — 1904 годы — контр-адмирал Вирениус.

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

**Офицеры эскадренного броненосца «Ослябя»,
погибшие в Цусимском бою:**

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

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

Командир, капитан 1 ранга ВЛАДИМИР ИОСИФОВИЧ БЭР 1-й.

Ст. офицер, капитан 2 ранга ДАВИД БОРИСОВИЧ ПОХВИСНЕВ.

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

Мл. арт. офицер, лейтенант КОНСТАНТИН КАРЛОВИЧ ТУНДЕРМАН 4-й.

Ст. штурм. офицер, лейтенант ИВАН ВАЛЕНТИНОВИЧ ДЬЯЧЕНКОВ.

Мл. штурм. офицер, мичман ВЯЧЕСЛАВ ПЕТРОВИЧ ПАЛЕЦКИЙ 2-й.

Вахт. нач., лейтенант ВЛАДИМИР АЛЕКСАНДРОВИЧ ФОН НИДЕРМИЛЛЕР 2-й.

Вахт. нач., мичман ВЛАДИМИР НИКОЛАЕВИЧ ТРУВЕЛЛЕР.

Вахт. офицер, мичман ВАСИЛИЙ ПЕТРОВИЧ ШИПОВАЛОВ.

Вахт. офицер, мичман ВАЛЕРЬЯН ВАЛЕРЬЯНОВИЧ МАЙКОВ.

Вахт. офицер, прап. по мор. части ФРИДРИХ НИКОЛАЕВИЧ ШИРКЕНГЕФЕР.

Вахт. офицер, прап. по мор. части ИВАН ВАСИЛЬЕВИЧ БОЛДЫРЕВ.

Ст. суд. мех., полковник НИКОЛАЙ АНДРЕЕВИЧ ТИХАНОВ.

Трюмн. мех., поручик ПЕТР ФЛАВИАНТОВИЧ УСПЕНСКИЙ 1-й.

Мл. суд. мех., поручик ГРИГОРИЙ ГРИГОРЬЕВИЧ ДАНИЛЕНКО.

Мл. суд. мех., поручик АЛЕКСЕЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ БЫКОВ.

Минный мех., поручик АНАТОЛИЙ ГЕОРГИЕВИЧ ШЕВЕЛЕВ.

Мл. суд. мех., прап. по мех. части СЕМЕН АРТЕМЬЕВИЧ МАЙСТРУК.

Мл. суд. мех., прап. по мех. части ВАСИЛИЙ ИОСИФОВИЧ МЕДВЕДЕВ.

Ст. суд. врач, коллежский совет. ГРИГОРИЙ СТЕПАНОВИЧ ВАСИЛЬЕВ.

Мл. суд. врач, лекарь ГЕОРГИЙ РОЛАНДОВИЧ БУНТИНГ.

Кор. инж., ст. пом. судостр. КОНСТАНТИН АНТОНОВИЧ ЗМАЧИНСКИЙ.

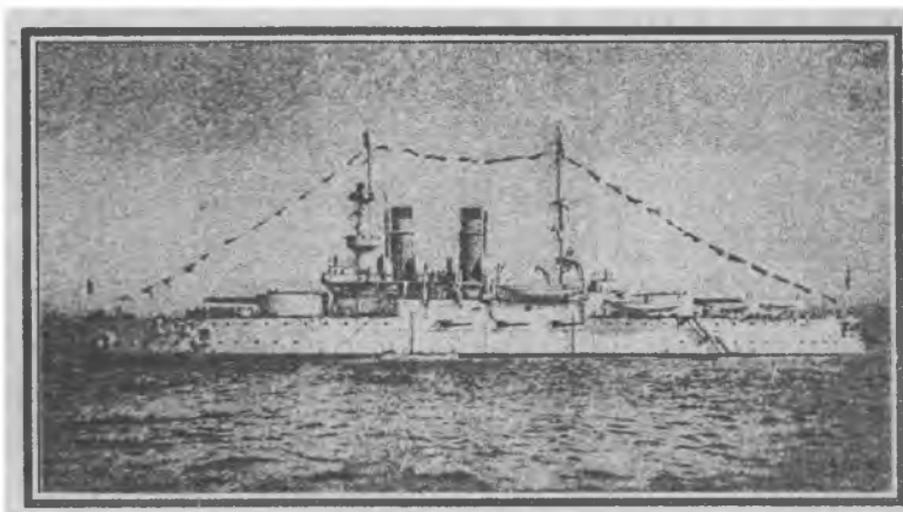
Суд. священник, иеромонах отец ВИКТОР (НИКОЛЬСКИЙ).

8 кондукторов и 472 матроса.

СИСОЙ ВЕЛИКИЙ

Сисой Великий — православный святой.

«СИСОЙ ВЕЛИКИЙ»



Водоизмещение: 10400 т.

Главные размерения: 107,2х20,7х7,6 м.

Скорость максимальная: 16 узлов.

Вооружение:

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

Мощность механизмов:

8500 л.с.

Бронирование:

борта — 203-406 мм, казематы — 127 мм,
башни — 305 мм, палуба — 51-76 мм,
боевая рубка — 152 мм.

Экипаж (штатный):

27 офицеров, 555 матросов.

Тип:

«Сисой Великий».

Эскадренный броненосец «Сисой Великий» был заложен 25 июля 1891 года в деревянном эллинге Нового Адмиралтейства Санкт-Петербургского порта. Строительство корабля велось в рамках изменений 1890 года кораблестроительной программы 1881 года. Строительством руководил инженер Мустафин А. И. Броненосец был спущен на воду 20 мая 1894 года. Судовые механизмы для него изготовлялись на Балтийском заводе, вооружение — на Обуховском заводе, а башенные установки — на Металлическом заводе. Общая стоимость постройки — 7 789 521 рубль (механическая установка — 1 700 000 рублей).

Корабль вступил в строй 18 августа 1896 года.

Первый командир капитан 1 ранга Сиденснер. После ввода в строй эскадренный броненосец «Сисой Великий» зачислен в 1-й флотский экипаж, а впоследствии переведен в 13-й флотский экипаж.

18 августа 1896 года «Сисой Великий» ушел в Кронштадт и после завершения окончательных испытаний был направлен осенью 1896 года в Средиземное море совместно с броненосцами «Наварин» и «Император Александр III». В начале 1897 года броненосец «Сисой Великий» совместно с рядом других русских и иностранных кораблей принимал участие в блокаде острова Крит в связи со вспыхнувшими там беспорядками.

3 марта 1897 года, находясь в водах острова Крит, эскадренный броненосец «Сисой Великий» проводил учебно-артиллерийские стрельбы. Неожиданно в кормовой башне главного калибра из-за неполноты закрытого замка орудия воспламенившийся заряд выбил замок и произвел взрыв, в результате которого была сорвана крыша башни и повреждены смежные с башней помещения корабля. При этом были убиты два офицера (лейтенант Пещуров и помощник старшего инженера-механика Дерягин) и 16 матросов и ранено 12 матросов. Для исправления повреждений броненосец направился в Тулон, где простоял в ремонте с 17 марта по 12 декабря 1897 года.

Обострившаяся в конце 1897 года военно-политическая обстановка на Дальнем Востоке вновь потребовала срочного усиления русской Тихоокеанской эскадры. В связи с этим 22 декабря 1897 года эскадренному броненосцу «Сисой Великий» было

приказано срочно следовать на Дальний Восток.

В начале 1898 года «Сисой Великий» совместно с эскадренным броненосцем «Наварии» покинули Средиземное море и в середине марта 1898 года прибыли во Владивосток. (Столь неожиданный уход броненосцев «Сисой Великий» и «Наварин» из Средиземного моря встревожил многие иностранные государства и в первую очередь Англию. Однако посланный в слежение за русскими кораблями английский броненосец «Викториес» сел на мель в Суэцком канале. Переброска броненосцев на Дальний Восток в условиях сложной международной обстановки была очень хорошо обеспечена дипломатией и разведкой — случай весьма редкий в русской морской истории).

С апреля 1898 года эскадренный броненосец «Сисой Великий», базируясь попеременно на Порт-Артур и Владивосток, обеспечивал русские государственные интересы в сложном сплетении противоречий между европейскими державами на Дальнем Востоке.

Броненосец посетил различные порты Японии, Кореи и Китая, в мае 1899 года прошел крупный доковый ремонт в Нагасаки, а в апреле 1900 года принял участие в первых общефлотских маневрах Тихоокеанской эскадры, проходивших в районе Порт-Артура и Талиенваня. Эскадренный броненосец «Сисой Великий» принимал вместе с другими кораблями русской Тихоокеанской эскадры активное участие в подавлении боксерского восстания в Китае. Действуя под флагом младшего флагмана эскадры контр-адмирала Веселаго,

«Сисой Великий» с мая по сентябрь 1900 года оставался в китайских водах, оказывая содействие международным экспедиционным силам в подавлении восстания боксеров. В действиях на берегу при штурме фортов Таку, взятии Шанхай-Гуаня и Пекина принимала участие десантная рота броненосца, которая в ходе боев потеряла 3 матросов убитыми и 12 ранеными. После подавления восстания «Сисой Великий» оставался на Дальнем Востоке до декабря 1901 года, после чего был отозван на Балтику. Выйдя в начале декабря 1901 года из Порт-Артура вместе с броненосцем «Наварин» и крейсерами «Дмитрий Донской», «Владимир Мономах» и «Адмирал Корнилов», также отозванными в Россию, броненосец пришел в Нагасаки. Оттуда по приказу контр-адмирала Чухнина «Сисой Великий» самостоятельно направился в Гонконг в связи с необходимостью незначительного ремонта машины.

В середине января 1902 года «Сисой Великий» прибыл из Гонконга в Пуловей, где снова соединился с «Наварином», пришедшим туда из Манилы 28 января 1902 года. Оба броненосца вышли из Пуловея в Коломбо, а затем, пройдя Суэцкий канал, Средиземное море и Атлантику, прибыли в конце апреля 1902 года в Либаву. В мае 1902 года эскадренный броненосец «Сисой Великий» принял участие в военно-морском параде по случаю визита в Россию Президента Франции Лубо, а в июне 1902 года был поставлен на капитальный ремонт в Кронштадте. В ходе ремонта на броненосце была заменена артиллерия главного и вспомогательного

калибров, поставлены новые котлы, переделана вентиляционная система, несколько изменены надстройки. Однако на испытаниях после ремонта выявился ряд неполадок в котлах, машине и рулевом управлении броненосца, главным образом, из-за недоброкачества заводских работ.

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

После начала военных действий между Россией и Японией встал вопрос об усилении 1-й Тихоокеанской эскадры, что привело к формированию 2-й Тихоокеанской эскадры вице-адмирала Рожественского, в состав которой был зачислен и эскадренный броненосец «Сисой Великий». На старый броненосец в спешном порядке были установлены новые дальнометы, прожекторы и несколько дополнительных 120-мм орудий. Все работы на «Сисое Великом» были закончены к июню 1904 года, однако, из-за неготовности других кораблей эскадра смогла покинуть Кронштадт лишь 29 августа 1904 года, прибыв в Ревель 30 августа.

«Сисой Великий» вместе со всей эскадрой находился в Ревеле с 30 августа по 28 сентября, принимая уголь и различные виды боевого снаряжения. 26 и 27 сентября корабли эскадры, в том числе и «Сисой Великий», принимали императора Николая II. Выйдя из Ревеля 28 сентября, эскадра 29 сентября пришла в Либаву, откуда вышла 2 октября, начав свой исторический поход к Голгофе российского флота — Цусиме. В походном порядке

эскадры «Сисой Великий» входил в состав 5-го отряда, в котором помимо него находились броненосцы «Наварин» и «Ослябя», крейсер «Адмирал Нахимов» и 2 транспорта. Командовал отрядом контр-адмирал Фелькерзам. 16 октября 5-й боевой отряд контр-адмирала Фелькерзама первым пришел в Танжер, где к 21 октября сосредоточилась вся эскадра.

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

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

21 октября отряд, возглавляемый эскадренным броненосцем «Сисой Великий», покинул Танжер и 28 октября пришел в Суду, где был сформирован

ожидавший отряд транспортный конвой, состоящий из 15 транспортов с различными видами снаряжения 2-й Тихоокеанской эскадры. Отряд простоял в Суде до 8 ноября, принимая запасы и ожидая готовности транспортов и миноносцев. Выйдя из Суды, отряд 12 ноября прошел Суэцкий канал и 17 ноября вышел из Баб-эль-Мандебского пролива в Индийский океан. После стоянки в Джибути отряд 15 декабря пришел на Мадагаскар, где было назначено рандеву с главными силами эскадры. 27 декабря эскадра адмирала Рожественского соединилась с отдельным отрядом судов контр-адмирала Фелькерзама, после чего этот отряд был расформирован.

31 декабря контр-адмирал Фелькерзам перенес свой флаг с броненосца «Сисой Великий» на броненосец «Ослябя». «Сисой Великий» был зачислен во 2-й броненосный отряд, куда помимо него входили броненосцы «Ослябя» (фл.), «Наварин» и броненосный крейсер «Адмирал Нахимов». По ряду обстоятельств стоянка 2-й Тихоокеанской эскадры на Мадагаскаре задержалась до 3 марта. За это время на «Сисое Великом», как и на всех других кораблях эскадры, проводились всевозможные учения, делался корабельными силами необходимый ремонт, принимались различные виды довольствия и шли постоянные погрузки угля.

3 марта эскадра вышла в Индийский океан, направляясь к берегам Аннама. Продвижение эскадры шло чрезвычайно медленно из-за постоянной необходимости грузить уголь с транспортов в море и не менее постоянных поломок различных

кораблей. Более всех других задерживал движение эскадры броненосец «Сисой Великий», из-за которого 12 раз требовались остановки или уменьшалась эскадренная скорость, — главным образом, для заглушения лопнувших трубок в холодильниках, 4 раза — из-за поломок в рулевой машине и 1 раз — для замены клапанов воздушного насоса и исправления повреждений в котле. 16 марта при погрузке в море броненосец «Сисой Великий» потопил свой паровой катер, с помощью которого грузил уголь. Катер подошел к броненосцу, таща за собой на буксире баржи и баркасы с углем. «Сисой Великий», качаясь на зыби, склонился в это время в сторону катера, который своим фальшбортом попал под башмак сетевого ограждения, черпнул бортом и, наполнившись водой, пошел ко дну. Человеческих жертв не было. Пройдя Индийский океан, зайдя в бухты Камранг и Ванфонг, сделав короткую стоянку в Куа-Бэ, эскадра 1 мая 1905 года вышла в Южно-Китайское море, следуя двумя кильватерными колоннами. Вторым броненосцем в левой колонне шел «Сисой Великий».

14 мая в том же походном порядке эскадра вошла в Японское море, направляясь в Цусимский пролив, где в 13:30 началось одно из самых кровавых сражений на море в истории человечества. Эскадренный броненосец «Сисой Великий» открыл огонь орудиями главного калибра в 13:45 с дистанции 49 кабельтовых, ведя огонь сначала по броненосным крейсерам противника «Ниссин» и «Касуга», а затем по броненосному крейсеру «Ивате». В крейсер «Ивате» было достигнуто попадание

12" снарядом из носового орудия, что вызвало на японском крейсере сильный пожар. В 14:40 броненосец «Сисой Великий» получил первый удар — сорвало крышку носового торпедного аппарата. Затем 6" снаряд сделал большую пробоину в левом борту около ватерлинии, а немного погодя в левый борт попал 12" снаряд, в результате чего появилась еще одна большая пробоина рядом со шпилевым отделением также вблизи ватерлинии. Вода залила носовые отсеки до 20 шпангоута.

В 14:55 попавшим снарядом была разрушена крышка левого носового торпедного аппарата. Около 15:00 «Сисой Великий» получил сразу два попадания: 12" снаряд попал в носовую башню главного калибра, выведя из строя систему горизонтального вращения башни, а 6" снаряд — в ходовую рубку, где уничтожил два 47-мм орудия и вызвал пожар, который проник в боевую рубку, повредив провода электрического управления рулевой машиной.

В 15:15 8" снаряд влетел в казематный портик шестидюймового орудия № 5, разорвавшись в батарее, вызвав большой пожар, убив осколками и отравив удушливыми газами часть личного состава 6" батареи правого борта. Начавшийся в батарее пожар распространился в погреб боезапаса 6" снарядов правого борта, который был немедленно затоплен. Удушливые газы, образовавшиеся при взрыве заряда, через единственный открытый для подачи снарядов люк проникли в жилую палубу, отравляя по пути личный состав, достигли операционной и даже кочегарки, сильно мешая работе

по заделке пробоины в районе носового ТА левого борта. Действие газов оказало такое психологическое воздействие, что четыре матроса бросились за борт.

В это же время в левый борт броненосца, в поясную 5" броню попал еще один 8" снаряд, который, пробив броневой пояс и двойной борт, застрял в угольной яме, в результате чего яма была затоплена. При этом оказалось временно поврежденным электроосвещение в нижних помещениях левого борта. Почти одновременно в помещение команды левого борта попал еще один 8" снаряд, перебив пожарную магистраль, питавшую носовые шланги, вынудив тушить горевшую ходовую рубку ведрами, воду в которые набирали из-за борта. Усиливающийся пожар в шестидюймовой батарее вынудил в 15:40 пробить пожарную тревогу и фактически прекратить бой.

Броненосец вышел из строя и вступил концевым кораблем в хвост крейсерского отряда, продолжая, однако, по-возможности, вести огонь орудиями главного и вспомогательного калибров. Тем не менее, и здесь броненосец был настигнут 12" снарядом противника, уничтожившим адмиральское помещение и убившим несколько человек прислуги 47-мм орудий. Через несколько минут еще один крупный снаряд сделал огромную пробоину в правом борту в районе кают-компания, в которой пришлось задраить все водонепроницаемые двери и люки, поскольку помещение стало заливаться водой. Благодаря героической работе трюмно-пожарных дивизионов и дивизионов борьбы за

живучесть к 17:00 удалось ликвидировать пожар на батарейной палубе. Однако качественно заделать пробоины в носовой части не удавалось. Броненосец продолжал принимать воду, было затоплено подбашенное отделение носовой 12" башни, корабль получил полутораметровый дифферент на нос и шел с небольшим креном на левый борт.

В 17:00 «Сисой Великий» снова занял свое место в линии броненосцев, вступив в кильватер «Наварину». В продолжение дневного артиллерийского боя броненосец получил еще два попадания крупными снарядами в левый борт и два в правый. Было разбито брашпильное отделение и уничтожено несколько унтер-офицерских кают. Крен и дифферент корабля на нос продолжали увеличиваться, носовые переборки стали давать течь. С наступлением темноты артиллерийский бой прекратился и начались атаки миноносцев противника. Первые японские миноносцы были замечены с «Сисоя Великого» в 19:30.

В 19:45 миноносцы провели первую яростную атаку на «Сисоя Великого», которая была отбита. Броненосец шел полным ходом, который при сильном дифференте на нос составлял 12 узлов. В 22:30 произошла вторая атака миноносцев на «Сисоя Великого», отбитая с большим трудом. Некоторые миноносцы приближались к кораблю на дистанцию до полукабельтова. В 23:15 началась третья координированная атака четырех миноносцев противника. Один из них был потоплен попаданием 12" снаряда из кормовой башни, однако выпущенная им торпеда попала в корму броненосца, раз-

рушив и затопив румпельное и рулевое отделения. Броненосец лишился штатного управления и получил несколько новых повреждений. Управляясь машинами, «Сисой Великий» продолжал следовать на север, все более и более погружаясь носом.

Около 02:00 удалось подвести пластырь под носовые пробоины, однако он пропускал воду и вскоре над водой оставалось не более 1 фута форштевня. Контрзатопление кормовых отсеков не дало ощутимых результатов, но несколько замедлило погружение носа. Незадолго до рассвета под носовые пробоины был заведен второй пластырь, что несколько уменьшило поступление воды, причем крен на левый борт изменился на правобортовой. С рассветом на броненосце «Сисой Великий» увидели крейсер «Владимир Мономах», у которого запросили помощь. В ответ крейсер передал семафором, что помощь оказать не может, поскольку через час сам пойдет ко дну. К этому моменту стало ясно, что корабль спасти не удастся. Нос броненосца уже погрузился в воду до уровня верхней палубы, однако, корабль продолжал идти к видневшемуся на горизонте острову Цусима, кренясь все сильнее на правый борт.

В 07:15 на горизонте появились три японских вспомогательных крейсера «Сисано-Мару», «Тайнан-Мару» и «Явата-Мару». При виде кораблей противника «Сисой Великий» поднял сигнал по международному своду: «Тону, прошу помощи». В ответ японцы запросили «Сисой», означает ли это, что он сдается. «Сисой Великий» ответил утвердительно, застопорил машины и, спустив

шлюпки, начал спасение раненых. Японские крейсера также спустили шлюпки, направив на «Сисой» призовую команду в составе 1 офицера (лейтенант Ямада) и 31 матроса.

В 08:15 японцы поднялись на борт броненосца и подняли на гафеле свой флаг, однако не смогли спустить на стенах русские военно-морские флаги. Японцы пытались взять «Сисой Великий» на буксир, но вскоре отказались от этого намерения, поскольку нос броненосца продолжал погружаться и подошедшие шлюпки с японских крейсеров принимали людей, держась крючьями за стволы носовых 12" орудий. Одновременно продолжал увеличиваться и крен на правый борт. Японцы спустили свой флаг и сосредоточили все внимание на спасении людей. Около 10:00 «Сисой Великий» стал медленно ложиться на правый борт и в 10:05 стена с русским военно-морским флагом скрылась в воде, «Сисой Великий» перевернулся вверх килем и затонул. В последний момент было замечено, что руль броненосца заклинен в положении «на борт» и что у правого гребного винта оторваны две лопасти.

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

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

Командиры эскадренного броненосца «Сисой Великий» 1891-1905 годов

1891 — 1896 годы — капитан 1 ранга Сиденснер.
1896 — 1897 годы — капитан 1 ранга Бирилев.
1898 — 1900 годы — капитан 1 ранга Молас.
1901 — 1902 годы — капитан 1 ранга Тарасов.
1903 — 1905 годы — капитан 1 ранга Озеров.

Адмиралы, державшие свой флаг на «Сисое Великом»

1898 — 1899 годы — Чухнин, Веселаго.
1900 — 1901 годы — Кузьмич.
1902 год — Чухнин.
1905 год — Фелькерзам.

Корабль находился в строю 9 лет.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Поход эскадры адмирала Чухнина

Эскадра отправлялась из Порт-Артура в Кронштадт для капитального ремонта и перевооружения. Она состояла из двух броненосцев — «Наварин» и «Сисой Великий» и трех крейсеров — «Адмирал Корнилов», «Дмитрий Донской» и «Владимир Мономах». Вести их поручили младшему флагману Тихоокеанской эскадры адмиралу Чухнину. День ухода эскадры был назначен на

12 декабря 1901 года. Адмирал Чухнин распорядился, чтобы в Артуре были приняты запасы на весь поход, чтобы не приобретать их в зарубежных портах и не переплачивать лишних денег. Начались проводы: Артур в честь отбывающих на родину моряков устраивал празднества, бал сменялся балом...

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

Когда корабли, выйдя один за другим, вытянулись в стройную кильватерную колонну и с береговых батарей грянул ответный салют, минута была до того красивая и торжественная, что у всех на уходящих кораблях сжалось сердце. Адмирал Скрыдлов с отрядом броненосцев несколько раньше вышел из Артура и когда наша эскадра покинула рейд, она встретила в море своих остающихся

товарищей. На флагманском броненосце «Петропавловск» взвился сигнал «Желаю счастливого плавания», крики «Ура!» полетели громовыми раскатами в море...

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

15 декабря стали на якорь в Мозампо. После мокрого снега и стужи Артура погода казалась очень теплой. Мы простояли несколько суток и пошли на соединение с адмиралом в Нагасаки. На вторые сутки мы уже подходили к его зеленым берегам. На рейде уже стояли ранее пришедшие «Сисой Великий», «Адмирал Корнилов» и «Владимир Мономах». Все спешили закупить на память побольше японских безделушек и скоро в магазинах ничего не осталось: вся слоновая кость, ширмы, веера, черепахи были раскуплены. Эскадра грузила уголь. Адмирал распорядился, чтобы офицеры делали переводы с иностранных лоций и составляли описания тех берегов и портов, мимо которых эскадре предстояло идти. Чтобы удешевить плавание, а главное, не дать поставщикам повысить произвольно цены, адмирал решил разбить эскадру на два маленьких отряда и послать их по разным маршрутам. Броненосцы и «Адмирал Корнилов» должны были идти в Манилу, а «Владимир Мономах» и «Дмитрий Донской» — в Гонконг.

21 декабря, в канун Рождества, вышли из Нагасаки в Манилу.

Переход был трудным. Под палящим тропическим солнцем начался шторм. Корабли болтало из стороны в сторону, иллюминаторы и люки были задраены, духота вместе с качкой тяжело действовала на всех. 26 декабря в 20:00 эскадра, пройдя маяк Коррехидор, крепость Кавиту, стала на якорь на Манильском рейде. Стоянка наша в Маниле была очень интересна. Мы пришли туда перед Новым годом и ушли после праздников, 6 января. Команда отдохнула от перехода.

Для нее была устроена елка, которую предусмотрительно приобрели в Японии, причем вся команда получила на ней подарки. Подарки состояли из кошельков, нательных рубах, гребенок, щеток и т.п. После елки команда устроила спектакль, на котором под хохот товарищей изображали разных «непокорных сынов Адольфа и царя Максимилиана»...

После Нового года на эскадре немедленно начались приготовления к походу в Пулавей. Стали грузить уголь, закупать провизию. Обнаружилось, что на «Наварине» вышло все машинное масло, хотя, по приказу адмирала еще в Артуре масло должно было быть взято на весь поход из Порт-Артурского адмиралтейства. Гневу адмирала не было предела. Конечно, старшему инженер-механику «Наварина» страшно влетело, и он выслушал от адмирала много неприятных слов, но сделать было ничего нельзя — пришлось приобретать масло в Маниле! Поставщики тут же воспользовались случаем и заломили цены аховые. Среди поставщиков был и старый знакомый по Порт-Артуру —

Гинсбург, агенты которого следовали за эскадрой и, конечно, постарались не упустить момента и нажиться на поставках.

Адмирал разрушил все их алчные планы и, чтобы не переплачивать крупных денег, обратился за содействием к американским морским властям. Американский командир порта немедленно пришел на помощь и отпустил все необходимое масло по казенной цене — в 5-6 раз ниже той, что заломили поставщики. Чтобы уменьшить расход угля на эскадре, адмирал приказал назначить судовые комиссии для определения расхода топлива и смазочных материалов на кораблях. На «Сисое» определение расхода велось при личном участии адмирала, который сам спускался в кочегарное отделение и лично проверял число кадок поданного в топку угля..

Грозные приказы адмирала отмечали каждый промах и подтягивали эскадру. «Адмирал Корнилов» при снятии с якоря отступил от приказа адмирала и сейчас же получил выговор с пушкой. Такой же выговор с пушкой получил даже и сам адмиральский корабль «Сисой Великий», куда адмирал перенес снова свой флаг с «Корнилова». Впечатление таких выговоров было огромное. Адмирал часто посещал корабли, постоянно делал им смотр, производил различные учения, переносил свой флаг с одного судна на другое...

Наступило 6 января. Корабли дымили, стоя на рейде, и ждали приказа сниматься с якоря. Адмиральский корабль пестрел сигналами. Адмирал спрашивал: «Готово ли все и нет ли нетчиков на

кораблях?» Их оказалось несколько человек. Обыкновенно ни один военный корабль не уходит из заграничных портов, не оставив в одном из них нескольких матросов нетчиков. У нас случилось то же самое и человек пять наших матросов остались в Маниле.

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

Дальнейший наш путь лежал в Малаккский пролив на остров Пулавей.

На второй день «Наварин» получил неисправность в машине и просил сигналом разрешения

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

Целых одиннадцать жарких дней под тропиками продолжался наш переход в Пулавей. Жара доходила до 36° и заставляла нас страдать. Никто не находил нигде покоя. Отстоявши вахту, хотелось отдохнуть, заснуть, но сделать это было нельзя, наверху не позволял спать строгий морской устав, внизу — духота и жара. Помучившись и слегка забывшись, каждый просыпался весь мокрый, разбитый и с тяжелой головой. Жара еще более усилилась, когда мы подошли к экватору и вошли в Маоакский пролив. Тут уже давала себя чувствовать и физическая усталость. Поэтому мы все страшно обрадовались, когда на 12-е сутки вошли в бухту Сабанг на острове Пулавей. Приехавший голландец, толстый, упитанный поставщик, привез нам льда, и мы жадно накинулись на холодный лимонад и пиво. Мы стояли посреди небольшой, хорошо защищенной бухты, а кругом зеленела красивая густая тропическая

растительность... Стоянка наша в Пулавее вышла в общем очень приятной. К столу у нас все время подавались чудные бананы — желтые, сладкие, ароматные, которые росли недалеко от пристани. В лесу мы сами собирали к чаю лимоны, которые были здесь особого вкуса и цвета: зеленоватые, с сильным запахом, они сильно отличались от наших лимонов. Туземцы принесли нам несколько обезьян, и мы за четыре рубля купили трех мартышек. Жили мы в Пулавее по-тропическому и служба начиналась очень рано. Во время жары давали отдых, когда становилось прохладнее, начинались учения. Адмирал нарочно избрал Пулавей, где собралась вся его эскадра, чтобы заняться учениями, и сюда для этой цели пришли из Сингапура «Мономах» и «Донской»...

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

В Пулавее простояли мы две недели и уже дальше всей эскадрой, не разделяясь, пошли в Коломбо. Переход этот был беспокойный для вновь

присоединившихся корблей «Мономаха» и «Донского», которые на первых порах еще не совсем втянулись в общий строй и не знали хорошо всех требований адмирала в походе. Мы на «Наварине», «Сисое» и «Корнилове» уже приспособились к ним, но «Мономаху» и «Донскому» пришлось вначале выслушать много адмиральских замечаний и неодобрительных сигналов с флагманского корабля. Не считая этих сигналов, переход был, в общем, спокойный. Океан был как зеркало, и на четвертый день мы без всяких приключений уже подходили к берегам Коломбо...

Вскоре начал вырисовываться лес пальм и узкая полоса берега стала явственно приближаться. Через час с небольшим наша эскадра прошла громадный мол и стала на якорь в Коломбо. На рейде было большое оживление. Масса судов, как военных, так и гражданских, окружала нас. Они принадлежали почти всем нациям мира: французские, немецкие, английские, голландские... Стоял наш русский доброволец, а рядом с ним развевался американский звездный флаг и даже виднелся турецкий полумесяц. Громадные волны, набегавшие на мол, шумно разбивались о него и каскад воды и брызг поднимался на несколько сажен вверх. Рокот моря сливался с шумом порта и криками торговцев...

Когда торговцев пустили на корабль, наша палуба немедленно превратилась в плавучий базар. В проходе кают толпились прачки, бравшиеся в несколько часов выстирать груды белья. Туземные портные предлагали за 2-5 рупий сшить целый

белый костюм. Наверху индийские фокусники увеселяли столпившуюся команду и на ее глазах выращивали тут же, на палубе, из маленького зернышка довольно большое растение чуть ли не в аршин высотой. В другом углу фокусник под звуки флейты заставлял танцевать кобру. Всюду сновали торговцы драгоценными камнями...

Картина базара на кораблях была очень живописна и после монотонного жаркого перехода внесла в судовую жизнь большое оживление. В кают-компанию сейчас же были доставлены лед, различные прохладительные напитки, среди которых утоляющим жажду явился джинжер-бир, настолько обжигавший рот, что после него действительно на время пропадает желание пить.

За завтраком появились у нас чудные фрукты: великолепные, сочные бананы, красивые ананасы, какие-то маленькие колючие ягоды, в кожуре которых был скрыт плод, сильно напоминающий лимонад... Вскоре мы узнали, что простоим тут пять суток и что адмирал разрешил поездку в окрестности Коломбо для осмотра древних цейлонских храмов...

Все пять дней стоянки у нас стоял шум пестрого базара. Накупив массу ненужного хлама, различных палок черного дерева, фигур слонов, ожерелий из лунного камня, мы с сожалением покинули эту сказочную красивую страну...

Под гром салюта эскадра снялась с якоря и ушла из Коломбо. Снова пройдя мол, мы быстро стали удаляться: лес пальм на берегу становился все меньше и меньше, и скоро Коломбо скрылся

из глаз. Мы шли теперь Индийским океаном и направлялись к Адену. Дул легкий муссон и корабли медленно покачивались на пологой волне...

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

На четвертый день на «Донском» скончался матрос, и всем нам было больно потерять своего товарища. До порта оставалось слишком далеко — суток шесть ходу — поэтому было решено похоронить несчастного в море.

По сигналу адмирала эскадра замедлила ход и наконец совсем остановилась. На кораблях спустили флаги. Раздался печальный салют с «Дмитрия Донского», и бранные останки почившего, зашитые в парусину, были с соблюдением воинских почестей опущены с кормы крейсера в море. Такою морскою смертью прерывалась у нас на эскадре уже третья матросская жизнь по выходе из Порт-Артура!

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

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

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

В Суэце мы остановились лишь на столько времени, сколько было необходимо, чтобы взять свежей провизии и лоцманов, которые должны были вести эскадру по каналу. На каждом корабле поместился лоцман, а на носу корабля установили прожектор, чтобы освещать ночью путь. Прибытие эскадры было заранее известно, а поэтому все встречные коммерческие пароходы были остановлены и поставлены на якорь в специально сделанных на канале маленьких бухточках.

За проход каждого корабля пришлось упла-

тить администрации канала значительную сумму денег, но следует сказать, что эти деньги не были заплачены зря. Порядок на канале везде отличный: всюду были поставлены бакены, отличительные огни, где нужно, стояли сторожевые будки, вехи, сигнальные мачты.

Глубина канала ограничена, и эскадре пришлось принять меры, чтобы довести осадку кораблей до требуемой глубины. Шли мы самым малым ходом с соблюдением больших предосторожностей: из канала входили в озеро, затем входили снова в канал... Вскоре мы подошли к Порт-Саиду и начали погрузку угля, поскольку на следующий день должны были уйти в Александрию.

В Александрии эскадра стала вблизи города во внутренней гавани. Адмирал решил дать эскадре отдых, и мы здесь простояли более недели без всяких учений. Корабли чистились, мылись, команда отдыхала, гуляла на берегу, офицеры ездили в Каир. Вскоре, однако, соблазнившись александрийскими развлечениями, команда стала давать большое количество нетчиков. Все это вызвало репрессии со стороны Чухнина. Вся эскадра была оставлена без берега и вместо отдыха ей сейчас же было приказано начать производство различных учений.

Снова пошли у нас боевые и водяные тревоги, гребные гонки, минные атаки до самого конца нашего пребывания в Александрии. С наложенным наказанием эскадра ушла в Неаполь. Стоять вблизи такого красивого города, как Неаполь, и не съездить в город, было тяжелым наказанием для

команды, но адмирал был неумолим и не собирался отменять приказ.

На берег ездили только офицеры и лишь те из матросов, которые посылались по служебным поручениям. Команда обращалась с просьбами к офицерам и просила смягчить сердце адмирала и разрешить съездить на берег. Конечно, никто и не рискнул обратиться с этой просьбой к адмиралу. Единственно, что могли сделать офицеры — это посылать надежных матросов возможно чаще по служебным поручениям и таким образом дать им возможность посмотреть Неаполь. Чтобы развлечь команду, командиры приглашали на корабли неаполитанские хоры. И нужно было видеть, какой успех имели неаполитанские песни у наших матросов.

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

Рано утром мы пришли в Алжир. На рейде стояла французская эскадра и ее броненосцы «Иена», «Монтельм», «Жергиберри» и «Карно» грозно щетинились жерлами своих пушек. Отдав положенный салют наций, мы занялись исполнением обычной морской вежливости и отправились делать визиты стоявшим кораблям и на берег — сухопутным властям...

В витринах виднелись чудные фотографии и мастерская Гейзера продавала здесь прямо художественные произведения. Особенно хороши были морские виды и различные суда. Мы нашли снимки почти всех наших русских кораблей и не утерпели, чтобы не найти и не пригласить фотографа

приехать снять нашу эскадру — до того изящны были выставленные снимки...

Стоянка в Алжире получилась шумная и не совсем легкая. Все время на кораблях были посетители, приходилось то принимать их, то ехать самим на какие-нибудь торжественные вечера в парадной форме, и все это среди многочисленной толпы, жары, духоты и шампанского!

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

Присоединившись к нам, «Николай I» сейчас же по выходе в море показал свою малую пригодность для совместного похода с эскадрой адмирала Чухнина. Адмирал требовал строжайше держать кильватерный строй. Каждый корабль смотрел за своим головным кораблем и малейшее движение последнего принималось немедленно во внимание.

Конечно, броненосцу «Николай I», не плававшему с таким строгим флагманом, как Чухнин, и шедшему всегда в Средиземноморской эскадре головным кораблем под адмиральским флагом, — было непривычно идти в таком строгом кильватерном порядке. И он все время то нагонял

флагманский корабль «Сисой Великий», то отставал от него, то вылетал вправо или влево, — словом, идя вторым кораблем по старшинству, совершенно не мог держать курса и портил кильватерную колонну. Естественно, из-за него, и другие корабли, шедшие сзади, должны были все время менять ход и были поставлены в совершенную невозможность держать строгий кильватерный строй. Конечно, адмирал немедленно обрушился на «Николая» и все время делал ему выговоры.

Бедный корабль старался, но ничего не выходило из его стараний и, наконец, через несколько часов в Танжере он проделал при постановке на якорь такой номер, что и нам всем стало неловко за него. Он никак не мог стать на якорь, долго не мог найти своего места и чуть было не изъявил намерения таранить сначала своего адмирала, а потом какой-то французский корабль. После этих номеров адмирал так рассердился на «Николая I», что из Танжера он ушел не в кильватерной колонне, а находился сбоку эскадры.

В колонне шли «Сисой», «Наварин», «Донской» и «Корнилов».

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

Обычного сигнала адмирала о разрешении иметь сообщение с берегом не поднималось и все офицеры оставались на кораблях. В общем, все было загадочно, любопытно и непонятно.

Через полчаса вдруг с адмиральского корабля последовало извещение, что в нашем консульстве устраивается чашка чая и предлагалось с каждого корабля послать по три офицера. Чашка чая получилась очень парадная: масса офицерства, дамы в изящных летних костюмах, черные фраки и смокинги мужчин — все это выглядело блестяще и носило торжественный вид. Любезный консул со своей женой старался занять гостей и усердно угощал чашкой чая, которая скорее состояла из шампанского и крющона. Затем был прием у французского консула...

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

Французская эскадра снялась одновременно с нами и мы некоторое время шли рядом, а потом французы повернули в Алжир. Как выяснилось потом, адмирал еще в Алжире получил предписание зайти в Танжер, но держал его до последней минуты в секрете. Видимо, это была политическая демонстрация союзных держав, дабы произвести впечатление на марокканского бея.

Англичане очень заинтересовались этой демонстрацией. Какой-то их корабль все время следил за нами у Гибралтара. Уже на следующий день мы бросили якорь вблизи длинного, выходящего далеко в море, Кадисского мола. Побывав на бое

быков, мы на следующий день вышли в море и направились в Шербур.

Переход был трудным.

Началось, как обычно, с «Николая I». На второй день скорость его уменьшилась настолько, что эскадра должна была замедлить ход. Оказалось, что на броненосце засорились трубки и котлы плохо держат пар. Конечно, адмирал тут же в море на шлюпке приехал на «Николая I» и учинил разнос.

Видимо, этот разнос был настолько серьезным, что броненосец старался уже более хода не уменьшать. Кроме устного разноса сейчас же появился и соответствующий грозный письменный приказ со строгим выговором «Николаю I». Затем, в Бискайском заливе, начался основательный шторм и нас сильно потрепало.

Шторм продолжался несколько дней и утих, когда мы уже подходили к Шербуру. Став здесь на якорь, мы произвели салют, получили ответ от старшего французского корабля и поехали отдавать визиты.

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

Из Шербура эскадра, не останавливаясь, пошла прямо в Либаву. Была ранняя весна и после тропиков мы сильно мерзли. Постоянно шел мелкий дождь, находил туман. Адмирал зорко следил за кораблями и буквально не сходил с мостика. Выговоры получили почти все корабли эскадры,

но, естественно, больше всех пришлось на долю броненосца «Николай I». В Немецком море он даже подвергся высшему наказанию адмирала — выговору с пушкой.

Вообще, этому броненосцу сильно не везло, и на эскадре он как корабль пользовался неважной репутацией.

Наконец мы вошли в родное Балтийское море и на пятые сутки перед нами открылась Либава. Жалкая, после всех виденных заграничных портов, родная Либава показалась нам милым раем.

В Либаве нас ждало известие, что вскоре ожидается визит французской эскадры с Президентом Лубэ и что мы должны принимать ее в Кронштадте. Кроме того, в Кронштадте нам предстоял смотр главного командира и Высочайший смотр. Однако, из-за льда прием французов переносился из Кронштадта в Ревель. Впрочем, вскоре снова приказали следовать в Кронштадт.

В Ревеле к эскадре присоединился крейсер «Аскольд» и отряд морского корпуса: «Г-Э», «Г-А», «Пожарский», «Моряк», «Вестник», «Воин», «Верный» и «Крейсер». Вся эта эскадра под флагом Чухнина 5 мая 1902 года вышла из Ревеля в Кронштадт.

Загрохотал салют Константиновской батареи, грянул наш ответный салют. Мы в Кронштадте!

Первое время мы жили в каком-то чадю. Французские гости, свои родные и знакомые, которых многие из нас не видели по несколько лет, Высочайший смотр, милостивые слова Государя, одарившего вниманием буквально каждого офицера,

благодарность Государя Императора, соизволившего объявить сигналом: «Изъявляю особое удовольствие отряду адмирала Чухнина», — все это каким-то ярким фейерверком осветило нас...

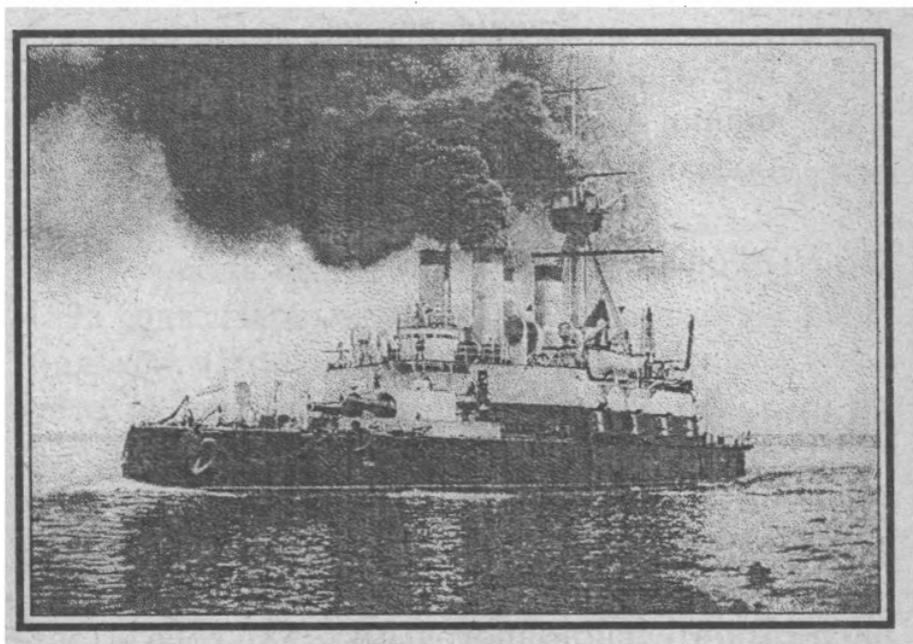
В Кронштадте эскадра простояла недолго и, отбив все смотры, снова ушла в Либаву. Вскоре она закончила кампанию и спустила флаги.

19 мая 1902 года адмирал Чухнин спустил свой флаг на «Сисое».

М. Д. Жуков, «Наварин».

НАВАРИН

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



«НАВАРИН»

Водоизмещение: 10206 т.

Главные размеры: 107х20,4х8,4 м.

Скорость максимальная: 15,85 узла.

Вооружение:

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

Мощность механизмов:

9020 л.с.

Бронирование:

борта — 305-406 мм, казематы — 127-305 мм,
башни — 305 мм, палуба — 51-76 мм,
боевая рубка — 254 мм.

Экипаж (штатный):

28 офицеров и 596 матросов.

Тип:

«Наварин».

Эскадренный броненосец «Наварин» был заложен 19 августа 1899 года в большом старом эллинге на Галерном острове. Строительство корабля велось в рамках изменений 1885 года кораблестроительной программы 1881 года. Постройкой броненосца «Наварин» руководили корабельные инженеры Максимов В. В., Тучков Г. А., Берг В. К. и Титов П. А. Работы финансировались Обществом Франко-Русских Заводов, которому был отдан во временное пользование Галерный остров со всеми мастерскими, эллингами и прочим имуществом.

19 сентября 1891 года «Наварин» был спущен на воду, после чего Галерный остров был отобран

у Общества Ф.-Р. Заводов. Достройка броненосца велась поэтому собственными весьма ограниченными средствами Общества Франко-Русских Заводов и очень затянулась. Кроме того, Ижорский завод, изготовлявший броневые плиты для корабля, работал исключительно медленно, а башенную броню был вообще не в состоянии производить. Последняя была заказана во Франции заводу С. Шамона и также была поставлена с большим опозданием. Обуховский завод, изготовлявший артиллерию для «Наварина», опоздал с поставками, как и все другие заводы, в результате чего башенная артиллерия была установлена на броненосце только в июне 1895 года.

Корабль официально вошел в строй 1 июля 1895 года. Первый командир — капитан 1 ранга Вилькен. (При нахождении «Наварина» на стапеле, на него командиром был назначен капитан 1 ранга Ланг. Однако, после спуска корабля на воду он был заменен Вилькеном). Стоимось постройки «Наварина» — 8 077 110 р. (корпус и машины — 6 441 610 р., артиллерия — 1 340 000 р., электроминное оборудование — 295 500 р.). После ввода в строй эскадренный броненосец «Наварин» был зачислен в 9-й Флотский экипаж.

Зиму 1895-1896 годов «Наварин» провел в Ревеле, отрабатывая боевую подготовку экипажа и завершая различные недоделки.

Летом 1896 года, закончив необходимые испытания артиллерии и машин, «Наварин» был направлен в Средиземное море. Действуя совместно с эскадренными броненосцами «Сисой

Великий» и «Император Александр III», «Наварин» остаток 1896 года и почти весь 1897 год находился в водах острова Крит, осуществляя его блокаду, в связи с непрекращающимися на острове беспорядками.

Обострившаяся обстановка на Дальнем Востоке потребовала срочного усиления русской эскадры Тихого океана. В связи с этим командующий эскадрой Средиземного моря адмирал Андреев получил 22 декабря 1897 года приказ немедленно отделить от эскадры броненосцы «Сисой Великий» и «Наварин» для следования на Дальний Восток.

В начале 1898 года эскадренный броненосец «Наварин» вместе с «Сисоем Великим» покинули Средиземное море и 15 марта 1898 года прибыли во Владивосток. Главной задачей Русского Флота в то время было укрепление только что полученной по договору с Китаем военно-морской базы Порт-Артур и прилегающего к ней района.

Большую часть 1898-1899 годов эскадренный броненосец «Наварин» провел стационаром в Порт-Артуре, совершая время от времени непродолжительные походы во Владивосток и в близлежащие порты Японии, Кореи и Китая.

В апреле 1900 года эскадренный броненосец «Наварин» принял участие в первых общесфлотских учениях Тихоокеанской эскадры, проходящих в районе Порт-Артура и Талйенваня, на которых отрабатывались задачи перевозки и прикрытия десанта, ночного плавания отрядом, отражения атак миноносцев и пр.

В ходе учений на эскадренном броненосце «Наварин» прошел успешные испытания новый вид сигнального прожектора для переговоров азбукой Морзе в ночное время. Эскадренный броненосец «Наварин» принимал вместе с другими кораблями русской Тихоокеанской эскадры активное участие в подавлении боксерского восстания в Китае. Действуя под флагом младшего флагмана контр-адмирала Старка, «Наварин» прикрывал перевозку войск, сам перевозил войска, блокировал китайское побережье и поддерживал огнем действия союзных экспедиционных сил на берегу. В сухопутных боях при штурме фортов Таку, взятии Шанхай-Гуаня и Пекина принимала участие десантная рота с броненосца, потерявшая в ходе боев 4 человека убитыми и 10 ранеными.

Пробыв в китайских водах с июня по октябрь 1900 года, «Наварин» вернулся в ноябре в Порт-Артур, где по апрель 1901 года простоял в ремонте. В мае 1901 года корабль принял участие в крупных общешлотских учениях в Талиенване, в ходе которых впервые в практике Тихоокеанской эскадры отрабатывались приемы эскадренного боя броненосцев в предвидении грядущего конфликта с Японией. Совместно с «Наварином» действовали броненосцы «Сисой Великий», «Петропавловск» и «Полтава», а также ряд других кораблей растущей Тихоокеанской эскадры. После завершения учений «Наварин» в июне 1901 года вместе с броненосцем «Полтава» и крейсером «Россия» посетил Нагасаки, где был поставлен в док для очистки подводной части. С июля по сентябрь 1901

года броненосец провел во Владивостоке, а в октябре перешел в Порт-Артур для завершения подготовительных мероприятий к возвращению на Балтику.

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

По прибытии в Манилу адмирал Чухнин перенес флаг на «Наварин», а «Сисой Великий» был направлен в Гонконг для небольшого ремонта машины. В середине января броненосцы соединились в Пулөөе, а 28 января вышли оттуда в Коломбо. Затем «Наварин» и «Сисой Великий», пройдя Суэцкий канал, Средиземное море и Атлантику, прибыли в конце апреля 1902 года в Либаву.

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

В ходе ремонта на броненосец были смон-

тированы новые котлы Бельвиля, капитально отремонтирована механическая установка и изменена система вентиляции машинного отделения и жилых помещений. Был поднят также вопрос о замене артиллерии главного и вспомогательного калибров, однако, в связи с предположением, что «Наварин» в будущем будет оставаться на Балтике в качестве флагманского корабля Учебно-Артиллерийского отряда, этот вопрос был снят.

Таким образом к началу русско-японской войны эскадренный броненосец «Наварин» оставался со старыми недальнобойными орудиями главного калибра (четыре 305-мм/35 к), устаревшими 6" картузными орудиями Бринка, стреляющими дымным порохом и которые помимо всего прочего имели очень сложный замок и тяжелую неповоротливую бортовую установку. Башни главного калибра броненосца для перезарядки должны были ставиться по ДП.

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

И хотя при формировании 2-й Тихоокеанской эскадры в распоряжении русского командования было достаточно времени для перевооружения «Наварина», это не было сделано, поэтому старый броненосец вместе со всей эскадрой адмирала Рожественского вышел 2 октября 1904 года из

Либавы в составе 5-го отряда со старой артиллерией и ненадежными котлами и машинами.

Придя 16 октября в Танжер, «Наварин» был отделен от главных сил эскадры, чтобы следовать в составе отряда контр-адмирала Фелькерзама («Сисой Великий» — флагман, «Светлана», «Алмаз» и транспорты) через Средиземное море, Суэцкий канал и Красное море к Мадагаскару. 15 декабря «Наварин» вместе с отрядом пришел в Носси-Бэ, где 27 декабря 1904 года произошло соединение главных сил эскадры адмирала Роже-Штевенского с отрядом Фелькерзама.

Продолжавшаяся до 3 марта стоянка 2-й Тихоокеанской эскадры на Мадагаскаре была использована «Наварином», как и другими кораблями эскадры, для различных учений по повышению боевой и морской подготовки личного состава, мелкого ремонта и пр.

3 марта 1905 года эскадра вышла в море, направляясь к берегам Аннама. И без того медленное продвижение эскадры через Индийский океан постоянно задерживалось различными поломками и авариями на кораблях, среди которых достойное место занимал «Наварин». На корабле имели место постоянные поломки в машинах и аварии рулевого управления. Кроме того, «Наварин» требовал постоянно более всех других кораблей времени для приемки угля с транспортов, принимая при этом угля меньше всех. Это говорит прежде всего о низкой организации командования броненосцем, что в итоге привело к трагическим последствиям.

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

Пройдя Индийский океан, зайдя в бухты Камранг и Ванфонг, сделав короткую стоянку в Куабэ, эскадра 1 мая 1905 года вышла в Южно-Китайское море, следуя на север в строю двух кильватерных колонн. Третьим кораблем левой колонны вслед за броненосцами «Ослябя» и «Сисой Великий» шел «Наварин».

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

В дневном бою «Наварин» пострадал сравнительно мало, поскольку все усилия японцев были направлены на уничтожение боевого ядра русской эскадры — четырех броненосцев типа «Бородино».

Первое попадание «Наварин» получил толь-

ко в 14:50, когда в носовую часть броненосца попал 8" снаряд, сделав подводную пробоину и затопив отделение носового торпедного аппарата.

В 14:55, лишившийся управления, объятый пламенем флагманский броненосец «Князь Суворов» вышел из строя и, описав циркуляцию, прорезал строй левой колонны между «Сисоем Великим» и «Наваринном».

Уступая ему дорогу, «Наварин» вынужден был уклониться на 12 румбов влево, а затем вновь вступить в кильватер «Сисою». При выполнении этого маневра броненосец получил попадания в кормовую часть сразу двух 12" снарядов — с левого и правого бортов. Оба эти снаряда совершенно разрушили офицерскую кают-компанию и смежные помещения, образовав вблизи ватерлинии две симметричные пробоины, через которые стала поступать вода. Вспыхнувший в кают-компании пожар удалось с большим трудом ликвидировать, однако, качественно заделать пробоины экипаж оказался не в состоянии. Вода продолжала поступать, и броненосец постепенно садился кормой.

В 15:10, когда место между «Сисоем» и «Наваринным» занял горящий броненосец «Император Александр III», 8" снаряд попал в крышу носовой башни, разорвался, уничтожив осколками 75-мм орудие и смертельно ранив командира «Наварина», капитана 1 ранга Фитингофа. В командование броненосцем вступил старший офицер, капитан 2 ранга Дуркин.

В ходе последующего боя японцы, стремясь

добить 1-й броненосный отряд, лишь спорадически обстреливали «Наварин».

Броненосец получил еще два крупных снаряда: один в корму, что увеличило прибыль воды, а второй в нос, где были уничтожены каюты кондукторов. Осколками близко разорвавшихся снарядов были нанесены незначительные повреждения надстройкам и трубам броненосца.

В ходе дневного артиллерийского боя на «Наварине» было убито и ранено, кроме командира, еще 17 человек, в том числе, четыре офицера: лейтенанты Измайлов и Рклицкий и мичманы Щелкунов и Лемишевский. Между тем, в кормовые помещения броненосца продолжала поступать вода, и «Наварин» все более и более погружался кормой.

После наступления темноты эскадра по сигналу адмирала Небогатова развила ход в 12-13 узлов, следуя за новым флагманским броненосцем «Император Николай I».

Непосредственно за адмиралом шел «Орел», затем броненосцы береговой обороны, «Сисой», «Наварин» и «Адмирал Нахимов».

Эскадренный броненосец «Наварин», хотя и с трудом, но держал скорость 12 узлов, не отставая от других кораблей, отбивая атаки японских миноносцев, которые после наступления темноты со всех направлений ринулись на остатки разгромленной русской эскадры.

Однако, из-за следования 12-узловым ходом, поступление воды через кормовые пробоины увеличилось и к 21:00 кают-компания броненосца

оказалась полностью затопленной, корма погрузилась по кормовой срез, вода доходила до кормовой башни главного калибра. Пришлось уменьшить скорость для заведения пластыря под пробоины.

Корабли эскадры быстро скрылись в темноте и «Наварин» остался один. Для него, стреляющего дымным порохом, это было самое страшное — оставшись один, он не мог эффективно отбивать атаки миноносцев противника.

В 21:35 в носовой кочегарке «Наварина» лопнула паровая магистраль, в результате чего из действия были исключены три котла. Скорость броненосца упала до 7 узлов.

В этот момент «Наварин» был обнаружен 4-м дивизионом японских миноносцев в составе миноносцев «Асагири», «Мурасаме», «Асасиво» и «Сиракумо», которые преследовали русскую эскадру с востока.

В 21:50 миноносцы противника начали атаку на «Наварина» с разных курсовых углов. Отвлекая внимание русских, «Асагири», «Асасиво» и «Сиракумо» направили на «Наварина» лучи своих прожекторов, а «Марусаме», зайдя под корму русского броненосца, в упор с расстояния 200 м, выпустил в «Наварина» торпеду. Торпеда разрушила подводную часть кормовой скулы правого борта, однако, руль и винты броненосца действовали исправно.

После попадания торпеды на броненосце началась паника, часть личного состава бросилась за борт и командованию с большим трудом

удалось восстановить на корабле порядок. «Наварин» застопорил машины, корма его почти полностью погрузилась в море. Экипаж отчаянно пытался при свете переносных фонарей завести пластырь под новую пробоину. Однако, несмотря на то, что при этом смыло за борт несколько человек, завести пластырь не удалось.

В этот момент 4-й дивизион японских миноносцев возобновил свои атаки на тонущий «Наварин». Миноносец «Мурасаме», получивший повреждения от огня «Наварина», был отпущен на базу, но три других под общим командованием дивизиона капитана 2 ранга Судзуки настойчиво продолжали свои атаки. Они проносились вблизи «Наварина», пытаясь выйти в торпедную атаку, отгонялись огнем броненосца, но в свою очередь вели по «Наварину» огонь из своих мелких орудий и даже из пулеметов. Несколько торпед при этом прошло мимо «Наварина», который с сильным креном на правый борт шел 4-узловым ходом, держа курс к побережью Кореи.

В 01:40 миноносец «Асагири», на котором держал свой брeid-вымпел капитан 2 ранга Судзуки, с дистанции 500 м выпустил торпеду, попавшую в правый борт «Наварина» в районе мидельшпангоута. Было затоплено котельное отделение ПБ, погасло электрическое освещение. С тяжелым креном на правый борт, который увеличивался с каждой минутой, «Наварин» остановился.

На корабле началась паника. Не было сделано никаких попыток осуществить организованное

снятие с гибнущего корабля личного состава. Несмотря на отданную команду спустить спасательные плавсредства, эта команда не была выполнена.

Один спасательный катер, сорвавшись с талей, затонул, второй, спущенный на воду, затонул под грузом кинувшихся на него людей. Эвакуация раненых произведена не была. Немногочисленные шлюпки были спущены под заваливающейся борт. Каждый спасался как мог, команды офицеров не выполнялись.

А между тем, времени («Наварин» тонул очень медленно) для организованного снятия людей было более чем достаточно.

Крен «Наварина» достиг невероятных размеров, однако он все еще держался на воде. В этот момент (около 2 часов ночи) из темноты появился миноносец «Сиракумо» (капитан-лейтенант Камада) и в упор выпустил по погибающему броненосцу еще одну торпеду.

Перевернувшись через правый борт, «Наварин» затонул, накрыв и увлекая за собой спущенные шлюпки и сотни барахтавшихся в темноте людей.

Низкая организация службы на «Наварине» привела к тому, что после гибели броненосца из 703 человек его экипажа спаслось только трое матросов.

Один из них, сигнальщик Седов, провел 16 часов в воде, после чего был подобран японским миноносцем «Фубуки». Двое других, комендор Кузьмин и кочегар Дергачев, проведя в воде 14 часов,

в полубессознательном состоянии были подобраны английским пароходом и сданы в Шанхае русскому консулу.

Интересно отметить, что капитан 2 ранга Судзуки, командовавший миноносцами 4-го дивизиона, впоследствии стал выдающимся офицером японского флота, адмиралом и последним премьер-министром Императорского правительства Японии в 1945 году.

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

Корабль находился в строю 10 лет.

Командиры эскадренного броненосца «Наварин» 1889-1905 годов

1889 — 1891 годы — капитан 1 ранга Деливрон.

1891 — 1893 годы — капитан 1 ранга Ланг

1893 — 1896 годы — капитан 1 ранга Вилькен.

1896 — 1899 годы — капитан 1 ранга Иениш

1899 — 1903 годы — капитан 1 ранга Беклемищев.

1903 — 1905 годы — капитан 1 ранга Фитингоф.

Русские адмиралы, державшие флаг на «Наварине»

1896 — 1897 годы — контр-адмирал Андреев

1898 — 1901 годы — контр-адмирал Веселаго, Старк и Кузьмич, вице-адмирал Чухнин

Офицеры эскадренного броненосца «Наварин», погибшие в Цусимском бою

Командир, капитан 1 ранга БРУНО АЛЕКСАНДРОВИЧ барон ФИТИНГОФ 1-й.

Старший офицер, капитан 2 ранга ВЛАДИМИР НИКОЛАЕВИЧ ДУРКИН.

Ревизор, мичман ПАВЕЛ АЛЕКСАНДРОВИЧ МАКАЛИНСКИЙ 3-й.

Старший минный офицер, лейтенант СЕРГЕЙ ПЕТРОВИЧ ОГАРЕВ.

Младший минный офицер, лейтенант АЛЬФОНС АРТУРОВИЧ ДОМБРОВСКИЙ 2-й.

Старший артиллерийский офицер, лейтенант КОНСТАНТИН МИХАЙЛОВИЧ ИЗМАЙЛОВ.

Младший артиллерийский офицер, лейтенант АЛЕКСАНДР АЛЕКСАНДРОВИЧ ГРАУ.

Младший артиллерийский офицер, лейтенант ВИТОЛЬД ИВАНОВИЧ ПОДГУРСКИЙ.

Старший штурманский офицер, лейтенант
ГЕОРГИЙ МИХАЙЛОВИЧ РКЛИЦКИЙ.

Младший штурманский офицер, мичман ЛЕ-
ОНИД НИКОЛАЕВИЧ МАКАРОВ 5-й.

Вахтенный начальник, лейтенант ПЕТР
АЛЕКСАНДРОВИЧ ПУХОВ.

Вахтенный начальник, мичман ГЕОРГИЙ
ВИКТОРОВИЧ ЛЕМИШЕВСКИЙ.

Вахтенный начальник, мичман ВАЛЕРИЙ
СЕМЕНОВИЧ КНЯЗЕВ 2-й.

Вахтенный офицер, мичман АЛЕКСАНДР
АЛЕКСАНДРОВИЧ ЩЕЛКУНОВ 2-й.

Вахтенный офицер, мичман АНАТОЛИЙ
АЛЕКСАНДРОВИЧ ВЕРХОВЦЕВ.

Вахтенный офицер, мичман БОРИС НИКО-
ЛАЕВИЧ СЫТЕНКО 2-й.

Вахтенный офицер, мичман АРСЕНИЙ
КОНСТАНТИНОВИЧ ЛЕМАН 2-й.

Вахтенный офицер, прапорщик по морс-
кой части АЛЕКСАНДР ЛЬВОВИЧ ЕПИФА-
НОВ.

Старший судовой механик, подполков-
ник ВЛАДИМИР ИВАНОВИЧ МЕЛЬНИКОВ
2-й.

Младший судовой механик, штабс-капитан
ДМИТРИЙ БОРИСОВИЧ СМИРНОВ 1-й.

Младший судовой механик, поручик КОН-
СТАНТИН АНДРЕЕВИЧ БЕРСОН.

Младший судовой механик, поручик АЛЕК-
САНДР НИКОЛАЕВИЧ МИХАЙЛОВ.

Младший судовой механик, прапорщик по

механической части ФЕДОР ПАНТЕЛЕЕВИЧ
БАРАНСКИЙ.

Старший судовой врач, надворный совет-
ник КОНСТАНТИН НИКОЛАЕВИЧ КРЕЧУ-
НЕСКО.

Младший судовой врач, лекарь АЛЬБЕРТ
ГЕОРГИЕВИЧ АРРОНЕТ.

Минно-артиллерийский содержатель, титу-
лярный советник АЛЕКСЕЙ АНДРЕЕВИЧ СТЕ-
ПАНОВ.

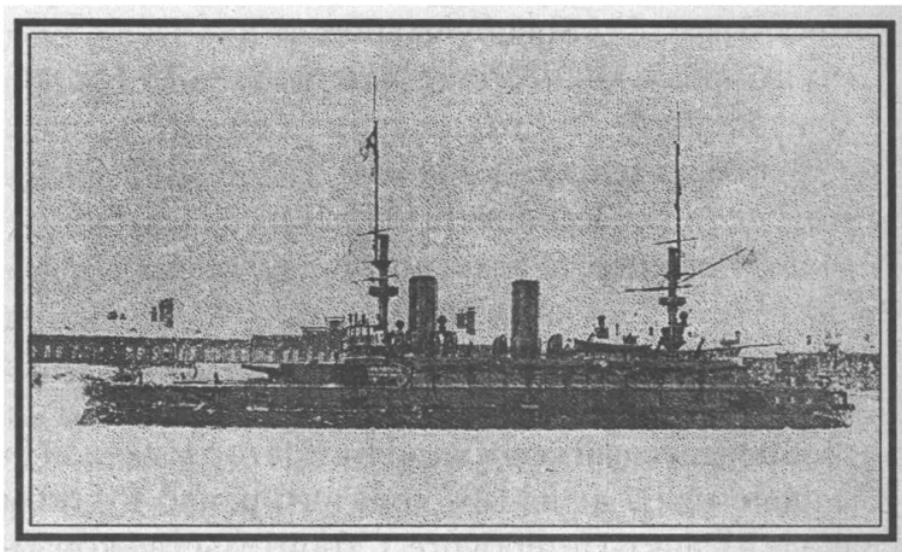
Судовой священник, иеромонах отец КИ-
РИОН

11 кондукторов и 662 матроса.

ИМПЕРАТОР НИКОЛАЙ I

*Император Николай I — русский царь
с 1825 по 1855 годы.*

«ИМПЕРАТОР НИКОЛАЙ I»



Водоизмещение: 9672 т.

Главные размерения: 105,6х20,4х7,7 м.

Скорость максимальная: 15,5 узлов.

Вооружение:

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

Мощность механизмов:

7842 л.с.

Бронирование:

борта — 102-356 мм, казематы — 76-152 мм,
башня — 254 мм, палуба — 60 мм,
боевая рубка — 254 мм.

Экипаж (штатный):

31 офицер, 585 матросов.

Тип:

«Император Николай I».

Броненосный корабль «Император Николай I» был заложен 27 июня 1886 года на Франко-Русском Заводе в Санкт-Петербурге. Строительство корабля велось в рамках изменений 1885 года кораблестроительной программы 1881 года. Строительством руководили инженеры Кутейников Н. Е. и Титов П. А. Работы по строительству корабля шли медленно и он был спущен на воду лишь 20 мая 1889 года. Достройка «Императора Николая I» производилась в Кронштадте. Общая стоимость постройки — 7 887 222 рубля (корпус и машины —

6 290 222 рубля, артиллерия — 1 352 000 рублей, минное вооружение и электрооборудование — 245 000 рублей). Корабль вступил в строй в апреле 1891 года. Первый командир, капитан 1 ранга Гильтебранд. После ввода в строй броненосный корабль «Император Николай I» был зачислен в 1-й флотский Его Императорского Высочества Генерал-Адмирала Константина Николаевича экипаж.

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

7 июня броненосец пришел в Фальмут, где принял на борт уголь, а также запасы машинного масла, провизии и пресной воды. 16 марта броненосец покинул Фальмут и, выйдя в Атлантику, попал в шторм. Частота размахов корабля доходила до 11-13 в минуту, а крен — до 16°.

Пройдя мыс Лизард, броненосец взял курс на Азорские острова. Встречный шторм, доходивший

до 9 баллов, сильно замедлял скорость корабля, только 22 июня броненосец пришел на остров Сан-Мигель, где простоял до 29 июня, ремонтируя цилиндры механической установки и принимая уголь. Эти задержки привели к тому, что броненосец «Император Николай I» опоздал на колумбийские торжества, придя 12 июля 1893 года в Нью-Йорк, где вступил в эскадру вице-адмирала Казнакова, состоявшую из крейсеров «Адмирал Нахимов», «Дмитрий Донской» и «Рында» (эти корабли прибыли в США с разных баз поодиночке, и вице-адмирал Казнаков, прибывший на крейсере «Дмитрий Донской», принял командование эскадрой уже в американских водах).

13 июля адмирал Казнаков произвел смотр броненосцу «Император Николай I», а 15 июля, оставив броненосец в Нью-Йорке, русские крейсера ушли в Ньюпорт. На борту броненосца «Император Николай I» в США прибыл русский народный хор, который запоздало принял участие в праздновании открытия Америки. 29 июля броненосец покинул Нью-Йорк, получив приказ следовать в Лиссабон. 9 августа корабль снова прибыл на остров Сан-Мигель из группы Азорских островов, намереваясь простоять там 4 дня и принять местный высококачественный дешевый уголь.

Однако, ввиду того, что единственное удобное место в гавани было занято крейсером «Дмитрий Донской», «Император Николай I», приняв уголь на рейде, в тот же день снялся с якоря и пошел в Лиссабон, куда прибыл 13 августа. Простояв в Лиссабоне около двух недель, броненосец

перешел в Кадис, где к нему присоединились крейсер «Память Азова» под флагом командующего Средиземноморской эскадрой контр-адмирала Авелана и «Рында».

27 сентября все три корабля покинули Кадис, взяв курс на Тулон. В море к ним присоединились крейсер «Адмирал Нахимов», вышедший из Картахены, и канонерская лодка «Терец», пришедшая из Барселоны. 1 октября 1893 года «Император Николай I» во главе эскадры прибыл с официальным визитом в Тулон. Этот визит был ответом на посещение французской эскадрой Кронштадта в 1891 году.

Визит русских моряков в Тулон ознаменовался бесконечными торжествами, устроенными в их честь французскими моряками и населением приморских городов юга Франции.

Командующий эскадрой контр-адмирал Авелан, командиры кораблей и многие офицеры посетили Париж, где были приняты Президентом Франции Карно и награждены французскими орденами. В свою очередь Президент Карно прибыл в Тулон и был принят в кают-компани броненосца «Император Николай I», где в его честь был дан грандиозный банкет.

«Катер Президента, — вспоминает один из участников этого события, — обошел броненосец с кормы. Надпись золотыми буквами «Император Николай I» выделялась на черной обшивке судна. Над нею красовался вызолоченный императорский двуглавый орел. Облепившие палубу и марсы матросы кидали вверх свои фуражки и семь

раз прокричали «Ура!». На мостике броненосца стоял адмирал Авелан, русский посланник барон Моренгейм, наш военный агент генерал Фредерикс и секретарь посольства Нарышкин».

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

Во время стоянки в корсиканском порту Аяччио в малярном помещении броненосца произошел пожар из-за воспламенения пакли, в результате которого погиб матрос Ян Дидвик.

23 октября «Николай I» покинул Корсику, направившись в Пирей, куда прибыл в начале ноября 1893 года. Весь 1894 год броненосец «Император Николай I» провел в составе эскадры Средиземного моря. Базируясь в основном на греческий порт Пирей, броненосец посетил многие порты Средиземного моря, плавая совместно с крейсерами «Память Азова» и «Владимир Мономах» при поддержке трех канонерских лодок и 6 миноносцев.

Обострившаяся после японо-китайской войны обстановка на Дальнем Востоке потребовала срочного усиления русской эскадры Тихого океана, что было осуществлено за счет переброски на Дальний Восток ряда кораблей эскадры Средиземного моря. В числе других кораблей в Тихий океан был направлен и «Император Николай I», вышедший на Дальний Восток в конце января 1895 года под флагом командующего эскадрой Средиземного моря, контр-адмирала С. О. Макарова.

6 апреля 1895 года броненосец «Император Николай I» прибыл на Дальний Восток, войдя в состав соединенных эскадр под общим командованием адмирала Тыртова.

До 21 апреля «Император Николай I» находился в Нагасаки и после принятия решения о сосредоточении всех кораблей соединенных эскадр в Чифу вышел туда, прибыв в этот китайский порт 23 апреля 1895 года. Броненосец оставался в Чифу до 27 июня, пока шли переговоры с Японией, участвуя в составе эскадры в многочисленных учениях по отработке различных боевых задач. В начале мая, когда стала очевидной готовность японского правительства пойти на уступки в вопросе пересмотра результатов японо-китайской войны, боевая готовность русских соединенных эскадр была несколько понижена.

20 мая на броненосце «Император Николай I» был спущен флаг командующего эскадрой Средиземного моря контр-адмирала Макарова, который в связи с болезнью был направлен на крейсере «Разбойник» в Иокогаму. 27 июня броненосец «Император Николай I» покинул Чифу и взял курс на Иокогаму, где на нем был снова поднят флаг контр-адмирала Макарова. Выйдя из Японии, броненосец 5 августа 1895 года прибыл во Владивосток. До конца навигации 1895 года «Император Николай I» оставался в русских дальневосточных водах, проводя под руководством адмирала Макарова гидрологические изыскания в Лаперузовом проливе и съемку берега от мыса Поворотный до залива Святой Ольги.

Когда эти работы были закончены, броненосец в конце 1895 года направился в Гонконг для докового ремонта.

7 января 1896 года «Император Николай I» после расформирования соединенных эскадр был зачислен в состав эскадры Тихого океана и оставался в дальневосточных водах до 10 октября 1896 года, после чего был отозван обратно в Средиземное море. (После зачисления в состав эскадры Тихого океана броненосец действовал под флагом младшего флагмана эскадры адмирала Чухнина, участвуя в различных учениях и исследовательских работах.

Из более-менее примечательных событий этого периода был приход «Император Николай I» 21 апреля 1896 года в Чифу, где была сосредоточена вся эскадра для оказания давления на правительство Китая, которое отказывалось отвести небольшой участок земли для нужд русской паровой компании Шевелева). Прибыв в конце ноября 1896 года в Средиземное море, «Император Николай I» вновь вступил в состав Средиземноморской эскадры.

Почти весь 1897 год броненосец провел в водах острова Крит, блокируя совместно с броненосцами «Наварин», «Александр II» и «Сисой Великий» его порты, обеспечивая действия русских войск на берегу и проводку транспортов с войсками. В блокаде острова участвовал и ряд иностранных кораблей, что было вызвано непрекращающимися беспорядками на Крите, которые угрожали интересам многих держав.

Броненосец «Император Николай I» находился в Средиземном море до марта 1898 года, после чего был отозван на Балтику. Лето 1898 года корабль проплавал в составе Учебно-артиллерийского отряда Балтийского моря, а после окончания кампании был поставлен в Кронштадте на капитальный ремонт.

В ходе ремонта, продолжавшегося весь остаток 1898 года и большую часть 1899 года, на броненосец было поставлено 16 новых котлов Бельвиля, произведен капитальный ремонт машины, для повышения тяги увеличена высота дымовых труб, несколько изменены надстройки, переделаны боевые марсы.

После окончания ремонта броненосец «Император Николай I» при работе десяти котлов мог спокойно держать скорость 14 узлов, а при работе всех котлов — дать максимальную скорость 16,85 узла, что на узел превысило его скорость на испытаниях после постройки. (Наблюдавший в этот период броненосец известный английский военноморской обозреватель Ф.Джен писал о нем: «Что особенно поразило меня, когда я увидел броненосец «Николай I», это насколько корабль не похож на свои изображения на фотографиях... Мачты и надстройки выглядят гораздо более высокими и величественными, чем на фотографиях, а корабль в целом — менее неуклюжим»).

Лето 1900 и 1901 годов «Император Николай I» проплавал в составе Учебно-артиллерийского отряда Балтийского моря, а в августе 1901 года снова направился в Средиземное

море, прибыв в сентябре в Пирей, где на нем поднял флаг командующий эскадрой Средиземного моря контр-адмирал Кригер. Броненосец оставался в Средиземном море до марта 1902 года, после чего снова вернулся на Балтику и вступил в состав Учебно-артиллерийского отряда.

26 августа 1902 года «Император Николай I» вышел из Либавы в Шербур, а в сентябре прибыл в Геную, где снова стал флагманским кораблем эскадры Средиземного моря.

С сентября 1902 года и вплоть до начала русско-японской войны броненосец оставался флагманом т. н. «Отдельного отряда судов в Средиземном море». Базируясь в Пирее, «Император Николай I» совершил ряд плаваний, зайдя в феврале 1903 года в Яффу, что дало возможность экипажу броненосца посетить Святые места в Иерусалиме.

После начала русско-японской войны броненосец был отозван на Балтику и лето 1904 года проплавал в составе Учебно-артиллерийского отряда.

Необходимость усиления 2-й Тихоокеанской эскадры привела к формированию на Балтике так называемой 3-й Тихоокеанской эскадры, флагманским кораблем которой был назначен броненосец «Император Николай I». Зимой 1904 года броненосец прибыл в порт «Императора Александра III» в Либаве, где в спешном порядке приступили к его ремонту, чтобы подготовить корабль к дальнему плаванию и к участию в боевых действиях. В ходе ремонта были перебраны

механизмы, прощелочены котлы, срезан второй ярус характерного для броненосцев этого типа двухярусного кормового балкона, установлены дополнительные дальномерные посты, очищена и заново выкрашена подводная часть, выкрашены в черный цвет борта и надстройки. Предполагалось также заменить артиллерию главного и вспомогательного калибров, однако, из-за недостатка производственных возможностей и времени это сделать не удалось.

10 января 1905 года на броненосце «Император Николай I» поднял свой флаг командующий 3-й Тихоокеанской эскадрой контр-адмирал Небогатов. Приняв все виды боевого снаряжения, «Император Николай I», как и другие корабли эскадры, был в полной готовности к выходу в море к 24 января 1905 года. Выход эскадры был несколько задержан сильными морозами, стачками на заводах и отсутствием ледоколов. 24 января 1905 года «Император Николай I» самостоятельно пробился через льды и вышел в море для определения девиации и корректировки новых прицелов.

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

Пройдя Атлантическим океаном, эскадра 19 февраля вошла в Гибралтарский пролив, 20 февраля приняла уголь у острова Цаффарин и 23 февраля направилась в Суду, куда прибыла 28 февраля. (Во время стоянки в Суде к эскадре присоединились плавучий госпиталь «Кострома», транспорт «Герман Лерхе» и водоналивной пароход «Граф Строганов»).

8 марта эскадра, возглавляемая броненосцем «Император Николай I», вышла из Суды, взяв курс на Порт-Саид, куда прибыла 11 марта.

Пройдя Суэцким каналом, эскадра прибыла 20 марта в Джибути, где простояла несколько дней, принимая различные запасы и проводя учения.

25 марта 1905 года эскадра вышла из Джибути, провела 28 марта боевые стрельбы в Аденском заливе и 30 марта прибыла в Мирбат для пополнения запасов угля. 31 марта 1905 года эскадра начала поход через Индийский океан и, пройдя 22 апреля Малаккский пролив, вышла в Южно-Китайское море, где 26 апреля соединилась в районе Камранга со 2-й Тихоокеанской эскадрой вице-адмирала Рожественского. После соединения эскадр броненосец «Император Николай I» был назначен флагманским кораблем 3-го боевого отряда и вместе со всеми кораблями адмирала Рожественского пошел навстечу своей судьбе в Цусимский пролив.

В дневном бою 14 мая «Император Николай I» пострадал мало, поскольку все внимание японцев было сосредоточено на более современных русских броненосцах. Однако, в корабль

попало десять снарядов разного калибра, в том числе, и несколько 8" (по «Николаю I» вели спорадический огонь японские броненосные крейсера «Асама» и «Ивате»).

В результате этих попаданий броненосец получил большую пробоину с левого борта, было выведено из строя одно 12" орудие, разбиты катера и шлюпки. Из личного состава были убиты один офицер (лейтенант Мирбах) и четыре матроса, ранено тридцать пять человек, в том числе и командир броненосца капитан 1 ранга Смирнов. «Император Николай I» интенсивно вел ответный огонь, когда расстояние до кораблей противника не превышало дальности стрельбы его орудий. В ходе дневного боя 14 мая броненосец выпустил по противнику 1456 снарядов главного и вспомогательного калибров.

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

Броненосец «Император Николай I» и возглавляемые им остатки эскадры (броненосец «Орел» и броненосцы береговой обороны «Адмирал Сенявин» и «Генерал-адмирал Апраксин», а также крейсер «Изумруд») находились в 18 милях

юго-западнее острова Такесима, когда окружившие их японские корабли открыли огонь с дистанции, недоступной для русских орудий. В броненосец попало еще несколько снарядов, которыми была повреждена боевая рубка и разворочен клюз певого борта, в результате чего произошла самопроизвольная отдача якоря. При этом был убит один офицер (мичман Шубинский) и 2 матроса.

В этих условиях адмирал Небогатов принял решение сдать «Император Николай I» противнику и по его приказу броненосец поднял международный сигнал о сдаче и застопорил машины. Вслед за «Императором Николаем I» сдались и все возглавляемые им корабли, кроме крейсера «Изумруд», который, благодаря своей высокой скорости, прорвался через японское кольцо. (Интересно отметить, что японцы не разобрали поднятого «Николаем I» сигнала о сдаче по международному своду. Тогда по приказу Небогатова на броненосце, а затем и на других кораблях эскадры были подняты на стеньгах и гафеле японские военно-морские флаги. *Случай беспрецедентный в военно-морской истории!*).

После сдачи на броненосец «Император Николай I» прибыла японская призовая партия в составе 9 офицеров, 4 кондукторов и 185 матросов. Командование броненосцем принял капитан 2 ранга Ямада.

15 мая 1905 года в 19:30 «Император Николай I» с поднятыми японскими флагами дал ход, взяв курс на Сасебо, прибыв туда 17 мая в 14:30.

23 мая 1905 года броненосец «Император

Николай I» был в торжественной обстановке переименован в «Ики» и официально включен в состав Императорского Японского флота.

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

Броненосец «Ики» служил в составе японского флота в качестве корабля береговой обороны и учебного судна до 1917 года, после чего в 1918 году был переоборудован в корабль-цель.

Разобран в 1922 году.

Командиры эскадренного броненосца «Император Николай I»

1889 — 1892 годы — капитан 1 ранга Гильтебранд

1893 — 1894 годы — капитан 1 ранга Дикер

1895 — 1899 годы — капитан 1 ранга Фелькерзам

1900 — 1902 годы — капитан 1 ранга Невицкий

1902 — 1903 годы — капитан 1 ранга Комаров

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

1903 — 1904 годы — капитан 1 ранга Иванов
2-й

1904 — 1905 годы — капитан 1 ранга Смирнов

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

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

1892 — 1893 годы — контр-адмирал Авелан.

1894 — 1895 годы — контр-адмирал Макаров.

1895 — 1896 годы — адмирал Алексеев, контр-адмирал Чухнин.

1901 — 1902 годы — контр-адмирал Кригер.

1903 — 1904 годы — контр-адмирал Молас.

1905 год — контр-адмирал Небогатов.

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

ПОСЛЕДНИЕ ДНИ ВТОРОЙ ТИХООКЕАНСКОЙ ЭСКАДРЫ

ГЛАВА I

Трудно представить себе то ликование, которое в полдень 26 апреля 1905 года происходило на обоих русских эскадрах, высланных для действий против Японии в Тихий океан. Наконец, к главной «Второй эскадре в Тихом океане» присоединился отряд адмирала Небогатова в то время, когда надежда на это присоединение была почти уже окончательно потеряна. Все — от старших начальников и до последнего кочегара — воспрянули духом; все почувствовали в себе больше бодрости и силы исполнить порученный долг. Казалось, что сама природа в этот день способствовала величию картины: был чудный, безоблачный тропический день и тихое, спокойное море. Командующий «Второй эскадрой» адмирал Рожественский выстроил ее в две кильватерные колонны с востока на запад, а отряд адмирала Небогатова с севера в строе кильватера подходил к главной эскадре и, обогнув ее концевые корабли, стал в третью линию параллельно двум первым. С отдельных кораблей при прохождении приветствовали друг друга оглушительными криками «ура».

Сколько непритворной радости и надежды слышалось в этих криках. Действительно, отряд судов под командой адмирала Небогатова, наконец, избавлялся от той мучительной неизвестности, «удастся ли соединиться, или нет», в которой он до сих пор находился; кроме того, сознание, что этот небольшой отряд один в Тихом океане мог каждый момент встретиться с главными неприятельскими силами, которые в этом случае, без существенного вреда для себя, могли его уничтожить, до этих пор тяжелым грузом лежало на душе каждого офицера или матроса. Теперь все с облегчением вздохнули.

Дух личного состава «Второй эскадры», многие из офицеров которой до этих пор довольно мрачно смотрели навстречу будущему, настолько был приподнят этим присоединением, что большинство офицеров теперь уже не сомневались в победе.

Даже более других пессимистически настроенные начали надеяться, что, может быть, при умелом и разумном руководстве, нашей довольно-таки грозной эскадре удастся, хотя бы ценой полной своей гибели, избить японский флот настолько, что он будет принужден надолго удалиться в свои порты, а море, которым он владел так долго, наконец перейдет во владение наших владивостокских крейсеров.

Что же думал об этом присоединении начальник соединенной эскадры адмирал Роже-ственский? Прибыли те корабли, от которых он раньше отказывался, не считая их способными

сделать такой переход. Мы с мостиков своих судов видели, как он на трапе обнимал адмирала Небогатова и, судя по слухам, и сам был страшно рад этому подкреплению, на которое уже почти была потеряна надежда, так как, опоздай Небогатов на сорок восемь часов, и эскадра ушла бы, не дождавшись его отряда, принужденная к этому неоднократно представлениями французского правительства, несколько раз присылавшего крейсер «Гишан» с просьбой оставить нейтральные воды.

Да и было чему радоваться. Тринадцать орудий крупного калибра много увеличивали шансы эскадры, в особенности, в бою на дальнем расстоянии, которого следовало ожидать, так как японцы, в руках которых, благодаря преимуществу их в ходе, был выбор расстояния, как показали предыдущие бои с ними, явно предпочитали дальние дистанции.

Да, это должна была быть большая подмога, конечно, при условии, чтобы из этих пушек умели хорошо стрелять, а, как оказалось, из них в бою стреляли так же плохо, как и из пушек судов эскадры адмирала Рожественского. Да иначе ведь и не могло быть. Как на второй, так и на третьей эскадре были только две боевых стрельбы, да и то из каждого орудия позволено было сделать только весьма ограниченное число выстрелов, иначе и нельзя было — неоткуда было взять боевых припасов. А между тем каждый должен был понимать, что нельзя ожидать от комендоров хорошей стрельбы в бою, в котором

даже опытный и обстрелянный человек непременно будет волноваться, если эти комендоры за шесть месяцев выпустили каждый от десяти до двенадцати выстрелов из своей пушки.

Чтобы напрактиковать людей, которым предстояло сражаться, надо было сделать не две стрельбы за шесть месяцев, а двадцать две и более, как это сделали японцы, которые, как мне рассказывали японские моряки, пока шла эскадра Рождественского, одно время только и делали, что с броненосной эскадрой выходили на стрельбу в море, стреляли при разных условиях погоды, затем возвращались в Сасебо, принимали новые запасы и снова шли практиковаться в стрельбе. Затем по очереди меняли износившиеся орудия и к нашему приходу успели уже и из этих новых орудий выпустить порядочное количество снарядов. По их словам, они выпустили за это время подготовки к Цусимскому бою около пятисот снарядов на каждую шестидюймовую пушку. Если эта цифра и преувеличена, то не особенно, так как, чтобы стрелять с той поразительной меткостью, с которой стреляли они, надо было много и много практиковаться.

Конечно, им у себя дома это было легко, лишь бы не было недостатка снарядов, а нам очень и очень трудно, но не невозможно. Я совершенно уверен, что если бы те, на чьей обязанности это лежало, серьезно занялись бы этим вопросом со времени принятия решения послать эскадру и прониклись бы сознанием того, что

это необходимо, то можно было бы в достаточном количестве приготовить боевых припасов, подвезти их на транспортах в Носси-бе и там заняться серьезным приготовлением комендоров к тому высокому и тяжелому экзамену, который им предстоял. А времени было, пожалуй, более чем достаточно. Наши суда на Мадагаскаре и в плавании ревностно учились, но учились погрузке угля и тут действительно достигли такого поразительного совершенства, о котором раньше никто и не мечтал: некоторые суда грузили до ста тридцати тонн в час.

Я не хочу, чтобы подумали, что я с иронией отношусь к этому обучению команд быстрой погрузке угля, которую я считаю одним из важных факторов современной боевой деятельности флотов, но к японцам мы шли не для того, чтобы устроить состязание в скорости погрузки угля, в котором, я уверен, они остались бы далеко за флагом, а для того, чтобы уничтожить их флот, что можно было сделать единственно хорошей, меткой стрельбой.

Ближе всего к этому вопросу стоял, конечно, начальник эскадры адмирал Рожественский. Ему лучше, чем кому-либо, были известны недостатки и неподготовленность нашей оружейной прислуги. Командуя за два года до этого учебным артиллерийским отрядом, он отлично знал, что на подготовку комендора в этом отряде нельзя смотреть, как на окончательную, а только как на предварительную, так как стрельба в этом отряде никогда не делается на боль-

ших дистанциях, чем тридцать кабельтовых, да и то по неподвижному щиту на берегу, а при стрельбе по подвижным щитам на контргалсах ограничиваются расстояниями до двенадцати кабельтовых; в бою же опыт показал, что, по крайней мере, сражаясь с японцами, тридцать кабельтовых есть наименьшее расстояние, на которое сближаются сражающиеся эскадры. Так было и 28 июля и 1 августа, так же было и в Цусимском бою, где только головные корабли иногда сражались на меньшем расстоянии.

Должно быть, адмирал и обращал внимание министерства на то, что нужны боевые материалы для обучения комендоров и что нужны под них транспорты, — это только мое предположение, и я хочу в него верить, — но, по всей вероятности, если он и сделал это, то не слишком энергично, потому что обаяние и престиж адмирала Рожественского, которого Россия посылала поставить свою последнюю ставку «ва-банк» в этой несчастной игре, было так велико, что, казалось, потребуй он птичьего молока для эскадры и скажи, что без него идти на войну не может, — и его бы ему достали, а без снарядов для практической подготовки людей у пушек эскадре нечего было и выходить в море.

Я так надолго остановился на этом вопросе потому, что в нем заключается самая главная причина нашего поражения.

Интересно знать, как в голове адмирала совмещалось сознание в нашей несостоятельности в стрельбе, а оно должно было быть, с тем,

что на днях придется идти в бой. О начальнике эскадры в Куабе говорили, что он страшно нервен, настолько, что мало кто из офицеров и даже командиров решался говорить с ним. Рассказывали, что был случай, когда он молча принял приехавшего к нему одного из командиров, молча выслушал его, а затем отвернулся и выругался площадной бранью.

Не была ли эта нервность следствием того, может быть, инстинктивного сознания, что скоро эскадру придется вести на гибель и возврата нет?

Меня очень интересовало, каким строем поведет адмирал свою громадную эскадру в сорок восемь судов и как он обеспечит ее от внезапного нападения.

Наконец, вечером был получен приказ с указанием строя, в котором предстояло идти. Эскадра была расположена в двух кильватерных колоннах, в следующем порядке: правая колонна — «Суворов», «Александр», «Бородино», «Орел», «Днепр», «Олег», «Аврора»; левая колонна — «Ослябя», «Сисой», «Наварин», «Нахимов», «Рион», «Донской», «Мономах». Транспорты днем также в двух кильватерных колоннах, которые составляли продолжение колонн боевых судов. Впереди эскадры, в расстоянии от трех до четырех кабельтовых, шел так называемый разведочный отряд из крейсера «Светлана» и вспомогательных крейсеров «Урал», «Кубань», и «Терек», на траверзах головных кораблей в колоннах крейсера второго разряда «Жемчуг» и «Изумруд» и, наконец, в замке, для

охраны тыла, следовали «Николай» и три броненосца береговой обороны под начальством Небогатова в строе фронта. Миноносцы должны были идти на буксир транспортов. «Алмаз», на котором был заведующий транспортами, все время находился в строю вместе с ними.

К ночи строй должен был меняться следующим образом: расстояние между кильватерными колоннами боевых судов увеличивалось вдвое и ход уменьшался, транспорты же продолжали идти тем же курсом и ходом и входили между колоннами боевых судов. Затем все давали прежний ход. Таким образом, все оставалось по старому, только строй значительно укорачивался тем, что вместо двух колонн образовывались четыре и транспорты оказывались между кораблями эскадры.

1 мая, в шесть часов утра, вышли из бухты и, присоединившись к эскадре, которая ждала нас у входа, построились в вышеизложенный дневной строй и легли на NO 68⁰, имея восемь узлов ходу.

На ночь было приказано зарядить все кормовые орудия и иметь отличительные огни. Госпитальные же суда «Орел», «Белый Орел», как его называли на эскадре, и «Кострома» шли на небольшом расстоянии сзади, неся все огни. Мы, прошедшие на третьей эскадре от Либавы до Куабе без огней, никак не могли примириться с этим фактом. Вблизи эскадра, должно быть, имела вид иллюминированного города, а яркие топовые огни госпитальных судов могли изда-

ли привлечь внимание всяких нежелательных наблюдателей к этой «рождественской елке», как насчет этого иллюминированного строя острили офицеры.

Дневной порядок, в котором шла эскадра, был достаточно удобен. Транспорты были защищены. В случае внезапного появления неприятеля, боевые суда из двух колонн могли достаточно быстро и в любую сторону перестроиться в боевой строй одной кильватерной колонны. Транспорты же, под защитой трех броненосцев береговой обороны и «Николая», в это время могли отойти в противоположную сторону от неприятеля, а эти четыре броненосца, видя их в безопасности, имели возможность затем присоединиться к главным силам в том месте, где их помощь была бы всего нужнее.

Ночной же строй не имел ни одного из этих преимуществ; идя подобным образом, транспорты были единственно ограждены от какой-нибудь внезапной атаки неприятельских быстроходных крейсеров, которые в этом случае уже не могли, пользуясь темнотой, подойти к ним, сделать несколько несколько выстрелов, а затем полным ходом уйти. Но этот ночной строй как будто бы напрашивался на атаку миноносцев.

Я уже говорил, что ночью эскадра имела вид иллюминированного города, офицеры же с судов разведочного отряда, шедшего в четырех кабельтовых впереди его, говорили мне, что спереди отличительные огни удов этих четырех колонн образовывали как бы три длинных улицы, и если

бы миноносец спереди полным ходом ворвался в одну из этих улиц, что сделать было бы очень нетрудно, он мог бы пройти ее с начала до конца, выпустить все свои мины и затем уйти, почти не бывши под огнем, так как стрелять по нему могли бы только наши концевые корабли, да и то лишь тогда, когда он уже вышел бы из этой предательской улицы. Если по нему начали бы стрелять в то время, как он пробежал между колоннами, каждый промах если не прямо, то рикошетом, попадал бы в одно из своих судов, и тут было бы «своя своих не познаша», почище случая с «Авророй» во время Гульского инцидента.

Конечно, такого случая можно было бы не допустить, если бы разведочная служба при эскадре была идеально организована, но, как будет объяснено ниже, я с величайшим прискорбием должен сказать, что разведочной службы на эскадре у нас не было абсолютно никакой.

2 мая погода продолжала быть благоприятной.

В этот день, после обеда, «Дмитрий Донской» по телеграфу донес, что видел в воде предмет, похожий на перископ подводной лодки, но, откровенно говоря, кажется, никто на эскадре не поверил возможности нахождения таковой так далеко в открытом море на нашем пути; по всей вероятности, он принял за перископ какой-нибудь предмет, выброшенный за борт одним из его передних мателотов. Перед ужином был выстрел с «Николая I», произведший небольшую тревогу, но на нем тотчас же был сделан сигнал,

что выстрел нечаянный, и все успокоились.

Вечером взяли курс на NO 50⁰. Следующий день прошел совершенно спокойно, без всяких инцидентов, если не считать маленькой неприятности «Ушакову» — неудовольствие адмирала, выраженное ему сигналом за чрезмерно большой расход угля и воды.

4 мая в одиннадцать часов тридцать минут адмирал Рожественский поднял сигнал: «Завтра с рассветом общая погрузка угля», а в час дня крейсера, так называемого разведочного отряда «Светлана» и «Урал» были отправлены на разведки с тем, чтобы они к шести часам вечера вернулись обратно.

Это один из тех немногих случаев, когда этим крейсерам было поручено исполнять ту службу, для которой крейсера вообще только и существуют при эскадрах. Все эти случаи я отмечу, и это будет тем более легко, что их всего-то было два или три. Но разве такие посылки на двадцать — тридцать миль одного или двух крейсеров три раза за тринадцать дней приближения к неприятельской базе можно назвать разведками? Нет, и тысячу раз нет, и если командующему эскадрой иногда и приходила фантазия послать тот или другой крейсер на двадцать или тридцать миль вперед, то это, по видимому, делалось для того, чтобы оправдать громкое название разведочного отряда, данное этим четырем крейсерам, шедшим на три кабельтова впереди флагманского корабля «Суворов», на котором обыкновенно все открывавшееся

впереди на горизонте бывало замечаяемо раньше, чем на судах этого отряда, что совершенно понятно, так как на «Суворове» сигнальщиков было в пять раз больше, чем на каждом из этих крейсеров и, конечно уж, лучшие сигнальщики плавали на флагманском корабле.

А вместе с тем крейсеров, годных для разведочной службы, было более чем достаточно, не говоря уже про «Урал» с его сильным телеграфным аппаратом, «Кубань», «Терек», «Рион», «Днепр», «Светлана», «Алмаз», «Жемчуг» и «Изумруд», все они могли развить очень хороший ход, около двадцати узлов. Первые пять из них имели громадный запас угля и большой видимый горизонт и вместе с четырьмя последними составляли бы такую разведочную сеть, что эскадра могла бы быть предупреждена задолго до приближения неприятеля.

А способ, каким мы шли, позволял неприятелю в любой момент застигнуть нас врасплох и поразить внезапностью, как это и вышло пред Цусимским боем, когда эскадра не успела перестроиться.

Ночь прошла спокойно, и на следующий день, 5 мая, в четверть шестого утра, по сигналу, застопорили машины, спустили паровые катера и баркасы и начали погрузку угля гребными судами с транспортов. Крейсерам «Рион», «Днепр», «Кубань» и «Терек» было приказано во время погрузки держаться в пределах видимости сигналов, то есть опять-таки в расстоянии не более тридцати кабельтовых.

Мы думали, что командующий эскадрой воспользуется этой, как тогда казалось, может быть, последней остановкой перед боем и соберет к себе командиров на совет, чтобы объяснить им, какие его намерения в предстоящем бою, на что он считает нужным обратить особое внимание и как он намерен поступить в том или другом случае. Еще во время стоянки в бухте Куабе я ожидал такого совета. Я даже надеялся на то, что старшие судовые артиллерийские офицеры будут собраны на адмиральском корабле и что там флагманский артиллерист даст им указания, как управляющим огнем на своих судах, согласно намерениям адмирала. Ни того, ни другого во время соединения сделано не было; но так как я не допускал мысли, что адмирал Рожественский вовсе не желает сообщать своих намерений, то я, естественно, думал, что совет командиров будет собран в море, чтобы, незадолго до боя, внушить им те наставления адмирала, которыми они должны будут руководствоваться. Все морские тактики соглашались в том, что для того, чтобы адмирал и его эскадра составляли действительно одно целое, от адмирала требуется, чтобы он сумел внушить и привить командирам свои взгляды настолько, чтобы они, действуя самостоятельно, делали именно то, что в данном случае делал бы сам адмирал, будучи перенесен к ним на корабль. Если такого единомыслия уже в то время создать нельзя было, так как для этого недостаточно собрать командиров один раз на военный совет перед

боем, то, во всяком случае, о главных желани-
ях и намерениях адмирала командирь должны
были быть поставлены в известность.

Вечером этого дня на броненосце «Апрак-
син» было повреждение в машине, и потому всю
ночь эскадра шла малым ходом. В десять часов
вечера на правом траверзе был замечен пароход,
который «Олегу» было приказано задержать.

Задержанный пароход оказался английским,
по имени «Олдхамия». На следующий день ут-
ром, по случаю царского дня, расцветились фла-
гами и произвели положенный салют в тридцать
один выстрел. Утром этого же дня, около восьми
часов, был задержан «Жемчугом» другой паро-
ход, впоследствии оказавшийся на службе у
японцев, который, однако, вскоре был отпущен.

Транспорту «Ливония» было приказано по-
дойти к задержанному пароходу, а «Олегу» не-
медленно снять всех англичан с парохода. Около
пяти часов на «Суворове» был поднят сигнал:
«Требуется внимательность, сегодня ночью осо-
бенно».

Продолжали идти малым ходом, и ночь
прошла совершенно спокойно. 7 мая в восемь
часов, прошли траверз острова Балинтаг и
вышли в Тихий океан. Ясно стало одно, что ад-
мирал не поведет эскадру Формозским проли-
вом, и оставался только вопрос, предпочтет ли
он идти между Японией и материком, или же,
обогнув южные Японские острова и пройдя
много мористее, он постарается через Сангар-
ский пролив прорваться во Владивосток. Оба

плана имели свои преимущества и недостатки. В первом случае мы непременно должны были проходить узким Цусимским проливом, где пройти незамеченными не было бы никакой возможности; с этой же стороны было большинство японских военных портов, и если бы японцы дали нам бой где-нибудь около Цусимы, то мы были бы на расстоянии около шестисот миль от своей базы, тогда как им оттуда до своих портов было бы рукой подать.

Второй же план, по-видимому, имел много более преимуществ, так как до Сангарского пролива легко было пройти незамеченными; если бы нам пришлось вступить в бой в самом проливе или тотчас пройдя его, — нашим судам до Владивостока оставалось бы всего около трехсот пятидесяти миль; единственный большой японский военный порт вблизи этого места был Майдзуру в расстоянии около двухсот пятидесяти миль, остальные же были еще гораздо дальше; атаки японских миноносцев в этом месте были менее вероятны, чем в узком Корейском проливе; минных заграждений в Сангарском проливе мы встретить не могли; об этом позаботилась сама природа, так как при большой глубине на том быстром течении, которое там существует, постановка этих мин невозможна.

Зато проход Корейским проливом, перед последним планом имел то громадное преимущество, что можно было отпустить все транспорты уже около Шанхая и этим сбросить с себя громадную обузу. Следуя же Тихим океаном,

пришлось бы держать их при эскадре почти до Сангарского пролива и затем уже оттуда отправлять под прикрытием весьма слабых сил, то есть тех же вспомогательных крейсеров, в какой-нибудь нейтральный порт.

Весь вопрос заключался в том, желал ли адмирал встречи с японским флотом до прихода во Владивосток, или нет. Казалось, ему нельзя было желать этой преждевременной встречи: уже не говоря о том, что японский флот был порядочно-таки сильнее нашей эскадры, мы, пройдя во Владивосток, были бы подкреплены тремя крейсерами, которые нас там ожидали. Да и затем адмиралу отлично было известно, на какую стрельбу он может рассчитывать у себя на эскадре, и вряд ли он мог думать, что японцы стреляют значительно хуже нас, а во Владивосток мы, может быть, могли бы получить снаряды и попрактиковаться.

Около девяти часов утра адмирал поднял сигнал «Олегу»: «Вы передадите англичан, снятых с «Олдхамии», не на «Аврору», а на госпиталь «Орел», так как их надо доставить во Владивосток невредимыми».

8 мая в семь часов утра, остановили машины, чтобы принять команды, работавшие на «Ливонии». В девять часов «Изумруд» поднял сигнал: «пароход на N», но пароход этот не останавливали, и он прошел с эскадрой контр-курсами; затем «Кубани» было приказано снабдить приз «Олдхамию» всем необходимым, так как он отделялся по неизвестному назначению.

На следующий день, 9 мая, около семи часов изменили курс на NW 23°. Разведочному отряду было приказано быть в строю «клина», а вспомогательный крейсер «Терек» отделился от эскадры и пошел по неизвестному назначению на NO. На прощание с «Суворова» ему был сделан сигнал: «Желаю благополучного плавания». В этот день был совершенно изменен дневной строй эскадры: транспорты и днем продолжали идти между колоннами боевых судов, а сзади них, вместо третьего броненосного отряда, были поставлены крейсера «Мономах» и «Донской», боевые же суда были расположены следующим образом: впереди в строю клина разведочный отряд, затем в правой колонне впереди первый броненосный отряд: «Суворов», «Александр III», «Бородино», «Орел»; за ним — третий броненосный отряд: «Николай», «Апраксин», «Сенявин», «Ушаков»; левая колонна — второй отряд: «Ослябя», «Сисой», «Наварин», «Нахимов» и за ними крейсера: «Олег», «Аврора», «Днепр», «Рион».

Этот строй уже вовсе не обладал вышеизложенными преимуществами прежнего дневного строя и, в случае внезапного нападения неприятеля, быстро перестроиться из него в боевую кильватерную колонну уже было трудно, а транспортам выбраться из середины боевых судов еще труднее. Ввиду чего адмирал выбрал такой строй, не совсем понятно. Тут я хочу сказать несколько слов о подразделении эскадры на отряды. Обыкновенно такое деление делается,

имея в виду отдельные действия, которые могли бы быть поручены в бою одному отряду, а для успеха их суда такого отряда должны быть, по возможности, однотипными, обладать одинаковыми скоростями и дальностью артиллерии и т. д.

У нас же на эскадре подразделение это было основано на совершенно неясных причинах, причем в группы были соединены такие суда, которые ни по артиллерии, ни по ходу не подходили друг к другу. Человеку, не посвященному в тайны нашей эскадры, могло бы показаться, что первый броненосный отряд составляет совершенно однотипную группу, и, взявши какой-нибудь морской альманах, он пришел бы к убеждению, что действительно не ошибся. На самом же деле, ход этих четырех броненосцев, который на бумаге был у всех семнадцать узлов, сохранился в действительности только у трех: «Суворова», «Александра III» и «Орла», «Бородино» же, после прибытия эскадры к берегам Индокитая, уже не мог дать такого хода и, казалось бы, что было бы логичным заменить его в этой группе броненосцем «Ослябя», который хотя и отличался от этих кораблей бронированием и радиусом циркуляции, но зато имел с ними одинаково дальнобойную артиллерию и мог развить одинаковый с ними ход.

Во второй группе броненосец «Ослябя» с ходом в восемнадцать узлов и дальнобойной артиллерией был соединен с броненосцами «Сисой Великий» и «Наварин» с гораздо меньшим

ходом в тринадцать узлов и, наконец, со старым броненосным крейсером «Нахимов», артиллерия которого так же, как и артиллерия «Наварина», была действительно не далее, как на сорок пять кабельтовых. Наконец, в третьем отряде «Николай» по своему вооружению совершенно не подходил к своим товарищам, броненосцам береговой обороны, с которыми он имел общего только одну скорость, и как бы сам напрашивался в группу к «Нахимову» и «Наварину».

Я заговорил о подразделении на группы, так как такая система практикуется на всех благоустроенных эскадрах, — а мы таким эскадрам старались подражать, — для боя же без всякого плана, каким был Цусимский, вообще не нужно было никакого подразделения эскадры на отряды.

День прошел в обыденных учениях. Кроме «Терека», от эскадры отделились вспомогательный крейсер «Кубань» и задержанный пароход «Олдхамия». К вечеру ветер начал стихать; луна в этот вечер должна была взойти около десяти часов, но было облачно, и ночь была темная. Становилось все холоднее и холоднее. В десять часов с «Суворова» передали, что впереди по курсу видели луч прожектора, но, несмотря на то, что на нашем корабле также очень внимательно смотрели, у нас ничего не было замечено. Ошиблись ли на «Суворове», или же прозевали у нас, так и оставалось неизвестным, но ночью ничто не нарушило спокойствия плавания, и на следующий день, 10 мая, пользуясь

штилем, адмирал приказал в пять часов утра остановиться и производить погрузку угля.

Что означала эта погрузка? Вот вопрос, который мы все себе задавали, так как на всех судах, даже на броненосцах береговой обороны, угля было достаточно, чтобы дойти до Владивостока хотя бы кружным путем, Сангарским проливом. Если же адмирал рассчитывал вскоре дать бой, а это было весьма возможно, ввиду того, что мы плавали уже в японских водах, то такая погрузка была даже опасна, потому что из-за принимаемых громадных количеств угля, вдвое более против усиленного запаса, из броненосцев делались не бронированные суда, так как поясная броня погружалась в воду. Кроме того, у четырех главных броненосцев, у которых остойчивость и без того была одной из слабых сторон, она от таких ненормальных грузов значительно ухудшалась. Единственное объяснение, которое могли придумать этой погрузке, было то, что адмирал решил вести эскадру Сангарским проливом.

В полдень, по приказанию с «Суворова», сняли военные команды с транспортов. В тот же день был получен приказ адмирала Рожественского, в котором сказано: «Ожидать боя ежечасно». По приказу, миноносцы должны были ночью идти впереди эскадры в строе фронта и отгонять встречные суда, а также расстреливать плавучие мины и, в случае опасности, предупреждать о ней эскадру подъемом прожектора вверх на сорок пять градусов.

К четырем часам прекратили погрузку и пошли не на Ost, как мы все ожидали, а на West. По тому, как часто подымались сигналы на флагманском броненосце, можно составить себе понятие о нервном состоянии, в котором находился адмирал: в течение полутора часов, от пол четвертого до пяти, было сделано на «Суворове» пятьдесят разных сигналов, не считая флага (Б), то есть «больше ход». Ночь прошла достаточно спокойно, было пасмурно, временами шел дождь.

11 мая адмирал снова с утра изменил наш походный строй в том смысле, что в голове левой колонны шел «Николай», за ним — броненосцы береговой обороны и крейсера.

Правую же колонну составляли по-прежнему «Суворов», «Александр», «Бородино», «Орел» и за ними «Ослябя», «Сисой», «Наварин», «Нахимов». Транспорты по-старому продолжали идти в двух колоннах посередине. Собственно говоря, никакого существенного изменения в строю сделано не было, должно быть, этот порядок был вызван смертью адмирала Фелькерзама, который скончался вечером 10 мая. Смерть его, по желанию адмирала Рожественского, не была известна на эскадре, и о ней знали только на его флагманском корабле и на «Ослябе», остальные же все чины эскадры, не исключая и следующего за ним по передаче командования адмирала Небогатова, узнали о ней только после боя в японском плену. Флаг адмирала Фелькерзама продолжал развеваться на

«Ослябе» до самой гибели этого броненосца.

В два часа на «Суворове» был поднят следующий сигнал: «Рион» и «Днепр», завтра с рассветом предполагается отделить транспорты, конвоирование которых поручаю вам до восточного меридиана $122^{\circ}20'$, после чего идти по назначению, вам идти, не соблюдая строя, с транспортами и иметь наблюдение за их безопасностью от неприятельских крейсеров».

Вечер прошел спокойно, на горизонте видели несколько джонок, и «Дмитрий Донской» заметил паровое судно. Если мы до сих пор и могли думать (без всякого, впрочем, основания), что мы прошли незамеченными, то теперь, во всяком случае, наше присутствие было уже, наверное, известно, слишком уже близко подошли мы к той большой дороге, по которой ежедневно проходят десятки судов.

В восемь часов утра на «Суворове» показали широту $31^{\circ}11'$ северную и долготу 123° восточную, и транспортам в сопровождении «Днепра» и «Риона», было приказано отделиться и идти по назначению. На прощанье им с «Суворова» был сделан сигнал: «Адмирал изъявляет транспортам свое особенное удовольствие за службу».

В восемь часов пятнадцать минут транспорты отделились и пошли в Шанхай.

Когда был сделан сигнал транспортам, все с облегчением вздохнули. Эскадра освобождалась от них, и с этого момента, в случае появления неприятеля, уже более не нужно было заботиться об их безопасности и не надо было бы

стесняться в своих движениях. Но когда транспорты отделились и пошли по назначению, а адмирал в девять часов показал курс NO 70⁰, то есть направление в Корейский пролив, многие на эскадре с удивлением и тревогой увидели, что отделились только некоторые из транспортов, остальные же, как-то: «Анадырь», «Иртыш», «Камчатка», «Корея» и два буксирных парохода, «Русь» и «Свирь», остались при эскадре. Что это значило? При таких условиях эскадра производила впечатление бойца, которого отправляют на кулачный бой, предварительно надев на него вериги.

Или, может быть, адмирал решил, в случае боя, ими пожертвовать и предоставить самим себе. Это было бы, конечно, жестоко, но все-таки лучше того, что было сделано. На случай боя, адмирал отделил для защиты их все крейсера и, таким образом, ослабил и без того уже достаточно слабую эскадру на тридцать шесть 6-дюймовых и двадцать девять 120-миллиметровых орудий, поступившись при этом первым и главным принципом морской тактики — «принципом сосредоточения сил». Крейсера в эскадренном бою участия и не принимали и действительно занимались защитой транспортов, которые они вполне защитить, конечно, не были в силах. Я не могу сказать, что мы были разбиты единственно из-за этого разделения сил, но этим, во всяком случае, порядочно облегчена была задача японцам; кроме того, «Иртыш» не мог дать больше девяти с половиной узлов ходу

и таков, значит, должен был быть и наш эскадренный ход во время боя.

Раньше я говорил о том, что не было собрано совета командиров, не было разъяснено плана, который намерен принять адмирал. Это советует делать морская тактика, но это есть не более, как совет, с которым адмирал Рожественский мог и не соглашаться, желая, может быть, поразить не только японцев, но и нас каким-нибудь неожиданным, совершенно новым маневром, но этот последний принцип есть азбука морской тактики и его бы не следовало игнорировать.

Как бы то ни было, пошли дальше. Разведочный отряд теперь уже составляли «Светлана», «Урал» и «Алмаз»; оставшиеся транспорты в одной кильватерной колонне следовали посередине. Шли пятиузловым ходом, иногда прибавляли до восьми, затем, по сигналу, опять уменьшали его. Погода была пасмурная, дул свежий зюйд, состояние моря пять — шесть баллов. У всех нервы были возбуждены до крайности. В три часа с «Суворова» сделали сигнал: «Завтра с рассветом приготовиться иметь двенадцать узлов ходу».

Вечером приказано в кильватерных колоннах боевых судов закрыть наружные отличительные огни, оставив в левой колонне зеленые и в правой — красные. В эту ночь, конечно, мало кто спал, так как тут надо было ожидать, более чем когда бы то ни было, атак японских миноносцев. Не было никакого сомнения в том,

что они знают и то, что мы идем и где мы идем; единственное, что могло им помешать, это большая зыбь, разведенная дувшим целый день свежим южным ветром.

Ночью шли малым ходом, около пяти узлов; было ясно, что адмирал Рожественский нарочно медлит, ввиду каких-то особенных причин. Какие же могли быть эти причины? Единственное разумное объяснение такого замедления состояло в том, что, может быть, даны были по телеграфу какие-нибудь приказания крейсерам и миноносцам, находившимся во Владивостоке, и их действия в одно и то же определенное время должны были быть связаны с нашими. Потом оказалось, что ничего подобного сделано не было; но не могли же мы, в самом деле, быть настолько проницательными, чтобы понять, что адмирал медлит потому, что боится тяжелого 13 числа и подгоняет бой ко дню Священного Коронования Их Величеств.

Впоследствии оказалось, что если бы эскадра ночью с 12-го на 13-е подошла к Корейскому проливу, в котором японцы держали на наблюдательных постах много мелких крейсеров, она беспрепятственно могла бы пройти самое узкое место, Цусиму, так как очень свежая погода заставила расставленные для наблюдений неприятельские суда покинуть на эти сутки свои посты и укрыться в своей базе, которой, кажется, служил порт «Мозампо».

Только на следующий день 13 мая, после ночи, полной напряженного ожидания, в полде-

вятого утра было приказано броненосцам и разведочному отряду иметь девять узлов хода, но не для того, чтобы быстрее подвигаться вперед, так как транспортам было приказано отделиться и идти со скоростью пять узлов, а для того, чтобы делать эволюции.

В двенадцать с четвертью часов присутствие невдалеке неприятеля было в первый раз обнаружено броненосцем «Николай I», который поднял сигнал: «Неприятель производит сигнализацию телеграфом без проводов».

В час пять минут на «Суворове» был сделан сигнал: «Неприятельские разведчики видят наш дым и много между собой телеграфируют», а через полчаса: «Следует ожидать сегодня ночью повторных минных атак». Море все более и более утихало и было совершенно ясно, что завтрашний день именно тот, когда, наконец, произойдет та встреча, которая сразу решит участь войны. Для всех, даже тех, которые совершенно не верили в успех, эта встреча была желанной, слишком истомились все в долгом ожидании, слишком были натянуты у всех нервы и многие предпочитали конец этому мучительному ожиданию. Все как бы воспрянули духом, на лицах у всех было написано удовольствие, что вот завтра, наконец, все будет решено.

В полпятого на «Суворове» был поднят сигнал: «Приготовиться к бою». «Завтра с подъемом флага поднять стеньговые флаги». «Во время боя иметь лучшего телеграфиста у аппарата».

В пять часов с «Суворова» сигнал: «По

телеграфным знакам хорошо вижу, что возле нас переговариваются семь неприятельских кораблей». Действительно, знаки на приемных аппаратах всех судов эскадры начали получаться совершенно отчетливо. Перед ужином было приказано всей эскадре иметь к завтрашнему дню пары разведанными для полного хода.

В ожидании усиленных минных атак ночью и боя на следующее утро, все, конечно, находилось в сильном возбуждении; каждый осматривал свою часть и старался увидеть, нет ли какого-нибудь недостатка, к защите ее, который можно было бы еще поправить. Все, что возможно, было, кажется, пущено в ход для защиты от осколков и снарядов. Мешки с углем, стальной и пеньковой трос, сети минного заграждения — все было использовано. Несмотря на запрещение адмирала Рожественского, приказавшего не выкидывать дерева, о чем его два раза запрашивали при выходе из Носси-бе и пройдя Сингапур, некоторые командиры взяли на себя ответственностью и выкинули за борт из деревянных вещей все то, что было возможно.

В эту ночь, конечно, большинство офицеров и команды не спало, ожидая минных атак. Если бы людям даже разрешено было уйти спать, я думаю, и тогда они остались бы дежурить у орудий. На ночь наружные огни опять были закрыты, но огни, обращенные к адмиралу, даже и в эту самую опасную в отношении минных атак ночь было приказано оставить зажженными. Была пасмурная, холодная и очень темная ночь;

луна должна была взойти около двенадцати часов, но после ее восхода не сделалось светлее, так как в воздухе стояла какая-то мгла. Час за часом в постоянном ожидании атаки проходила эта для многих последняя ночь и, казалось, бесконечно долго тянулись часы. Но атаки все не было, начинало светать. Мы поздравляли друг друга, что японцы упустили случай нас атаковать, а они, оказывается, берегли все свои миноносцы для того, чтобы добивать нас после боя.

ГЛАВА II

Наконец настал роковой день 14 мая. Около пяти часов утра справа по носу эскадры показался коммерческий пароход, который, увидев нас, сейчас же повернул от эскадры и через несколько времени скрылся из виду — это было весьма подозрительно, но за ним никто вдогонку послан не был (по рапорту Того, это был «Синано-мару»).

Несмотря на то, что небо было безоблачно, в воздухе стояла какая-то мгла, которую лучи солнца не были в состоянии рассеять. Эта мгла продержалась весь день, так что дальше семидесяти кабельтовых уже ничего не было видно.

В шесть часов утра с крейсера «Адмирал Нахимов» был сделан сигнал: «Вижу приятельский корабль на правом траверзе». Это был японский крейсер «Идзуми». На телеграфном

приемном аппарате все время получались неприятельские депеши; уже впоследствии, в плену, я узнал по этому поводу совершенно необъяснимый случай: когда накануне знаки на приемных аппаратах начали получаться настолько интенсивно, что стало ясно, что японские разведчики следуют совершенно вблизи нас, крейсер «Урал», на котором был установлен один из самых сильных аппаратов, имеющихся на судах всего мира, для отправления депеш на семьсот миль, в конце концов не выдержал и сам по семафору просил разрешения адмирала мешать японцам телеграфировать.

Если бы на нашей эскадре были предварительно разобщены приемные аппараты, а затем начал бы телеграфировать «Урал», он, во всяком случае, если бы и не пережег неприятелю его аппаратов, то настолько расстроил и испортил бы им станции, что они долгое время лишены были бы возможности переговариваться. Но на сигнал «Урала» адмирал Рожественский приказал ответить более чем странным сигналом, переданным по семафору: «не мешать японцам телеграфировать». Это уже было до того странно, что я не поверил этому рассказу и считал его простой сплетней, пока сам от офицеров штаба адмирала не узнал, что это действительно было так.

Обидно было читать одно место рапорта японского адмирала Того, где он говорит следующее: «Хотя наша эскадра и была еще в расстоянии нескольких десятков миль от непри-

ятеля, но, благодаря сообщениям наших крейсеров, мы знали его расположение и движения так, как будто он был перед нашими глазами».

Около восьми часов с «Суворова» было приказано так называемому «разведочному отряду» вступить в тыл эскадре. По этому сигналу крейсер «Светлана» вступил в кильватер транспортам. «Урал» расположился с правой и «Алмаз» — с левой стороны от него. Тут же было приказано крейсеру «Владимир Мономах» быть с правой стороны транспортов.

Крейсер «Идзуми» в это время уже поровнялся с нами и шел на правом траверзе эскадры в расстоянии от пятидесяти пяти до шестидесяти кабельтовых. С «Суворова» было приказано сигналом первому и второму броненосному отрядам наводить на него орудия правого борта и кормовые башни, но никаких распоряжений не делалось о том, чтобы отогнать его, тогда как достаточно было послать «Олега» и «Аврору», которые не только отогнали бы его, обладая гораздо большим против него ходом, но и очень быстро могли нанести ему очень тяжелые повреждения, а может быть, и совсем потопить его. В случае же появления главных неприятельских сил, они, благодаря своему ходу, сейчас же могли вернуться к эскадре.

Около восьми часов с четвертью строй был следующий: правая колонна — первый броненосный отряд, за ним — второй броненосный отряд. Левая колонна — третий броненосный отряд, за ним — крейсерский отряд. Посередине,

отставши от траверза «Осляби», транспорты, а сзади них — «Светлана», «Урал», «Алмаз», правее их — «Мономах».

В девять часов сорок пять минут с левой стороны на NW показались из мглы старые неприятельские крейсера: «Матсушима», «Итсукушима», «Хашидате» и старый, отобранный у китайцев, броненосец «Чин-Йен» и легли на параллельный нам курс в расстоянии от шестидесяти пяти до семидесяти кабельтовых. В это время был сделан сигнал с «Суворова» с целью перестроения: «Первый и второй броненосные отряды — иметь одиннадцать узлов ходу, левой колонне и транспортам — девять узлов».

В десять часов неприятельские крейсера, повернув последовательно влево, отошли настолько, что их еле стало видно, и опять легли на параллельный нам курс. В десять часов пятьдесят минут сигнал адмирала: с «Суворова» будет сделан выстрел из 12-дюймового орудия по «Идзуми». По-видимому, дерзость последнего, который все продолжал идти с правой стороны в расстоянии около пятидесяти кабельтовых, наконец, надоела адмиралу, но выстрела так и не последовало, потому что внимание было сразу обращено в другую сторону. В то же время с левой стороны сзади показался новый неприятельский отряд, который быстро шел, нагоняя эскадру сближающимися с ней курсами. Когда он подошел ближе, мы могли определить состав его: это были неприятельские быстроходные крейсера второго класса «Касаги», «Читозе»,

«Нийтака» и «Цусима». В одиннадцать часов десять минут суда правой колонны, по сигналу адмирала, повернули все вдруг на два румба влево, чтобы, таким образом, выстроить одну кильватерную колонну.

Неприятельские крейсера с левой стороны все приближались и в конце концов были от ближайших к ним судов эскадры на расстоянии от тридцати пяти до тридцати восьми кабельтовых. Они были плохо вооружены, не имели почти никакой защиты и приходилось только удивляться их безграничной дерзости. Ждали сигнала «открыть огонь», но его все не было, и офицерам приходилось против собственной воли сдерживать наводившую в эти крейсера прислугу орудий левого борта. Комендоры у орудий буквально дрожали от волнения и страстного желания разрядить свои орудия по этой недалекой и удобной цели. Если бы на «Суворове» был поднят сигнал, и приказано было бы со спуском его сделать залп и затем продолжать огонь с левого борта всех судов эскадры, четверем крейсерам неприятеля грозила бы неминуемая гибель.

С первым залпом в них выпускалось около полутора снарядов разных калибров, и если считать, что попаданий было бы только от 5 до 6 %, то и тогда в них попало бы около десятка снарядов; но скорострельные орудия могли успеть сделать и по два или по три выстрела, пока бы эти крейсера удалились. Более чем вероятно, что крейсера от этого первого интенсивного огня пострадали бы настолько, что уже не

могли бы достаточно быстро уйти, и тогда наша эскадра, повернув на них, доконала бы их в какие-нибудь пять или десять минут. Если бы это и не принесло какой-нибудь особенно существенной пользы, то, во всяком случае, японцы лишились бы своих самых быстрых разведчиков, а у нас на эскадре сильно был бы поднят дух личного состава этим первым успехом.

На самом же деле произошло следующее: напрасно ожидали сигнала, сдерживая прислугу орудий до одиннадцати часов двадцати минут; в этот момент с броненосца «Орел» был сделан нечаянный выстрел из 6-дюймового орудия по «Касаги». Как только был услышан звук этого выстрела, команду у орудий больше удержать было невозможно, и с судов третьего броненосного отряда и следующих за ними был открыт беспорядочный огонь по неприятелю. Всего было сделано около тридцати выстрелов, из которых усмотрено было несколько попаданий. Как только огонь был открыт, с «Суворова» сейчас же был сделан сигнал: «Не бросать даром снарядов», и стрельба прекратилась.

Неприятельские же крейсера при первых выстрелах все вдруг повернули влево и, ответив несколькими выстрелами, быстро удалились на расстояние до шестидесяти кабельтовых и опять легли на курс, параллельный эскадре. Другой же неприятельский отряд, из крейсеров «Матсушима», «Итсукушима», «Хашидате» и броненосца «Чин-Йен», в пол двенадцатого повернул последовательно влево, и эти суда скрылись из виду.

Еще до перестрелки японский крейсер «Идзуми», шедший на правом траверзе, должно быть, стал держать много правее, так как скоро и его больше не стало видно во мгле.

В половине двенадцатого сигналы с «Суворова»: «Иметь восемь узлов ходу» и «Команда имеет время обедать повахтенно».

Мало кто в этот день обедал с аппетитом, все ждали, что вот-вот появятся главные японские силы. Около двенадцати показались на левом траверзе японские крейсера второго класса «Чиода» и «Шихайя» в сопровождении миноносцев и легли на параллельный курс на расстоянии семидесяти кабельтовых.

В полдень, по сигналу адмирала, легли на $NO\ 23^0$, а через десять минут японский отряд адмирала Дева, тот самый, по которому мы стреляли, идя очень большим ходом, пересек нам путь в пятидесяти кабельтовых впереди нашего курса и перешел на правую сторону. Увеличили ход до девяти узлов. Острова Цусима, не-вдалеке от которого мы находились, из-за мглы, видно не было. В двенадцать часов двадцать пять минут сделан сигнал с «Суворова»: «Первому и второму броненосным отрядам иметь одиннадцать узлов ходу». Потом второму броненосному отряду был сделан отменительный, а первому приказано повернуть последовательно на восемь румбов вправо.

При исполнении этого сигнала произошло некоторое замешательство, так как «Бородино», по-видимому, плохо разобрал сигнал, начал

поворачивать вдруг, но, впрочем, сейчас же выправил ошибку и вступил в свое место. Отойдя приблизительно на пятнадцать кабельтовых от левой колонны, первый отряд броненосцев повернул последовательно на восемь румбов влево и, таким образом, образовал собой правую колонну. В двенадцать часов двадцать пять минут парусная джонка, идя на юг, пересекла курс левой колонны. «Ослябя», шедший в голове ее, а за ним и все следующие суда последовательно огибали то место, в котором был пересечен путь эскадры, избегая, весьма возможно, выброшенных там плавучих мин.

В двенадцать часов тридцать пять минут японские крейсера отряда адмирала Дева, шедшие впереди эскадры с правой стороны, выстроили строй фронта и продолжали идти по курсу с правой же стороны.

Наш телеграф показывал, что японцы непрерывно посылают друг другу депеши. Как оказалось, главные из силы были уже недалеко и как раз успели вовремя, чтобы воспользоваться последним неудачным расположением нашей эскадры, без сомнения, сообщенным им крейсерами Дева.

В четверть второго последовал сигнал с «Сисоя Великого»: «Вижу на Nord шесть кораблей». В час двадцать был сделан сигнал с «Суворова»: «Иметь девять узлов ходу»; в этот момент шедшие впереди эскадры неприятельские легкие крейсера отряда Дева повернули «все вдруг» вправо.

В это время первый броненосный отряд находился на пятнадцать кабельтовых правее левой колонны, которую вел броненосец «Ослябя»; концевой корабль правой колонны «Орел» находился на его траверзе. «Жемчуг», «Изумруд» и миноносцы первого отряда на правой раковине «Орла» в строе кильватера. Остальные суда все на прежних местах.

В час двадцать пять минут из мглы справа по носу показались главные неприятельские силы, шедшие со скоростью приблизительно шестнадцать узлов в строе кильватера напересечку нашего курса. В пол второго сигнал на «Суворове»: «Иметь одиннадцать узлов ходу первому броненосному отряду», и затем: «Второму броненосному отряду вступить в кильватер первому».

Вместе с этим первый броненосный отряд начал последовательно поворачивать на четыре румба влево, чтобы подойти к линии кильватера левой колонны. «Ослябя» же и следующие за ним в кильватере броненосцы левой колонны уменьшили ход и последовательно начали склоняться вправо, чтобы таким образом быстрее вступить в линию. «Ослябя» находился еще на траверзе «Орла», когда «Суворов» открыл огонь по шедшему головным японскому броненосцу «Микаса» в час пятьдесят минут.

Через несколько моментов японцы стали отвечать, и бой начался по всей линии. Транспорт, состоявшие при них крейсера, второй отряд миноносцев и госпитальные суда, при

появлении неприятеля, уклонились вправо. Японская эскадра в составе броненосцев: «Микаса», «Шикишима», «Фуджи», «Асахи», броненосных крейсеров «Кассуга» и «Ниссин» и немного далее броненосных крейсеров: «Идзума», «Ивате», «Асама», «Токива», «Якумо», «Азума», пересекши путь нашей линии пошла с ней контркурсом в расстоянии от пятидесяти пяти до шестидесяти кабельтовых, и когда головной их броненосец «Микаса» дошел до траверза «Суворова», который в это время открыл огонь, он, и за ним — вся японская эскадра начали последовательно ворочать влево и пошли сходящимся с нами курсом на НО, преимущественно сосредоточив свой огонь на «Суворове» и «Ослябе». Не могу сказать, чтобы этот последний поворот японской эскадры на обратный курс последовательно под огнем всей нашей эскадры был бы очень удачным маневром; он, без сомнения, был сделан для того, чтобы занять выгодное положение в голове нашей эскадры, но самый этот поворот, во время которого японские суда створились и не имели возможности стрелять до тех пор, пока они не повернут окончательно, был им крайне невыгоден, а вместе с тем японская эскадра, обладая таким громадным преимуществом в ходе (почти вдвое против нас), могла выполнить этот маневр, пройдя правее и дальше вне наших выстрелов и затем, уже легши на параллельный курс, занять то же выгодное положение против головных судов нашей эскадры.

В два часа пять минут «Суворов» ворочает

на два румба вправо. «Олег» и «Аврора», пошедшие было за эскадрой, вследствие сигнала «Донского»: «К транспортам приближаются неприятельские крейсера», спешат к транспортам и отделяются от главных сил. Японская эскадра, пользуясь своим ходом, расположилась с левой стороны немного впереди нашей эскадры, так что «Суворов» находится на траверзе четвертого японского корабля в линии; последний же японский крейсер приблизительно против «Николая I». Такое положение дает ей возможность сосредоточить все свои силы против головной части нашей эскадры, что дает ей видимое преимущество; только часть японских орудий стреляют по промежуточным судам, главным же образом убийственный огонь направлен в «Суворова» и «Ослябя», на которых предполагаются адмиралы. Ближайший японский корабль находится приблизительно в тридцати кабельтовых от «Суворова».

В два часа десять минут «Суворов» поворачивает на два румба влево и ложится на старый курс $NO\ 23^{\circ}$, расстояние еще сближается, и он терпит страшные потери. На нем и на «Ослябе» видны большие пожары, на последнем уже выведена из строя носовая башня, сбита грот-стенга и сильно разрушен нос, которым он сел, и кренится на левый борт. В два часа двадцать минут «Суворов», по-видимому, не выдержав адского огня, поворачивает на четыре румба вправо, но в этот момент у него снарядом перебивает рулевой привод, и он медленно продол-

жают катиться вправо, выйдя из линии.

В это же время, весь избитый, с подбитым носовым казематом, совершенно развороченным носом, изрешеченными трубами и сильным пожаром на рострах, выходит из строя «Ослябя», под креном около пятнадцати градусов — на левый борт; он сидит носом до клюзов, но еще держится, стреляет и старается справиться с креном, который все увеличивается.

«Суворова» головным теперь заменил «Александр III», который повернул на четыре румба вправо и ведет эскадру. На нем, главным образом, сосредоточивает огонь японская линия, которая сперва пересекает нам курс в расстоянии около двадцати восьми кабельтовых, но затем после нашего поворота последовательно вправо за «Александром III» опять остается с нами на параллельном курсе, по левую от нас сторону. Около двух часов двадцати пяти минут «Бородино» тоже выходит из строя, что еще ухудшает положение передних кораблей нашей эскадры, и одно время «Бородино», «Ослябя» и «Орел» створятся, и в эту-то кучу японцы направляют весь свой огонь. В два часа тридцать минут «Бородино» опять вступает в кильватер «Александр III». В два часа тридцать пять минут «Александр III», весь в пламени, выходит на несколько моментов из строя, но быстро оправляется и вступает в кильватер «Бородину». Его место головным в строе с двух часов сорока минут занимает «Бородино», на котором видны страшные пожары. В это время от неприятель-

ских снарядов начинают сильно терпеть «Сисой Великий» и следующие суда.

Эскадра проходит мимо «Осляби» в расстоянии около ста двадцати сажен, он застопорил машины и уже совершенно лег на левый борт, зарывшись всем носом в воду и приподнявшись кормой. Никогда в жизни не забуду я картины этой гибели: я увидел его немного впереди нас, он все больше и больше ложился на бок, несколько сот человек толпилось на правом борту, не зная, откуда ждать помощи, некоторые были совсем голые, другие только наполовину разделись. В эту группу погибающих людей то и дело попадали японские снаряды и рвались в ней.

Когда мы поравнялись с «Ослябей», он оголил уже всю свою правую подводную часть до киля; его блестящая обшивка походила на мокрую чешую большого морского чудовища, и вдруг, как по команде, все люди, толпившиеся на правом борту, бросились по этой чешуе вниз; одни, стоя, соскальзывали на ногах, другие падали и катились им под ноги, третьи скатывались на животе головой вниз. Большинство из них разбивалось о боковой киль и попадало в воду уже искалеченными, в воде же образовалась невообразимая куча тонущих, взывающих о помощи и топящих друг друга тел, над которыми все время не переставали рваться неприятельские снаряды. Еще несколько секунд, и «Ослябя» исчез под водой. Я обернулся на часы — было два часа сорок пять минут. К нему сейчас же подошли миноносцы «Буйный», «Бравый»

и «Быстрый» и под градом снарядов начали вытаскивать тех, кого еще можно было спасти.

«Бородино» продолжает вести эскадру на Ost, а японская линия, сильно обогнав нашу эскадру и находясь у нас слева на носу, продолжает поражать передние корабли нашей колонны и понемногу склоняется вправо, стараясь перерезать нам путь. Видя это, «Бородино», судя по всему, не желая больше склоняться вправо на юг и рассчитывая, должно быть, нанести серьезные повреждения концевым кораблям японской колонны, вдруг круто поворачивает на восемь румбов влево и ложится на курс Nord; ему в кильватер следуют другие корабли, и бой на некоторое время переходит на правый борт.

Как только японцы заметили этот маневр, суда их броненосной эскадры в два часа пятьдесят пять минут сразу повернули «все вдруг» на шестнадцать румбов вправо и, имея «Ниссин» головным, пошли уже в обратном направлении на пересечку нашего курса, неприятельские же крейсера, дойдя до того места, где ворочали их броненосцы, проделали тот же маневр, что и эти последние, и легли им в кильватер.

Тогда «Бородино» опять склоняется вправо и ложится на старый курс, а его место головным снова занимает «Александр III». Таким образом, неприятельские эскадры расходятся друг с другом левыми бортами контр-курсами в расстоянии двадцать восемь кабельтовых от середины линии, так что на некоторых судах вызывается лежащая за закрытиями прислуга

мелких пушек в ожидании дальнейшего сближения. Но неприятель ближе не подходит, и, пройдя линию наших судов, японские броненосцы опять «все вдруг» ворочают на шестнадцать румбов вправо на обратный курс и уже опять идут параллельно нашей эскадре в расстоянии около сорока кабельтовых, нагоняя ее. Неприятельские броненосные крейсера также поворачивают и на время скрываются во мгле. По-видимому, они потом переходят довольно далеко сзади наших концевых кораблей на нашу правую сторону, так как через несколько времени появляются с правой от нас стороны.

Наша эскадра, сперва уклонившись на Ost, во время прохождения контр-курсами с неприятелем все более и более склоняется вправо и, таким образом, направляется в SO-вую четверть, но вдруг, в три часа пятнадцать минут видит «Суворова», который, должно быть, исправив повреждения рулевого привода и следуя за эскадрой, успел, пока она описывала вышеприведенные кривые, пройти дальше на Ost. Когда его увидели, он находился между неприятельскими броненосцами и нами, и эскадра, с целью прикрыть его собою, опять повернула влево и пошла прямо на него приблизительно по румбу NO. «Суворов» обогнуть не удалось, и «Александр III», пройдя мимо него в пятнадцати кабельтовых, оставляя его с левой стороны, в три часа двадцать минут опять повел эскадру вправо. Неприятельские броненосцы часть своего огня отделили по «Суворову», который и без того уже

до этого сильно пострадал. У него к этому времени была совершенно сбита задняя труба и грот-мачта, от фок-мачты оставалась только половина и на нем виден был громадный пожар.

Прошли еще минут пять, постепенно уклоняясь вправо и сражаясь левым бортом с неприятельской броненосной эскадрой, которая, благодаря своему ходу, опять заняла положение спереди и слева от наших головных кораблей. Около половины четвертого почти все наши суда имели более или менее значительные повреждения, и на многих видны были пожары. В это время мгла и дым застлали от нас японские броненосцы, и бой на левый борт прекратился, но почти сейчас же с правой стороны показались японские крейсера первого класса, которые, должно быть, прошли у нас за кормой и теперь действовали соединенно со своими крейсерами второго класса по нашим крейсерам и транспортам, так что бой тотчас же возобновился на этот раз на правый борт с еще большим ожесточением. В три часа сорок пять минут проходили мимо «Урала», он сильно сел носом и держал сигнал: «Имею пробоину, которую заделать не могу, спасаю команду».

В это время по нам начали стрелять с особенной интенсивностью, и снаряды прямо градом ложились вокруг броненосца и рвались об воду, давая при этом массу осколков. Невдалеке от «Урала» я увидел «Светлану» и пароход «Свирь», которые, кажется, собирались спускать шлюпки. Пройдя транспорты, мы еще около

десяти минут пролежали на этом курсе, направляясь приблизительно к S-ду и сражаясь правым бортом, так как с левой стороны снова появился броненосный отряд японцев на параллельном с нами курсе, а вскоре ему в кильватер вступили неприятельские броненосные крейсера первого класса, перешедшие тоже на левую сторону.

Сражающиеся эскадры шли на расстоянии около тридцати пяти кабельтовых, но расстояние иногда уменьшалось и до двадцати восьми кабельтовых. Около половины пятого впереди курса с правой стороны увидели остов горящего «Суворова» и придержались к нему; иначе, как остов, не могу назвать это судно без труб и без мачт, у которого, вместо верхней палубы, была какая-то куча обломков; из нее выходили густые клубы черного дыма, а из всех оружейных портов и многочисленных пробоин видны были языки огня.

Он имел довольно большой ход и шел прямо на эскадру, производя впечатление «Летучего Голландца», о котором так много говорят морские легенды. Видимо, ему удалось пройти довольно большое расстояние от того места, где мы последний раз его видели. По всей вероятности, «Суворов» хотел еще раз попытаться вступить в строй, но это ему не удалось и он только с правой стороны перешел на левую. Эскадра же, продолжая сражаться левым бортом, опять начала уклоняться вправо и снова постепенно перешла на курс SO и затем S.

Около четырех сорока пяти неприятель впе-

реди с левой стороны, вследствие сгустившейся мглы, а также и дыма, стал еле виден, а еще через несколько минут совершенно скрылся из виду, после чего эскадра последовательно повернула на SW и стала через West опять подниматься к Nord для того, чтобы снова лечь на наш исходный курс NO. Японцы же, потеряв нас во мгле, по-видимому, предполагают нас в это время идущими к Sud и только отдалившимися от них, ввиду чего продолжают идти своим курсом к югу и только пройдя около шести миль замечают свою ошибку, после чего броненосная эскадра поворачивает на север с целью нас снова нагнать и преградить нам путь во Владивосток.

По всей вероятности, этот поворот был следствием полученной на японской эскадре беспроволочной депеши, извещавшей их о нашем местонахождении и посланной с одного из островов, может быть, Окиношимо, с которого мы были видны. Пользуясь перерывом боя, на судах, начали прибирать убитых и раненых и, по возможности, приводить в порядок испорченные и разбитые механизмы и орудия.

Я тоже воспользуюсь этим перерывом, чтобы объяснить, почему наша стрельба была так мало действительна в сравнении с японской, что к этому времени у нас было два судна совершенно выбитых из строя, а остальные с более или менее значительными повреждениями и большими пожарами, тогда как у японцев из видимых повреждений только у одного крейсера, должно быть, «Асама», был на некоторое время ви-

ден крен, который он быстро выправил.

В самом начале боя японцы застали нашу эскадру во время перестроения в беспорядке и при этом сосредоточили огонь на головных наших колонн, «Суворове» и «Ослябе», а затем, легши на параллельный курс, благодаря своему громадному преимуществу в ходе, держались почти все время так, чтобы вся их эскадра была расположена против наших головных кораблей, сосредоточив, таким образом, все свои силы против передней части нашей эскадры. Головные наши корабли, конечно, с успехом могли отвечать на огонь неприятеля, но от средних и в особенности задних наших судов он находился в таком расстоянии, что стрельба их на этой дистанции была уже гораздо менее действительна, а по головному японскому броненосцу — совершенно невозможна. В инструкции артиллерийской службы на нашей эскадре было сказано, что при открытии боя «Суворов», сделавши первый пристрелочный выстрел по головному японскому кораблю, сейчас же показывает расстояние, по которому он сделан, и, руководствуясь этим, остальные суда тотчас же открывают огонь. На самом же деле, ничего подобного сделано не было, флагманский корабль первый показал пример неисполнения этой инструкции, и каждое судно должно было пристреливаться самостоятельно.

Когда же японская эскадра уже вся находилась с левой стороны впереди наших головных кораблей, на «Суворове» был поднят условный

флаг «I», означавший «Стрелять по головному» — это был единственный сигнал за все время боя, и разобран он был только двумя или тремя задними мателотами «Суворова», остальные же суда его не разобрали, что, впрочем, никакого вреда делу не принесло, так как кто мог и без того стрелял по японскому флагманскому броненосцу, от задних е судов нашей колонны он уже был в слишком большом расстоянии, вследствие чего они принуждены были избрать себе другую цель.

Пристрелка по японским судам была крайне затруднительна, наши снаряды об воду не рвались (к сожалению, они часто не рвались также о борт неприятельских судов) и при рикошете давали только невысокий столб воды, так что недолеты в этот серый день на расстоянии около тридцати пяти кабельтовых видны были плохо, перелеты же и попадания почти совсем были не заметны.

Японцы стреляли снарядами двух родов с весьма чувствительными трубками, от которых они почти все взрывались при попадании в воду, поднимая при этом громадный столб воды и дыму, при прикосновении же к борту они давали страшный взрыв, который при снарядах крупного калибра производил действие мины, разрывая борт в пробоину огромных размеров.

Одни снаряды, должно быть, пристрелочные, разрываясь, давали большое количество совершенно черного дыма; другие снаряды, снаряженные, по всей вероятности, составом шимоза, чем-нибудь вроде мелинита, при взрыве да-

вали темновато-бурый дым.

Японские суда были выкрашены в боевой грязно-серый шаровый цвет и в этот мгlistый день на расстоянии тридцати пяти кабельтовых еле выделялись на горизонте, а в бывшие на наших судах оптические прицелы, стекла которых, несмотря на их прекрасное устройство, в сырую погоду от газов все же покрывались некоторым количеством копоти, неприятельские суда почти сливались с горизонтом, и наводчики у орудий часто теряли их из виду. Вспомнив об оптических прицелах, которые были у нас, я не могу не заметить, что на их точность особенно рассчитывать было нельзя, так как во время практической стрельбы уже было замечено, что после нескольких выстрелов они сдвигаются со своего места, а малейший сдвиг такого прицела уже дает порядочную ошибку при стрельбе.

Наши суда, выкрашенные в черный цвет с желтыми трубами, ясно должны были вырисовываться на фоне серого неба и этим облегчать прицелку и стрельбу японцам. Кроме того, из-за беспрестанно выписываемых нашей эскадрой кривых, нам почти на приходилось стрелять на прямых курсах и большинство наших выстрелов делалось на циркуляции.

Эта стрельба — самая трудная и неверная, а у нас она еще затруднялась тем, что мы во время боя, кажется, ни разу не продержались на определенном ходу и пяти минут, а из-за частого выхода из строя передних судов и поворотов — то давали наибольшее количество оборотов, то

шли самым малым ходом, иногда же были принуждены совершенно стопорить машину. Можно сказать, что поправка на ход неприятеля, шедшего почти все время со скоростью около шестнадцати узлов, которая в теории считается весьма приблизительной, у нас, наверное, давалась точнее, чем поправка на свой собственный ход, который ежеминутно изменялся.

Ко всему этому я должен еще прибавить, что дым от горящих судов иногда, когда его ветром несло мимо нашей эскадры, тоже служил большой помехой для стрельбы.

Между тем на японских судах пожаров видно не было и, по-видимому, наши снаряды при разрыве своим сильных зажигательных свойств не имели, хотя у них на судах было, по крайней мере, столько же дерева, сколько у нас, если не больше.

Японские снаряды, которые много длиннее наших, очевидно, снаряжены гораздо большим количеством взрывчатого вещества и при взрыве дают большое количество мелких осколков, до такой степени раскаленных, что нет, кажется, ничего такого, чего они не могли бы зажечь.

Например, у нас на броненосце осколки снаряда большого калибра, попавшего в башню, пробивши и зажегши верхнюю палубу, пройдя две стальных переборки и книжный шкаф, попали в одну из кают, где так же, как и везде на своем пути, все-таки еще произвели пожар.

На наших судах не только койки, но и краска горела ярким пламенем.

Впоследствии я имел случай сравнить два разных осколка от нашего и японского снаряда: первый представлял собой обыкновенный излом стали с блестящей поверхностью, японский же осколок был совершенно перекален.

Не могу также не сказать нескольких слов об управлении на наших судах, которое тоже было очень затруднено тем, что боевые рубки, в которых было сосредоточено это управление и которые должны представлять из себя наиболее защищенное на корабле место для командира, управляющего огнем и рулевыми, то есть людей, убыль которых не может не влиять вредно на ход боя, — у нас на всех судах, не исключая и новых, были построены таким образом, что при своих громадных пролетах с выступающим грибом (крышей), под который должны были лететь все осколки от рвущихся о рубку снарядов, они представляли весьма недостаточную защиту. На всех судах, по которым неприятель сосредоточивал свой огонь, люди, бывшие в рубках, были весьма быстро там перебиты и заменялись новыми, которые, в свою очередь, скоро выбывали из строя.

Когда японцы исчезли из виду, наша эскадра опять выравнялась, оправилась и постепенно начинала переходить на исходный курс в Новую четверть, описав, таким образом, петлю. Но затишье продолжалось недолго, всего около трех четвертей часа. В пять часов тридцать минут уже опять сзади, с правой стороны, показалась японская броненосная эскадра и быстро начала нас

нагонять на параллельном курсе; через несколько минут она уже открыла огонь, и мы начали отвечать правым бортом. Японцы опять преимущественно сосредоточивают огонь по передним нашим судам и тут сильно терпят «Александр III», «Бородино» и «Орел». Около шести часов «Александр III» под очень сильным креном на левую сторону выходит из строя, на рострах у него громадный пожар, весь нос совершенно разворочен и в носовой части, с левой стороны, видна пробоина диаметром футов в двадцать. Я думал, что его через несколько секунд постигнет участь «Осляби», но он, видимо, начинает справляться с креном и, медленно, выпрямляясь, вступает в кильватер «Адмиралу Сенявину» и продолжает бой.

С шести часов бой ведется на дистанции от сорока четырех до двадцати восьми кабельтовых, причем японцы то уменьшают свой ход, то опять, сильно увеличив его, начинают нас обгонять и во время этой второй фазы боя уже не стараются пересечь наш курс, как они делали это в первую половину боя.

Около пол седьмого «Александр III» опять сильно накренился на левую сторону и, подняв сигнал: «Терплю бедствие», вышел из строя влево, передавая «Сенявину» тот же сигнал семафором, но вдруг быстро перевернулся килем вверх. Это произошло так неожиданно, что всю команду, бывшую на верхней палубе, должно быть, накрыло броненосцем и на киль успело выбраться только человек шестнадцать. В это

время бой опять затих минут на пять, по всей видимости, вследствие нашедшей снова мглы.

Около половины седьмого на «Николае I», шедшем третьим в линии, было последовательно поднято два сигнала: «Следовать за мной» и «Курс NO 23г». Это последнее приказание было отдано во время весьма краткого перерыва боя, наступившего после гибели «Александра III», и эскадры снова сблизилась, и снова завязался ожесточенный бой с правого борта на параллельных курсах; минут через пять после последнего сигнала, эскадру, с левой стороны, обогнал миноносец «Безупречный» и, подойдя на близкое расстояние к «Николаю I», голосом передал, что адмирал Рожественский перешел на миноносец и приказал идти во Владивосток и передает командование адмиралу Небогатову. наши крейсера и транспорты в это время были далеко сзади с левой стороны.

После сигнала мы опять начали склоняться вправо, по-видимому, с целью лечь на назначенный курс, но дальше Nord вправо уклониться нам не удалось ввиду того, что неприятель все время отжимал нас влево к тому самому, по всей вероятности, месту где нас должны были ожидать его миноносцы.

Бой все продолжался, а солнце, уже низко склонившееся над горизонтом, как будто остановилось и дальше не шло. У всех на уме было одно — когда же оно, наконец, зайдет, когда же, наконец, настанет отдых? Время тянулось бесконечно долго. Под конец боя японцы начали

давать гораздо больше промахов, видимо, заходившее солнце, бывшее у нас с левой стороны, светило им прямо в глаза и ослепляло их наводчиков, что, должно быть, сильно мешало их стрельбе.

Около семи часов десяти минут снаряд крупного калибра пспал в ватерлинию броненосца «Бородино» недалеко от кормовой башни; слышались два глухих взрыва, и я увидел пламя с левого противоположного борта у ватерлинии броненосца, после чего он вильнул вправо, сделал еще несколько выстрелов из 6-дюймовых башен и вдруг, легши на правый борт, сразу перевернулся килем вверх. Несмотря на очень быстрый переворот, на киль его все-таки успело взобраться около двенадцати матросов, которые, когда мы проходили, махали нам руками, прося о помощи. Подводная часть «Бородина» порядочно возвышалась над поверхностью воды и довольно долго еще мы могли ее видеть.

В это время впереди курса с правой и левой сторон показались отряды неприятельских миноносцев. Прорбили атаку и открыли по ним огонь с левого борта, тогда как орудия правого делали последние выстрелы по неприятельской броненосной эскадре, которая в семь часов пятнадцать минут повернула вправо — броненосцы «все вдруг», «Ниссин» и «Касуга» последовательно — и, удаляясь, скрывалась во мгле. Когда они исчезли из виду, все с облегчением вздохнули, мысленно благословляя эту избави-

тельницу ночь, которая, спускаясь на землю, казалось, наконец должна была принести покой и отдых от этого ужасного дня, а вместе с тем многим, которые с радостью смотрели на это закатывающееся солнце, уже не суждено было его больше увидеть, и эта самая ночь, которой они с таким нетерпением ждали, действительно дала им покой — вечный покой.

Почти одновременно с поворотом от нас японской эскадры, которая, сделавши свое дело, то есть приведши нас к тому месту, где нас ожидали миноносцы, теперь уходила, скрываясь из виду, «Николай I» круто повернул влево и лег на SW под корму видневшему вдаль нашему крейсеру «Владимир Мономах». Около него был виден один из наших больших транспортов; много дальше, по тому же направлению, во мгле вырисовывалось еще несколько судов, — должно быть, другие наши крейсера. «Николаю I» в кильватер сейчас же вступил шедший впереди него «Орел», а за ним последовали все остальные. Этот маневр, по-видимому, имел двойную цель: во-первых, сбить с толку и избежать атаки ожидавших нас впереди миноносцев, которые, после нескольких сделанных по ним выстрелов, ушли вперед и, очевидно, ждали только наступления темноты, чтобы на нас броситься, и, во-вторых, по всей вероятности, имелось в виду приблизиться с нашими крейсерами и дать им возможность присоединиться к главным силам.

Крейсер «Изумруд», действительно, через полчаса присоединился к эскадре, которая к семи

пятидесяти имела курс W. «Мономах», «Донской» и «Светлана», действительно, сильно отстали; крейсера же «Олег», «Аврора» и «Жемчуг» куда-то исчезли, и их так больше и не видели. Одни предполагали, что они только сильно отстали и скоро присоединятся; другие утверждали, что они уже прошли вперед на пути во Владивосток, некоторые же боялись, что их постигла несчастная участь наших бедных храбрых товарищей с «Суворова», «Александра III» и «Бородина». Впоследствии оказалось, что все ошибались. Адмирал Энkvист, державший свой флаг на «Олеге», избрал, по его мнению, благую долю и, не желая связываться с японскими миноносцами, приказал своему отряду повернуть на юг и спокойно поплыл в нейтральные воды, в которых нет ни неприятельских миноносцев, ни плавучих мин и вообще никаких опасностей, а все тихо и спокойно.

После восьми часов стало совершенно темно, настолько, что шедший на левом траверзе, в расстоянии трех кабельтовых от «Николая I», крейсер «Изумруд» только временами был виден. Около пол девятого «Николай I» опять круто повернул на NO 23⁰ и, точно исполняя полученное приказание, повел оставшиеся суда эскадры по прямому пути во Владивосток.

После поворота сейчас же начались атаки неприятельских миноносцев. Все суда эскадры открыли прожекторы и началась стрельба из орудий всех калибров и пулеметов, сперва с правого борта, потом с обоих по миноносцам,

которые отчаянно шли на эскадру и, выпустив свои мины, открывали огонь из всех имеемых мелких орудий, а по уверениям некоторых, даже ружей, чтобы, в случае промаха миной, хоть нескольких человек убить на верхних палубах и мостиках наших судов и этим принести нам вред.

Всего японцами было произведено от шести до восьми атак, они преимущественно выпускали свои мины по задним кораблям благодаря тому, что эти последние все время светили прожекторами, передние же суда, «Николай I» и «Адмирал Апраксин», сейчас же после первой атаки их закрыли и больше боевого освещения не открывали; их примеру вскоре последовал и «Адмирал Сенявин», почему, должно быть, все они и остались целы, так как японские миноносцы, идя спереди полным ходом, обыкновенно их не сразу замечали и проскакивали мимо, а те, которые все-таки выпускали мину, давали промах. Само собою разумеется, что никаких огней не несли, кроме еле заметного огня на гакоборте «Николая I». Управляться было очень трудно, так как иногда судам, чтобы увернуться от мины, приходилось сразу класть руль на борт и выскакивать в сторону из строя.

Около пол десятого вечера при свете прожекторов можно было разглядеть порядок, в котором шла эскадра: впереди был «Николай I» и сейчас же за ним — «Орел», затем, немного отставши, кабельтовых в четырех, — «Апраксин» и близко сзади него — «Сенявин», потом, отставши от него кабельтовых на пять, — «Уша-

ков», «Нахимов», «Сисой», «Наварин»; на левом траверзе «Николая I» — крейсер «Иzumруд».

К десяти часам атаки стали реже, а с левой стороны миноносцы вовсе больше не появлялись. Тут я не могу не упомянуть об участии одного из миноносцев, атаковавшего нас, и, должно быть, неудачно для него выпустившего свои мины по передним нашим судам. Он проходил очень близко, всего в нескольких десятках сажень от эскадры, и, вероятно, снаряд одного из передних броненосцев попал ему в котлы, так как, когда его приняли в лучи своих прожекторов наши задние корабли, он уже весь парил и не имел хода. На его верхней палубе был виден офицер, должно быть, командир, который стоял, поставив ногу на сетки и, видимо, спокойно ожидал своей участи. Наконец, в самую середину миноносца попал снаряд большого калибра, и он, переломившись на две половины, носом и кормой вверх исчез под ярко освещенной водой. Картина была великолепная, если только это слово можно применить в том случае, когда гибнет несколько десятков человек.

Около одиннадцати часов неприятельские миноносцы атаковали эскадру в последний раз, и по открывшимся прожекторам можно было судить, что наши задние броненосцы уже порядочно отстали.

Тут нельзя не обратить внимания на поведение шедшего головным флагманского броненосца «Николай I». С восьми часов вечера он дал самый полный ход, который мог только

дать, и держал его всю ночь, причем бывший на нем адмирал Небогатов, по-видимому, нимало не справлялся о том, все ли корабли, идущие сзади, могут поспеть за ним. Правда, этот ход был невелик, в среднем около двенадцати — тринадцати узлов, но адмиралу было отлично известно, что «Ушаков» такого хода дать не в состоянии, и он мог бы предвидеть, что хотя ход «Нахимова», «Сисоя» и «Наварина» и считался даже немного больше хода «Николая I», но так как видно было, что эти суда в бою довольно сильно пострадали от артиллерийского огня, то они, по всей вероятности, тоже не могли за ним следовать таким ходом. Адмирал был обязан в то время, когда еще это было возможно, то есть сейчас же по прекращении артиллерийского боя, когда было еще достаточно светло, спросить сигналом оставшиеся у него суда, какой они могут иметь наибольший ход, и затем этим руководствоваться.

Даже когда по лучам прожекторов стало ясно, что задние суда отстают, и тогда не было принято никаких мер, и «Николай I» продолжал идти своим самым полным ходом.

Если бы ход «Николая I» был на один узел больше, то и «Сенявин» и «Апраксин» также отстали бы от него и им бы не пришлось разделить с ним позора на следующее утро.

Когда все успокоилось и в два часа взошла луна, наконец, явилась надежда, что хоть эти немногие суда прошли и, может быть, дойдут до Владивостока; эта надежда сильно подтвержда-

лась тем предположением, что японцы в бою расстреляли все свои боевые запасы и, естественно, должны пойти пополнить их в одном из своих портов, что было весьма вероятно ввиду того, что японские суда стреляли во время боя почти вдвое быстрее нашего, а у нас, по крайней мере, на том броненосце, на котором я плавал, патронов для скорострельных орудий оставалось минут на пять боя, а для башенных орудий — не более, как на пятнадцать минут стрельбы. Не могли же мы угадать, что японцы и тут будут настолько предусмотрительны, чтобы иметь второй комплект боевого запаса в угольных ямах, как это и узналось из рассказов их офицеров впоследствии, в плену. Немного только беспокоило некоторых то обстоятельство, что адмирал вел эскадру во Владивосток прямо по большей дороге, по тому кратчайшему пути, по которому обыкновенно ходят все пароходы, и если бы японцы, против ожидания, стали нас преследовать, то именно на этой дороге они и преградили бы нам путь.

ГЛАВА III

Надежда на спасение все увеличивалась; около четырех с половиной часов утра начало светать, и когда в пять утра стало совсем светло, мы увидели, что из величественной эскадры, вступавшей сутки тому назад в Цусимский пролив, в числе тридцати шести вымпелов, остава-

лось только пять судов. Впереди шел «Николай I», за ним — страшно изуродованный и избитый «Орел», ему в кильватер — «Адмирал Сенявин» и за ним, сильно отставши, — «Адмирал Апраксин»; на траверзе «Николая I» держался крейсер «Изумруд».

Боевого значения этот маленький отряд уже не имел почти никакого. Огонь «Николая I» был действителен не далее, как на тридцать пять кабельтовых, кроме того, у него невысоко над ватерлинией было несколько пробоин. На «Орле», который как будто бы только случайно избегнул участи своих однотипных товарищей-броненосцев и имел массу пробоин, большинство артиллерии было сбито и только очень небольшое количество пушек могло быть приведено в исправное состояние для стрельбы. Оставались еще 10-дюймовые пушки «Сенявина» и «Апраксина», но эти орудия, считавшиеся неудачными еще при выпуске их с завода, за 14 мая отслужили всю ту службу, которую от них можно было ожидать, и к утру 15-го стало ясно, что их наружные скрепляющие кольца настолько разошлись, что вряд ли они могут еще выдержать и по десять выстрелов каждое. Кроме того, на последнем броненосце «Апраксин» плиты поясной брони, должно быть, от попаданий в нее и сильных сотрясений при стрельбе разошлись, что позволяло воде проникать внутрь броненосца. К пяти часам утра со всех сторон горизонт был чист, ни наших, ни неприятельских судов нигде видно не было; продолжали идти тем же

ходом. Но вот около четверти шестого на горизонте справа, потом слева, сзади показались дымки.

Скоро на том месте, где сзади мы видели дым, начали обрисовываться, хотя еще очень неясно, очертания каких-то судов; затем с левой стороны почти на траверзе тоже показался дым нескольких кораблей.

От половины шестого до шести часов нельзя было рассмотреть, что это за суда. Было ясно одно, что это не пароходы, а военные корабли. Все глаза, трубы и бинокли были направлены на них; одни говорили, что ясно видят «Нахимова», другие готовы были клясться, что сзади идет «Ушаков», третьим даже казалось, что наши отставшие суда сражаются с неприятельскими, и они говорили, что слышат звук выстрелов. Только немногие видели в этих судах неприятеля — то самое, чем они были на самом деле, но их первое время никто не хотел слушать. Даже к половине седьмого утра, когда не только в ближайших судах был узнан неприятель, но и можно было определить тип этих кораблей, и то находились люди, утверждавшие, что сзади них все же они видят наши суда. Настолько сильно было желание, чтобы эти корабли не оказались неприятельскими, что оно людей с отличным зрением здесь заставляло галлюцинировать. Тогда же сигналом с «Николая I» на разведку был послан «Изумруд», который, отойдя на шестьдесят кабельтовых назад, вернулся и донес, что это неприятель. Много способствовало ошибкам и то

обстоятельство, что у двух японских крейсеров типа «Матсушима» трубы оказались желтыми, то есть такого же цвета, как и на судах нашей эскадры. Была ли эта перекраска сделана с целью сбить нас с толку, или же эти крейсера и утром предыдущего дня имели такие же трубы, и мы только тогда из-за мглы не заметили, это сказать трудно, во всяком случае, эти трубы многих ввели в заблуждение.

Около четверти восьмого с «Николая I» был сделан сигнал: «В исправности ли артиллерия?», а еще через четверть часа, когда ответы с судов были переданы — «Приготовиться к бою». По этому сигналу, на судах отряда пробили боевую тревогу и около семи часов пятидесяти минут по сигналу «Николая I» — «Повернуть всем вдруг на четыре румба влево», легли на пересечку курса отряда неприятельских крейсеров, который находился немного позади нашего левого траверза в расстоянии около ста кабельтовых и состоял из крейсеров: «Матсушима», «Итсукушима», «Хашидате», броненосца «Чин-Йен» и еще двух крейсеров второго класса, сильно, впрочем, отставших.

Как только японские крейсера заметили этот наш маневр, они немедленно повернули влево и полным ходом стали уходить, очевидно, уклоняясь от боя. Хотя большого преимущества в ходе, сравнительно с нами, они и не имели, но расстояние все-таки начало увеличиваться и сразу стало ясно, что нагнать мы их не в состоянии, вследствие чего мы, по сигналу адмирала,

через десять минут легли опять на свой прежний курс. Уклонившись влево и, таким образом, приблизившись к тем дымкам, которые мы уже раньше видели на траверзе и немного впереди его, — мы теперь могли разобрать, что этот дым исходит от многих военных судов, находящихся на очень большом расстоянии, так что по очертаниям их еще невозможно было определить типа. все эти суда медленно приближались, заходя с левой стороны вперед, а сзади появлялись корпуса других неприятельских кораблей.

К девяти часам стало совершенно ясно, что уйти нам уже невозможно и остается одно — это проститься с жизнью, которую надо продать возможно дорогой ценою. Мы с радостью готовы были умереть, утешаясь сознанием, что перед нашей смертью мы все-таки принесли некоторую пользу своей родине, может быть, и не такую большую, какой она от нас ожидала, но, во всяком случае, каждый из нас, насколько у него хватало сил, исполнял свой долг и рассчитывал хоть на некоторый успех. Тут же, при появлении как будто бы вовсе не поврежденных судов неприятельской главной эскадры, и эта последняя иллюзия была у нас отнята, и многие, даже с сильным характером люди, впали в состояние полной апатии ко всему окружающему.

В это время «Изумруд» опять было приказано произвести разведку: по-видимому, на «Николае I» главные японские силы усмотрены были немного позже. «Изумруд» отошел не более как на десять кабельтовых и сейчас же вернулся,

перейдя на правую сторону. Он мог только подтвердить то, что все уже увидели сами. Японская броненосная эскадра, имея позади себя броненосные крейсера, медленно приближалась к ним, идя сходящимся с нами курсом. Около девяти часов пятидесяти минут она была в расстоянии приблизительно ста кабельтовых и шла в строе кильватера; кроме нее, наш отряд был с Nord, West и Sud окружен неприятельскими кораблями всевозможных типов.

В десять часов японская эскадра повернула вдруг на четыре румба вправо и быстро начала с нами сближаться. Когда неприятельские броненосцы были уже не далее шестидесяти кабельтовых, на «Николае I» спустили стеньговые и кормовой флаги. Как это ни покажется странным, но это действие «Николая I», которому последовали другие корабли, совершенно не было понято многими офицерами этих судов в смысле сдачи; во время похода часто днем спускались флаги, и этот раз все только очень удивились такому маневру в виду неприятеля. Это было возможно, конечно, только с людьми изнервничавшимися и страшно уставшими, но это так было в действительности, и это одно показывает, насколько далеки все были от мысли, чтобы можно было сдаться. Японская эскадра быстро подходила и с пятидесяти пяти кабельтовых со всех японских кораблей сразу был открыт огонь по нашему отряду, после чего они легли на параллельный с нами курс в строе кильватера, продолжая стрельбу. На наших судах с

момента на другой ожидали первого выстрела «Николая I», чтобы вслед за ним открыть огонь левым бортом, но вдруг, вместо этого выстрела, на нем увидели сигнал. Первой мыслью было, что он означает «Взрываться», но, если всмотреться внимательнее, видно было, что сигнал этот по международному своду. Тут сразу стало ясно, что означал спуск флага, что значит и этот сигнал; для этого не надо было отыскивать его значение в сигнальной книге, в которой против этих трех флагов (XGH) стояло: «Сдаюсь, сдающийся, сдаемся, желаю вступить в переговоры». Все мы ждали самого худшего, но ничего подобного не ожидали.

Трудно описать то, что в этот момент происходило на мостике: одни, точно на них наше столбняк, стояли и как будто был ничего не понимали, другие, нервы которых от этого последнего удара окончательно сдали, припав к какой-нибудь шлюпке, рыдали, как дети, — наконец, третьи, нервы которых, должно быть, были посильнее, то упрашивали и умоляли командиров, то требовали от них не репетовать и не исполнять сигнала, а взрываться, открывать кингстоны или вступить в бой. Командиры же на все просьбы и требования разводили руками и отвечали, что они и сами понимают, что сдаваться невозможно, но что этот сигнал есть приказание адмирала, что если они не послушают его, то неприятель расстреляет «Николая I» и т. д., и во время этих споров сигнал все-таки был отрететован.

Все это происходило под выстрелами японской эскадры, которая еще пять минут продолжала стрельбу после того, как этот сигнал был уже поднят. «Изумруд», тоже было отрететовавший сигнал, вдруг спохватился, быстро спустил его, и, давши самый полный ход, который он только мог развить, пошел на восток — единственное направление, по которому не было видно неприятеля. Два японских крейсера отделились и погнались за ним, но его ход был много больше, и он быстро скрылся за горизонтом. После того, как сигнал был уже поднят, отрететован, и команда узнала его значение, и теми из офицеров, которые старались убедить командиров не исполнять его, овладело отчаяние, выразившееся полным безразличием к происходящему вокруг них. все это произошло в течение двух или трех минут. Потом как-то автоматически были подняты сперва на «Николае I», а затем и на других судах японские флаги, после чего японцы перестали стрелять и подошли ближе.

Что же оставалось делать тем офицерам, у которых еще осталась хоть искра энергии? Можно было попробовать, собрав кучку верных и преданных людей из команды, произвести бунт и, завладевши кораблем, затопить его, но такое решение вопроса с весьма сомнительным исходом настолько не подходило ко взглядам офицеров, приобретенным дисциплиной и службой, что на бунт никто не решился. Никто также не решился, не сказав никому о своем намерении, пойти и тайно взорвать броненосец, что значило

бы погубить почти всех людей, бывших на нем и не предупрежденных о том, что сейчас последует взрыв. Может быть, и на это хватило бы решимости у некоторых, если бы не гнетущая мысль, что уже поздно. В эти минуты все уже были настолько уверены, что поднятием сигнала о сдаче и японского флага совершено зло непоправимое, на нас пал позор, которого уже мы смыть не в силах. Вот почему ничего не было предпринято, и я твердо уверен, а это мнение не только мое личное, но и многих других, участвовавших в бою офицеров, не бывших на сдавшихся судах, что если бы на месте этих ста двадцати офицеров «Николая I», «Орла», «Адмирала Сенявина» и «Генерал-адмирала Апраксина» были бы сто двадцать других с любых судов эскадры, то произошло бы совершенно то же, что и в этом случае. Не могу сказать того же про командиров, так как если нашелся хоть один командир, решившийся не исполнять и не репетовать сигнала адмирала, а топить свое судно или вступить в бой, без всякого сомнения, все другие командиры последовали бы его примеру. Около десяти часов двадцати минут утра произошла сдача; около одиннадцати часов адмирал Небогатов поехал на флагманский японский корабль и в это время на судах торопились сжигать карты и секретные книги, портить артиллерию и т. д.

Много даже и тогда еще мог поправить адмирал Небогатов; он мог даже попытаться, приказав судам к известному времени открыть кин-

гстоны, вовсе не отдавать судов и уговорить японцев спасти людей, так как это, по его словам, было единственным мотивом сдачи. Они, может быть, согласились бы на это, из желания показать миру свою гуманность.

Если бы адмирал Небогатов по пути на флагманский японский корабль вспомнил знаменитую передачу наших кораблей на хранение англичанам в 1808 году адмиралом Сенявиным и, пользуясь тем, что сигнал не означает безусловной сдачи, а значит только: «Желаю вступить в переговоры», он мог бы сойтись с японцами на много более благоприятных для своих судов условиях, в особенности опираясь на то, что иначе отряд, не дождавшись адмирала, в условное время открывает огонь и кингстоны и все равно не достается японцам, а гибнет, принеся им хоть небольшой, но все же вред.

Но адмирал не выговорил у японцев ровно ничего, если не считать того, что офицерам, громадное большинство которых считало эту сдачу величайшим позором и в то время предпочло бы ей бой без всякой надежды, было выговорено право вернуться в Россию на слово и сохранить в плену оружие. Впоследствии оба эти условия были сведены к нулю: первое — русским правительством, запретившим офицерам сдавшегося отряда возвращаться на слово в Россию, и второе — японцами, просто не исполнившими его. Кроме того, адмирал просил еще, чтобы с пленными хорошо обращались, на это японцы обиженно ответили, что иначе они и

не поступают. Когда это совещание окончилось, на борт наших кораблей взошли японцы, командиры были вызваны к адмиралу и вскоре началась перевозка нас, уже пленных, на японские корабли.

Когда потом в плену офицеры отряда спрашивали адмирала Небогатова, какие же мотивы побудили его решиться на сдачу, он отвечал, что, видя полный наш неуспех накануне и сознавая невозможность принести неприятелю существенный вред, он считал, что его обязанностью было спасти две тысячи человеческих жизней, которые иначе погибли бы, не принеся этим никакой пользы. Я не сомневаюсь в искренности слов адмирала и уверен, что, во всяком случае, он сдал отряд не из личной трусости, потому что, как старый и больной человек, он должен был сознавать, что этим, по всей вероятности, не надолго продлит свою жизнь, последние годы которой все равно будут отравлены массой упреков и неприятностей, так как, возлагая на себя страшную тяжесть ответственности, он этим поступком в глазах многих людей опозорит свое имя. Своим поведением в бою накануне, 14 мая, адмирал Небогатов показал, что действительно о самом себе он мало заботится.

Но вопрос в том, не было ли тут такое великодушие чрезмерным и неуместным. Не могли адмирал, сохраняя жизнь большинства команды, спасти и честь флага?

Со своей стороны я уверен, что он мог и должен был это сделать. За пятнадцать минут

до открытия огня японцами было уже совершенно ясно, что за неприятельские корабли нас окружают и с кем нам придется иметь дело. Если адмирал уже решительно не считал более возможным сражаться, то он должен был в это время сигналом приказать топить суда, и когда японцы подошли бы на дальность выстрела, они увидели бы плавающих в воде людей, которых, по всей вероятности, они начали бы подбирать, так как разбивать уже им было бы больше некого.

Если бы даже в ту минуту, когда адмирал приказал поднять свой злосчастный сигнал, вместо него было бы приказано топиться, то и в этом случае спаслось бы много более половины. Спасательные средства в виде больших и малых спасательных кругов, бுவ, поясов и коек были; многие могли бы держаться на выплывшем дереве, и весь вопрос заключался в том, стали бы спасать японцы или нет. Но тут адмирал имел перед собой только пример «Рюрика», где они это сделали, и он не имел основания думать, что здесь будет иначе. При гибели некоторых отдельных наших судов: «Суворова», «Наварина», «Светланы», «Камчатки» и миноносца «Безупречный», они действительно гибнущих людей не спасали, должно быть, потому, что, зная, что не все наши суда потоплены, после гибели одного сейчас же шли помогать своим в атаке следующих. Но ведь этого обстоятельства адмирал Небогатов не знал, а потому руководствоваться им никак не мог. Конечно,

нельзя спорить, что если бы суда были потоплены, то в первом случае непременно погибло бы несколько десятков человек, а во втором, может быть, вдвое или втрое больше. Они погибли бы, спасая честь флага русского флота, а многие на этих четырех судах предпочитали смерть позору сдачи.

Но что значила бы гибель этих десятков людей в сравнении с тысячами лишившихся жизни накануне? Эта фраза может показаться жестокой, но война сама по себе вещь настолько жестокая, что при обсуждении ее событий надо отрешиться от мысли, что имеешь дело человеческими жизнями и смотреть на людей, как на цифры.

Адмирал был очень, может быть, слишком, великодушен и, решивши сдаться после совета с командиром флагманского корабля и очень немногими другими офицерами, которые подали ему этот совет, ввиду, по всей вероятности, разных соображений, он устроил все так, что помешать ему тем, кто этого не хотел допустить, было уже трудно. Как я уже говорил, за несколько времени до сдачи был поднят сигнал: «Приготовиться к бою», уверивший всех на отряде, что мы будем сражаться во что бы то ни стало. Вследствие этого сигнал о сдаче застал всех врасплох на своих местах по боевому расписанию и не было возможности быстро собрать совет офицеров, а с командирами, считавшими себя обязанными репетовать сигнал, приходилось спорить некоторым из тех немногих, которые

были на мостиках и, вследствие усталости и такой неожиданности, не совсем еще потеряли голову. На «Николае I» начали собирать совет офицеров, когда уже сигнал был поднят. На этот совет вышло меньше половины офицеров и когда из них некоторое стали протестовать, адмирал начал их убеждать, говорил им, что он все берет на себя и т. д. и таким образом, пользуясь своим авторитетом начальника, заставил их замолчать.

ГЛАВА IV

Цусимский бой, показав преимущество отличной стрельбы японцев, в сравнении с нашей, кроме того, доказывает, насколько соблюдение ими главных принципов морской тактики помогло им в разгроме нашей эскадры, на которой эти принципы совершенно игнорировались. Разведочная служба при японской эскадре была поставлена настолько хорошо, что с момента вступления наших судов в Желтое море каждое их движение было известно неприятелю, а при нашем приближении к Корейскому проливу главные силы неприятеля, благодаря его крейсерам, находившимся в виду нашей эскадры, начальник которой считал лишним отгонять их или мешать им, были по телеграфу извещаемы, как о составе ее и расположении судов, так и о строе и движениях в любой момент. Благодаря всем этим обстоятельствам, японцы отлично могли, согласно принципу внезапности, напасть

на нас тогда, когда нам это было менее всего удобно, что они не преминули сделать, выбрав для этого момент, когда наша эскадра только что построилась в две кильватерные колонны — самый неудобный для принятия боя строй.

У нас же, как это видно из изложения всего похода, никакой разведочной службы почему-то не производилось, хотя судов, приспособленных для несения ее, было вполне достаточно. Мы не только не стремились поразить неприятеля внезапностью, но даже совершенно не знали, где и в каких силах он находится и, как я говорил уже, по-видимому, нарочно не мешали его разведчикам доставлять о нас сведения.

Японская эскадра во время самого боя все время старалась сосредоточить все свои силы против головных кораблей нашей колонны, держась в таком расстоянии от наших концевых кораблей, чтобы огонь их по главным японским судам был бы мало или совсем недействителен. Благодаря своему громадному преимуществу в эскадренном ходе, исполнение такого маневра не представляло для нее особого труда и этого способа применения принципа сосредоточения сил японская эскадра держалась с начала и до конца боя, причем, однако, старалась, насколько это позволяла туманность погоды, держаться вдали от нашей эскадры и не сближаться с ней более как на двадцать пять кабельтовых.

Наша эскадра, силы которой с самого начала боя были разделены, так как крейсера должны были оставаться у транспортов и поэтому

в эскадренном бою не участвовали, старалась уклониться от такого сосредоточения неприятельских сил против головных кораблей тем, что наш головной, ведущий эскадру, корабль, по большей части, склонялся в сторону противоположную от неприятеля, который, пользуясь своим громадным ходом, вскоре снова занимал прежнее выгодное положение, относительно наших судов. Только один раз во время боя броненосец «Бородино», ведя эскадру около двух часов пятидесяти пяти минут, круто поворачивает в сторону неприятеля влево, и наша эскадра, следуя за ним, грозит обрушиться всю свою силу на концевые суда японской линии. Чтобы избежать этого, японцы, сперва броненосный, а затем и крейсерский отряд, поворачивают все вдруг и опять идут на пересечку нашего курса, открыв при этом такой убийственный огонь по «Бородину», что последний, по-видимому, не выдержав его и желая разойтись с неприятельской эскадрой на контр-курсах, снова поворачивает вправо и затем ложится почти на противоположный курс; наша эскадра следует за ним и мы отдаляемся от неприятеля, разойдясь с ним в двадцати четырех кабельтовых.

Если бы «Бородино», первый поворот которого был при данных обстоятельствах совершенно правильным и очень удачным маневром, вместо своего последнего поворота продолжал идти тем же курсом, японская эскадра, повернув всеми судами вдруг, находилась бы в таком относительно нас положении, что, несмотря на

свой ход, уже не могла рассчитывать пройти под носом у наших головных кораблей. Мы шли настолько сходящимися с нею курсами, что через несколько минут должны были бы сойтись с нею на расстоянии нескольких кабельтовых, а это представляло бы для нас громадные выгоды, тогда как при этом японцы теряли свои преимущества, состоявшие в недалёбойности орудий некоторых наших судов, худшей сравнительно с неприятелем броневой защите их, а главное — в нашем неумении стрелять на больших дистанциях; кроме того, не считая возможности таранных ударов при бое на таком близком расстоянии, наши суда легко могли смешаться с неприятельскими, а при этом могла произойти масса случайностей, что нам, как слабейшим, было, конечно, выгоднее, чем японцам.

Вообще я считаю, что нашей тактикой в этом бою должно было быть, пользуясь всяким случаем и каждой ошибкой неприятельской эскадры, располагать свои курсы так, чтобы сойтись с ней на возможно близкое расстояние. Тут я не могу не упомянуть об одном факте, несомненно имевшем влияние на ход боя. Дело в том, что на последней погрузке угля был получен приказ командующего эскадрой, в котором предупреждается, что в случае боя, при выходе из строя головного корабля «Суворова», эскадру продолжает вести и, следовательно руководить ее действиями, следующий в линии корабль, за ним следующий и т. д. Этим самым, ввиду быстрого выбытия из строя командиров и офице-

ров, находящихся при управлении судном в боевой рубке, которая при типе рубок, принятых на наших судах, скорее способствовала этому выбыванию офицеров, чем защищала их, командование головным кораблем под ужасным огнем, направленным преимущественно в него, должно было быстро переходить из рук в руки и поэтому весьма правдоподобно, что через некоторое время после начала боя головным кораблем командовал и вел его, распорядясь при этом движениями всей следовавшей за ним эскадры, совершенно молодой неопытный мичман или даже, может быть, кондуктор.

Принцип взаимной поддержки тоже не был забыт японцами; как только они увидели, что мы склоняемся к своим транспортам, защищаемым нашим крейсерским отрядом, на которой нападали все мелкие японские крейсера, они сейчас же посылают весь отряд броненосных крейсеров поддержать свои крейсера второго класса и действовать заодно с ними против приближающейся к ним нашей эскадры.

У нас же, наоборот, этот последний принцип не соблюдается вовсе адмиралом Небогатовым, когда ночью во время минных атак «Николай I», идя головным, держит такой ход, что некоторые из наших судов, вследствие полученных в бою повреждений, не будучи в состоянии за ним следовать, постепенно отстают, подвергаются поодиночке усиленным атакам неприятельских миноносцев и, в конце концов, получают пробоину, которая заставляет их уже окон-

чательно отстать и пасть жертвой тех же миноносцев, или же через несколько времени быть окруженными и потопленными соединенными силами нескольких неприятельских судов. Так было в первом случае с «Сисоем Великим» и «Наварином», во втором случае с «Адмиралом Ушаковым», и только «Адмирал Нахимов» получил пробоину, находясь еще в строю вместе с другими судами, благодаря тому, что принял неприятельский миноносец за один из своих.

Все вместе — наша плохая стрельба, неразумные распоряжения во время и перед боем и много других ошибок и недостатков привели нас к этому страшному погрому, который был для нас жестоким уроком; но из всякого урока что-нибудь да выносишь полезного на будущее время, так и в Цусимском бою многому можно было научиться. Показав еще раз, как я уже сказал, постоянство принципов морской тактики и громадную роль, которую в бою играет преимущество в эскадренном ходе, бой при Цусиме настолько осветил мне многие вопросы, что я считаю своим долгом изложить здесь главнейшие из них.

Первый и самый главный — это все та же стрельба. Только такая эскадра, личный состав которой всю свою энергию положит на то, чтобы усиленной практикой при условиях, возможно близких к боевым, выработать отличных комендоров, может рассчитывать на успех в будущем морском сражении, и если, не жалея труда и денег, на ней выработаны отличные наводчики и

каждый человек прекрасно знает свое орудие, успех ей уже на половину обеспечен.

Обучение комендоров и прохождение службы ими не может у нас продолжаться на тех основаниях, как это делалось раньше, где комендор, окончив курс учебно-артиллерийского отряда, в котором он никогда не практиковался в стрельбе на дистанциях близких к боевым, где он никогда не стрелял из орудий среднего и крупного калибра с судна, идущего большим ходом, где его очень часто заставляли стрелять из старых орудий, на современных судах не имеющих, — наконец, попадал на службу к современному орудью, в кампанию на какой-нибудь новый броненосец или крейсер, затем часто следующую кампанию делал, служа у допотопного 9-фунтового орудия на «Азии» или «Не тронь меня», на которых за это время стрельбы не производил, и, конечно, забывал половину того, чему научился. Затем, если он менял это судно не на такое же другое, на котором стрельбы не производится вовсе, и не попадал на строящийся корабль, а назначался снова на современное судно внутреннего плавания или шел за границу, то концу своей службы он снова начинал припоминать кое-что из того, чему его учили, и, выйдя в запас, уносил все эти сведения с собой в деревню, где они не приносили ему никакой пользы, уносил их вместе со злобой на судьбу, не давшую ему на службе такой специальности, как специальность машиниста или минера, выучившись которой, он «на воле» легко мог

зарабатывать больше денег, чем он когда-либо мог рассчитывать заработать, уходя на службу.

Само собой разумеется, что такое прохождение службы — со «Славы» на «Первенец», с «Трех Святителей» на «Пендераклию», от 12-дюймового башенного орудия к старой 4-фунтовой пушке или 3-линейному пулемету; причем нередко два или три года протекают для комендора вовсе без стрельбы, не может не отозваться самым скверным образом даже не отлично подготовленном человеке, а вместе с тем именно так обыкновенно и протекала служба комендора, и только весьма немногие, попав по окончании учебно-артиллерийского отряда к какому-нибудь орудию на известном корабле, всю службу оставались у этой своей пушки, большей частью тогда, когда судно их плавало за границей.

Далее, если комендор у какого-нибудь орудия — идеальный наводчик и стреляет выдающимся образом, то и тогда, по существующему на флоте положению, он не может остаться на сверхсрочной службе у своей пушки наводчиком, а должен или уйти в запас, или же, если он выказал успехи в науках, его делают артиллерийским унтер-офицером и в этом случае он делается инструктором и все же перестает быть наводчиком.

Положительно необходимо, чтобы при обучении комендоров самое серьезное внимание было бы обращено на то, чтобы комендор практически обучался при условиях действительно близких к бою, в смысле расстояний и скорос-

тей как своего судна, так и цели, причем его главным образом, должны учить стрелять на дальних дистанциях и с большого хода; на то, чтобы он обучался стрельбе из орудий новейших систем, из коих ему придется стрелять во время боя, и из этих орудий выбрал бы себе какое-нибудь одно, у которого бы преимущественно и специализировался; на то, чтобы, окончив курс своего учения, он поступал к какому-нибудь одному орудью, у этого орудия оставался бы всю свою службу и, если даже орудие это передали бы с одного судна на другое, он вместе с ним и формуляром тоже переходил бы на другое судно; на то, чтобы каждый комендор непременно каждый год делал бы несколько стрельб, по возможности, из своей пушки, а если его корабль не в плавании, то, во всяком случае, из орудия одного с его пушкой калибра.

Наконец, на то, чтобы комендоры признанные к концу своей службы отличными, из ряда вон выходящими, наводчиками, особенно у орудий крупного калибра, непременно были бы оставляемы на сверхсрочной службе на тех же местах наводчиками у своих орудий, причем для удержания их на службе им должно давать хорошее жалование и всякие льготы, производить в унтер-офицеры, делать прибавки жалования, но непременно оставлять у тех же орудий. Мне могут ответить, что все это очень дорого обойдется, но этой-то мысли и надо отрешиться. Орудие — это та же машина, а каждый, кто владеет какой-нибудь хорошей машиной, понимает,

что, чтобы извлечь из нее всю ту пользу, какую она только в состоянии ему дать, он должен ежегодно затрачивать на содержание ее и уход за ней известный, иногда порядочный, процент ее стоимости.

Уже раз начав говорить о личном составе, я не могу не вспомнить, что, несмотря на советы и указания всех военно-морских писателей, офицеры нашего флота никогда не обучаются управлению большими кораблями в то время, когда они на них плавают, и единственная практика, которую они имеют в этом отношении, состоит в том, что они иногда присутствуют при управлении командирами своего корабля во время производства эскадренных эволюций, бывающих у нас не часто. Это не может считаться достаточным, но даже авторитет адмирала Макарова, который в своем тактическом труде «Помни войну» считает такое обучение офицеров управлению совершенно необходимым, ничего не мог сделать в этом направлении, и никогда на судах нашего флота офицеры систематически ему обучаемы не были. А вместе с тем в Цусимском бою на судах, наиболее обстреливаемых, командиры их весьма быстро выбывали из строя и бывали заменяемы другими офицерами в порядке передачи командования, которые, конечно, не могли быть настолько на высоте своего положения, как если бы они были обучены маневрированию на своем корабле. При этом, благодаря упомянутому приказу адмирала Рожественского, им, если это был головной

корабль, в данном случае пришлось вести не только свое судно, но и всю эскадру.

Перехожу к материальной части. Насколько я мог наблюдать сам и из расспросов офицеров с других судов выяснилось заслуживающее внимания обстоятельство, что броня ни на одном почти из наших судов пробита не была, что снова подтверждает достигнутую техникой последнего времени победу брони над артиллерией. Я уже говорил выше, каким образом разрываются японские снаряды и какое громадное количество осколков они дают, заклинивая и портя орудия, выводя из строя массу личного состава, а главное — производя страшные пожары, почему на современных судах, идя в бой, не только не должно иметь деревянных шлюпок и вообще дерева, но и койки, служившие раньше для защиты, столь легко зажигаются и горят, что должны быть или заменены чем-нибудь другим, или же перед боем должны убираться вниз под броневую палубу в другие места, недостижимые для неприятельских снарядов.

Кроме того, замечено, что японские снаряды, при разрыве, распространяют настолько удушливые газы, что если этот разрыв происходит в закрытом помещении, они быстро отравляют находящихся там людей, почему на судах в таких закрытых помещениях и батареях необходимо иметь сильные электрические вентиляторы.

Переходя к нашему вооружению, я прежде всего должен обратить внимание на дальномёры,

которые во время боя настолько расстраиваются от сотрясений при своей собственной стрельбе и разрыве неприятельских снарядов, что были случаи показания того же расстояния по двум дальномерам, в которых один показывал сорок восемь кабельтовых, тогда как от другого передавали для того же расстояния только тридцать кабельтовых.

О наших снарядах и прицелах я уже говорил раньше, но здесь еще раз повторю, что совершенно необходимо капитально изменить как самое снаряжение снарядов, так и трубки к ним, у нас употребляющиеся. Оптические прицелы же должны быть усовершенствованы так, чтобы от сотрясений при стрельбе они не могли бы изменять своего положения относительно орудия.

Что касается артиллерии, я имею еще прибавить, что в башнях весьма опасно во время боя держать запасные заряды, которые от осколков, попадающих через амбразуры, воспламеняются и или сжигают всю башенную прислугу, или же, преимущественно у орудий крупного калибра, взрываются и производят разрушение всей башни, как это и имело место в 12-дюймовой кормовой башне «Суворова».

Сжигание же прислуги имело место у нескольких 6-дюймовых башенных орудий «Орла».

О последствиях безобразной постройки боевых рубок я упоминал уже несколько раз и поэтому больше распространяться об этом вопросе не буду; что же касается спорного вопроса о щитах при орудиях, то я думаю, что в Цусимс-

ком бою этот вопрос был решен в пользу таких щитов, так как мелкие осколки японских снарядов не могли бы пробить щитов, а большинство людей, стоявших на открытых местах, выводилось ими из строя.

Из изложения самого боя видно, что в продолжение его не было сделано ни одного сигнала, да и делать сигналы вскоре после начала боя не было никакой возможности, так как на всех судах почти все сигнальные фалы вскоре были перебиты, а на флагманских кораблях, подвергавшихся особенно сильному огню неприятеля, сигнальщики так и счищало с мостиков неприятельскими снарядами.

Что касается отражения минных атак, ночь с 14-го на 15-е мая вполне убедила меня, что во время атаки на ходу прожекторы следует открывать только в самом крайнем случае или даже вовсе не открывать и стрелять по миноносцам только наверняка, так как, если их несколько, атакованные судно или суда держат в лучах своих прожекторов только два или три миноносца, а вместе с тем этим самым дают возможность другим отлично ориентироваться и, подойдя незамеченными с той же или с другой стороны на достаточно близкое расстояние, выпустить мину по превосходно видной цели. Если же на корабле нет никаких огней, миноносец, не имея никакой возможности ориентироваться, увидит атакуемое судно только на весьма близком расстоянии и, идя обыкновенно очень большим ходом, легко может проскочить, не успев

разрядить своего минного аппарата, или же делает выстрел наскоро, впопыхах, причем легко может промахнуться.

ГЛАВА V

За полгода пребывания в японском плену мне удалось собрать сведения от других пленных офицеров и матросов о том, что происходило на их кораблях 14 и 15 мая. Предполагая, что описание происходившего во время боя на каждом отдельном судне, погибшем в бою, может представить некоторые интерес, я постараюсь изложить здесь то немногое, что мне удалось узнать из разных источников об участии этих кораблей, и при этом буду придерживаться той последовательности, в которой суда находились в строю в начале боя.

Флагманский броненосец «Князь Суворов», под командой капитана 1 ранга Игнациуса в без десяти два с расстояния тридцать два кабельтовых сделал первый выстрел из 6-дюймовой башни по головному японскому броненосцу «Микаса» и этим подал сигнал к открытию боя. В это время японская эскадра поворачивала на параллельный нам курс, наши же суда еще перестраивались из строя двух кильватерных колонн в одну. Японские суда при повороте створились, но, повернув, сперва «Микаса», а затем и другие, по очереди, открывали огонь.

Японские первые ответные выстрелы последовали минуты через две после открытия огня

«Суворовым» и по нему передние их суда, главным образом, и сосредоточили свой огонь, пристрелявшись весьма быстро, так как после двух-трех перелетов, а затем нескольких недолетов почти ни одного снаряда не пролетало мимо. Первый попавший снаряд, разорвавшись, убил сигнального кондуктора Контурова, сигнальщиков и ординарцев, находившихся позади боевой рубки; сейчас же вслед за этим большим осколком было убито два человека в самой рубке, а затем в ней же были ранены ревизор лейтенант Орнатов и старший артиллерист лейтенант Владимирский, которые ушли на перевязку; последнего при управлении огнем заменил флагманский артиллерист. Ближайшие японские суда находились от «Суворова» в расстоянии около двадцати трех кабельтовых и развили по нему такой огонь, что все, что не было защищено, буквально сметалось снарядами, даже в боевой рубке не было никакой возможности стоять из-за пролетающих в просвет осколков; приходилось держаться в согнутом положении и, выглянув на момент, сейчас же прятать голову.

В два часа пять минут уклонились на некоторое время на два с половиной румба вправо, в это время в рубке же был убит осколком в голову флагманский артиллерист полковник Берсенев; он был заменен пришедшим с перевязки лейтенантом Владимирским. Сбило левый дальномер, который сейчас же был заменен правым, но и этот, в свою очередь, через несколько минут был совершенно разбит осколками.

Снаряды в рубку, башню и передние надстройки сыпались беспрестанно, и корабль во многих местах уже горел.

Около двух часов пятнадцати минут легко ранило адмирала, флаг-капитана, мичмана Шишкина и еще нескольких человек. Командир просил переменить курс, мотивируя это тем, что японцы пристрелялись, и в два часа двадцать минут адмирал приказал повернуть в четыре румба вправо, что и было исполнено; в это время вторично ранило Владимирского и через минуту и адмирала в голову и ноги, затем лейтенанта Свербеева, а также и пришедшего в рубку лейтенанта Зотова. Перед этим броненосец получил пробоину в отделение левого подводного аппарата, во время же поворота он перестает слушаться руля и продолжает медленно катиться вправо и, таким образом, перекачивается на обратный курс. Из рубки уносят раненого в голову командира, возле нее кругом сильный пожар.

Вернувшийся в рубку лейтенант Владимирский, управляясь машинами, приводит броненосец на прежний курс. Управление машинами весьма затруднительно, так как действует только один телеграф и одна переговорная труба.

Через несколько времени «Суворов» снова начинают осыпать снарядами, и лейтенант Владимирский ранен в третий раз, а его место при управлении занимает лейтенант Богданов. К трем часам пятнадцати минутам на «Суворове» уже была сбита одна труба и грот-мачта и выведена из строя кормовая 12-дюймовая башня,

крышу которой, вследствие, должно быть, взрыва внутри ее, совершенно вырвало вон; кроме того, выведено много других орудий и во многих местах пожары; уже много убитых и раненых, а управление броненосцем перешло в центральный пост. К счастью, удалось выправить появившийся было крен, и машины работали совершенно исправно.

К четырем часа пожар начал распространяться с громадной быстротой в обеих батарейных палубах, причем взрывались 75-миллиметровые патроны, которые, однако, при этом большого разрушения не производили, так что команда, тушившая пожары, даже не обращала на них большого внимания. Отсутствие парусинных водоотливных шлангов, которые все были перебиты, густой, едкий дым и жар очень затрудняли тушение пожаров, которым, поспевая всюду, распоряжался лейтенант Богданов.

Через некоторое время, когда огонь неприятеля стих, «Суворов» был совсем уже изуродован, но оставшийся личный состав его все еще продолжал мужественно бороться против оставшихся одинаково сильных, хотя и разнородных врагов — воды и пламени. Снизу начали выносить запасные шланги, но дым был до того густ, что в палубах едва можно было ориентироваться, настолько все было завалено обломками различных вещей. Почти все железные трапы были перебиты. Управлял броненосцем флаг-капитан, капитан 1 ранга Клапье де Колонг, находясь на наружном срезе правой сред-

ней 6-дюймовой башни и отдавая приказание в центральный пост при помощи голосовой передачи. Адмирал был перенесен в 6-дюймовую башню вскоре после получения второй раны, где он и оставался во все время последующего боя.

Должно быть, около пол пятого к «Суворову» приблизились четыре японских небольших миноносца, но, сделав несколько выстрелов из свих мелких орудий, они ввиду приближения нашей эскадры, быстро удалились, несмотря на то, что с «Суворова» по ним стреляла только одна 75-миллиметровая пушка и несколько человек, вооруженных ружьями. На этот раз наша эскадра прошла очень близко от «Суворова» и в это же время к нему направился миноносец «Буйный»; но вместе со своими судами к «Суворову» приблизилась и неприятельская эскадра и снова его некоторое время осыпали неприятельские снаряды.

Миноносец «Буйный», подойдя к борту, снял раненого адмирала и тех чинов штаба, которые в это время находились около него. На срезе были видны оставшиеся целыми судовые офицеры лейтенанты Богданов и Вырубов и прапорщик фон Курсель; последнему один из штабных предложил перейти с ними вместе на миноносец, но он с твердостью отказался, пожелав остаться на своем судне. Когда миноносец отвалил от борта, «Суворов» остался вдали от наших судов почти совершенно один, потому что около него находилась одна только «Камчатка». По свидетельству одного из спас-

шихся с нее мастеровых, должно быть, около семи часов вечера, к нему подошли неприятельские миноносцы и, без всякого для себя риска, выпустили в него несколько мин, после чего «Суворов», по утверждению того же спасенного с «Камчатки», быстро пошел ко дну, не перевернувшись, как это имело место с однотипными с ним броненосцами «Бородино» и «Александр III». Вследствие чего так случилось, — сказать трудно; может быть, одной из причин того, что он не перевернуться, было то, что к вечеру на нем трубы, мачты и все надстройки были сбиты, многое наверху сгорело и, таким образом, надводная часть была облегчена настолько, что броненосец перед смертью получил хорошую остойчивость, которой ему не доставало при жизни.

Из всего личного состава «Суворова» спаслись только те немногие матросы, которые вместе с адмиралом и его штабом успели перескочить на миноносец «Буйный», оставшиеся же на броненосце погибли все.

* * *

Ошедшем в начале боя непосредственно в кильватер «Суворову» броненосце «Александр III», под командой капитана 1 ранга Бухвостова, к сожалению, нет никаких сведений; он так же, как и миноносец «Безупречный», погиб со всем своим личным составом, и команды этих двух судов унесли в собою в вечность рассказ

о последних часах своих кораблей.

«Александр III», по-видимому, уже в начале боя получил довольно сильные повреждения и к моменту его первого выхода из строя, около двух часов сорока минут, на нем уже видны были значительные пожары.

Картина того, что происходило на «Алекса́ндре III», должно быть, очень похожа на все, имевшее место на «Суворове». Когда он в последний раз вышел из строя, около шести часов вечера, и эскадра проходила мимо него, он был весь изрешечен пробоинами, и крен на левую сторону был один момент так велик, что, казалось, он ближайшими к воде орудиями вот-вот начнет чертить по ней и перевернется; но, по-видимому, в остававшихся на нем людях сохранились еще энергия и силы бороться, и он, ни на минуту не переставая стрелять, молодецки справился с креном и еще раз выпрямился и вступил в линию.

Но это последнее усилие ненадолго продолжило его агонию, и уже через полчаса он снова сильно накренился и начал выходить из строя. Около боевой рубки у него был сильный пожар, и с «Сенявина», за которым он шел, на мостике не видели никого из офицеров; там стоял один сигнальщик, который семафором передал: «Терплю бедствие». Чувя близкую гибель, на бак вскочило довольно много команды, но броненосец вдруг так быстро перевернулся, что большинство из них накрыл собой, и только человек пятнадцать успело выбраться на киль и этим

на несколько времени отсрочить момент своей гибели. Одному Богу известно, какой ужасно мучительной смерти подверглись те, которые, целые или раненые, оставались еще в живых в нижних помещениях перевернувшегося броненосца; размолотые машинами, придавленные снарядами или другими тяжестями, они инстинктивно должны были стараться уползти вверх от наполнявшей броненосец воды, но наверху встречали палубу, бывшую теперь потолком и, упершись в нее, наполовину искалеченные и задыхающиеся от недостатка воздуха, тонули в той же настигающей их воде.

* * *

Из девятисот человек команды эскадренного броненосца «Бородино» удалось спастись только одному марсовому Ющину. К счастью, он во время боя ранен не был и поэтому мог рассказать многое виденное им самим и слышанное от других о последних часах своего корабля.

По боевому расписанию, марсовый Ющин находился у одной из 75-миллиметровых пушек в носовом каземате, так что видеть то, что происходило на верхней палубе и в других частях корабля он, конечно, не мог, но все, что рассказывали в его каземате приходившие туда люди пожарного дивизиона, рассыльные и те, которые должны были убирать раненых, отлично сохранилось в его памяти, и рассказ его дает достаточно хорошее представление о том, что

делалось на броненосце во время боя.

По словам Ющина, перед самым началом боя командир броненосца, обожаемый всей командой капитан 1 ранга Серебряников, вызвав весь личный состав на верхнюю палубу, сказал речь, в которой напомнил команде о том, как всякий должен вести себя в предстоящем бою, честно исполняя свой долг и данную присягу. Почти тотчас же после этого была пробита боевая тревога, и бой начался с особым рвением со стороны команды, на которую слова командира произвели большое впечатление.

В начале боя в «Бородино» было немного попаданий, и первую тяжкую пробоину он получил около трех с половиной часов в кормовую часть правого борта, немного выше ватерлинии. Начался пожар и пробоиной броненосец благодаря зыби, начал принимать воду. Тотчас же туда был отправлен трюмно-пожарный дивизион под командой юнкера, очень энергично распорядившегося, и пожар был быстро потушен. В это же время находившемуся в батарее мичману Прикоту осколками снаряда, попавшего туда, оторвало обе ноги.

Но в общем до 6-го часа особенно сильных повреждений броненосец не имел и раненых и убитых было сравнительно немного. Только после окончания перерыва боя он сильно начал страдать от сосредоточенного на нем огня неприятельских судов и вскоре после возобновления боя около носовой 6-дюймовой башни с правого борта немного выше среза попавший

снаряд большого калибра, разорвавшись, сделал в борту большую пробоину с ворота величиной и, кроме того, пробил вторую палубу; почти одновременно другой снаряд пробил палубу на баке. Через некоторое время крупным снарядом, разорвавшимся около рубки, был совершенно разрушен мостик и перебиты и ранены все люди, бывшие в боевой рубке и вблизи ее; им убило старшего и младшего штурманов, причем одного из них разорвало на мелкие куски. Старшему артиллерийскому офицеру, лейтенанту Завалишину, вырвало живот, и о нем говорили, что он сам сошел вниз, но, не дойдя до перевязочного пункта, тут же упал и умер. Командир и старший минный офицер, также раненые, были снесены вниз. Кроме того, осколками снаряда, попавшего в носовую 12-дюймовую башню, был срезан колпак этой башни и обезглавлен командир ее лейтенант Фукс.

Командование судном принял старший офицер, капитан 1 ранга Макаров, управляя броненосцем при посредстве центрального поста.

Командир лежал в перевязочном пункте с тяжелой раной в шее и оторванной кистью левой руки. Известие о его ране произвело удручающее впечатление на команду, и, когда стрельба немного затихла, многие бегали узнавать, как он себя чувствует. Он ни на минуту не терял сознания и продолжал отдавать распоряжения, интересуясь ходом боя и ободряя команду.

Когда «Александр III» вышел из строя, и «Бородино» занял его место в голове колонны,

для него наступил последний, самый страшный период боя; в него непрерывно начали попадать снаряды, которые зажигали и коверкали все на своем пути. До этих пор на броненосце еще довольно хорошо справлялись с пожарами, но тут они начали одолевать, и все помещения постепенно пропитывались густым едким дымом, мешавшим видеть неприятеля и стрелять. Вскоре почувствовался довольно сильный крен на правую сторону, но «Бородино» не выходил из строя, а продолжал идти впереди эскадры, все еще стреляя, хотя уже гораздо реже, так как большинство орудий и прислуги их было выведено из строя, а неприятельские снаряды попадали все чаще и чаще. Незадолго до гибели броненосца все офицеры были выведены из строя и, по мнению Ющина, в это время броненосец получил несколько подводных пробоин. Правда, Юшин не видел таких пробоин и думает так только потому, что броненосец сильно накренился, а между тем он сам никакого сильного взрыва, каким был бы взрыв пороховых погребов или мины, не слышал.

Почти перед самую гибелью корабля он прошел от своего места в носовом каземате до самой кормы и имел случай видеть все разрушения надводной части броненосца. Случилось это следующим образом: незадолго до поворота, в носовой каземат, в котором находился Юшин, попали один из другим два снаряда, выбившие всех людей, там находившихся, кроме самого Ющина и его начальника — артил-

лерийского кондуктора Чепакина. Произошел большой пожар, потушить который им двоим было не под силу. Тогда Чепакин приказал Ющину пробежать на корму и привести оттуда людей. Пробираясь между обломками, он увидел, что борта спардека во многих местах пробиты и разворочены. В палубе были громадные провалы и требовалась большая осторожность, чтобы не упасть туда. Офицерское помещение и адмиральская каюта были совершенно разрушены и объаты пламенем. Никаких людей Ющин в корме не нашел, трюмно-пожарный дивизион был, должно быть, уже весь выбит из строя и кругом только валялась масса трупов. Обезумев от ужаса, он вскочил на левый срез и хотел пробраться на верхнюю палубу, но тут увидел, что она вся пылает, в особенности задний мостик, и побежал назад в свой каземат, чтобы сообщить обо всем виденном кондуктору.

Только он успел добежать до своей пушки, как броненосец сразу лег на бок и перевернулся вверх килем. Вода моментально хлынула в орудийные порта и заполнила каземат. Ющин уже не мог через них выскочить и очутился на потолке: тут он инстинктивно ухватился за тонкую паровую трубу, а затем, разорвав на себе платье и ощупав ногой полупортик, нырнул в него и, продолжая работать руками и ногами, вскоре выплыл на поверхность, несколько раз захлебнувшись водой.

Первое, что он увидел, была подводная часть его корабля, на которой стояло человек

восемь матросов, остальные же погибали той же ужасной, мучительной смертью, какой погибли и их товарищи с «Александра III». Увидев Ющина, один из этих матросов, минный машинист Петов, крикнул ему: «Плыви сюда» и, сняв с себя рубашку, старался подать ему один конец ее. Ющин ухватился было за рукав этой рубашки, но его сейчас же отшибло волной от подводной части, и он увидел невдалеке несколько обломков дерева, на которых держались четыре матроса; ему после некоторых усилий удалось подплыть к ним и здесь он крепко ухватился за обломок реи. Недолго пришлось этим пяти человекам проплавать вместе; вскоре обломки с находящимися на них людьми были волнами разнесены в разные стороны, а еще через несколько минут начало темнеть, и Ющин совершенно потерял других из виду; подводной же части «Бородина» давно уже не было видно.

Три часа продержался Ющин на своем обломке, бросаемом из стороны в сторону волнами в совершенно темноте; многое, должно быть, почувствовал он за это время и, должно быть, еще через некоторое время, обессилев, пошел бы ко дну, как и другие его товарищи, но по какому-то странному велению судьбы он почему-то был подобран одним из трех японских миноносцев, проходивших мимо него.

Броненосец «Ослябя», под командой капитана I ранга Бэра перед самым началом боя был головным левой колонны. Хотя на нем и развевался флаг адмирала фон Фелькерзама, но

самого адмирала уже три дня не существовало, и только тело покойного, залитое в цемент, в гробу стояло в походной церкви броненосца. Во время открытия огня японской эскадрой «Ослябя» все еще оставался головным левой колонны, так как броненосцы 1 отряда еще не вступили впереди него в линию и, должно быть, вследствие этого на нем и был сосредоточен огонь всех концевых японских кораблей, а именно отряда броненосных крейсеров. Чтобы быстрее вступить в кильватер «Орлу», на «Ослябе» было положено лево руля, но до того, как линия выровнялась, «Ослябя» был буквально осыпаям снарядами, покрывшими его палубы убитыми и ранеными, и успел получить от снаряда крупного калибра большую подводную пробоину в ному с левой стороны, которая заставила его сразу накрениться и сесть на нос. После вступления в кильватер попадания заметно уменьшились, но все же их было много, и вскоре на броненосце была подбита носовая 10-дюймовая башня, перебита подача к носовому каземату и получено еще несколько снарядов в нос.

Через полчаса после начала боя могли еще действовать только кормовая 10-дюймовая башня и кормовые орудия, вся остальная артиллерия левого борта была подбита. Около половины третьего в носовую часть броненосца на левом борту, недалеко от первой большой пробоины, против 10-дюймовой башни, попал второй снаряд, разорвавший борт в пробоину громадных размеров. В образовавшееся отверстие в

броненосец хлынула вода. Отверстие было настолько велико, что, по словам очевидцев, из него вывалились хранившиеся в одном из помещений против этого места пустые мины заграждения. В то же время другим снарядом была сделана пробоина у ватерлинии в борту, против задней шестнадцатой угольной ямы, и вода, заполнив яму, выпучила уже попорченную, должно быть, тем же снарядом переборку, отделяющую ее от жилой палубы, и хлынула туда, недалеко от перевязочного пункта.

Крен начал быстро увеличиваться, и «Ослябя» еще глубже сел носом, вследствие чего он застопорил машины и вышел из строя, все более и более ложась на левый борт. Вода настолько стремительно вливалась в пробоины, что опрокидывала и уносила доски, койки, словом, все, чем старались заделать эти пробоины, и чем больше ложился броненосец, тем большее количество воды попадало в него из отверстий, выбитых снарядами в борту выше ватерлинии.

Послышалась команда: «Спасаться», и люди, собравшиеся на правом борту, начали прыгать в воду. Командир ранен не был и распоряжался до самого последнего момента. Когда его уговаривали спастись, он отвечал, прощаясь: «Идите, спасайтесь, я не уйду». Последним упрашивал его броситься в воду его ординарец, квартирмейстер Михайлов, принесший ему две койки. Капитан 1 ранга Бэр обнял его и сказал: «Иди, спасайся», а сам ушел в боевую рубку, после чего его больше не видели. Старшего офи-

цера Похвиснева видели во время боя лежащим раненым на рундуках в жилой палубе. Никто из боевой смены машинной команды и механиков наверх выйти не успел и все они остались на своих местах. Когда крен дошел до батарейной палубы, броненосец быстро лег на бок, зарывшись носом, и затем носом вперед плавно пошел ко дну. До последнего момента по нему не переставали стрелять, и многие, находившиеся уже в воде, были убиты осколками рвавшихся между ними снарядов. К плававшей команде погибшего броненосца сейчас же подошли миноносцы «Буйный», «Быстрый» и «Бравый» и начали спасать людей, причем первому удалось спасти больше всех, около двухсот человек.

Броненосец «Сисой Великий» в начале боя мало терпел от огня неприятельской эскадры, но как только из строя вышел «Ослябя», на нем сразу почувствовали, что теперь часть японских пушек, освободившихся после гибели «Осляби», свой огонь перенесла на него. Очень много снарядов попадало в броню, но ни один не пробивал ее. Самые сильные повреждения броненосец получил с правого борта около четырех часов, должно быть, немного ранее, когда эскадра сражалась с японскими броненосными крейсерами с правой стороны. Броненосец подряд получил два снаряда в батарею, произведшие там сильный пожар, пробоину у ватерлинии в носу, заполнившую носовое отделение водой, и снаряд в жилую палубу, также произведший значительный пожар, вследствие чего он на пятнадцать

минут вышел из строя влево. Эскадра в это время проходила мимо своих транспортов и крейсеров, и крейсер «Дмитрий Донской», подойдя к «Сисою», принял на это время на себя огонь неприятеля и заслонил его. Пожар в батарее был потушен только через два часа, и от него сильно пострадали как сами орудия, так и приспособления для подачи патронов к ним.

В восемь часов вечера стемнело, и броненосец, не имея возможности поспеть за другими судами из-за своей пробоины у ватерлинии в носу, которую он принимал много воды, — начал отставать от них. Потерявши других из виду, на «Сисое Великом» приступили к заделыванию пробоины в носу, но работа эта на увенчалась большим успехом, так как пластырь водой постоянно срывало, вода продолжала прибывать и откачивать ее пришлось всю ночь. Все время с вечера и до трех часов ночи на броненосец производились атаки японских миноносцев, всякий раз удачно отбиваемые. Около двух часов ночи одному из миноносцев удалось удачно выпустить мину, которая попала и взорвалась у рулевого отделения. Потеряв руль, «Сисой» продолжал идти, управляясь машинами, но когда к рассвету стало ясно, что дойти до Владивостока он рассчитывать не может, — повернул назад к острову Цусиме. Около шести часов утра на горизонте показался крейсер «Владимир Мономах» и миноносец «Громкий», направлявшиеся к тому же острову. Когда они приблизились, на «Сисое Великом» сделали сигнал «Мо-

номаху»: «Спасите команду», на что он ответил: «Спасти не могу, сам затону через несколько минут», и пошел дальше.

Положение броненосца было очень тяжелое, он имел крен на левую сторону и по верхнюю палубу сидел носом, корма же была поднята сильно кверху. На горизонте показались три неприятельских вспомогательных крейсера и быстро направились к «Сисою», который сигналом просил их спасти команду и стал спускать баркас с целью погрузить туда раненых. Японцы также спустили шлюпки, которые подошли к броненосцу и начали принимать людей. Крейсера же подошли к «Сисою Великому» с целью взять его на буксир, но буксир завести не успели, как вдруг броненосец перевалился на правую сторону и пошел ко дну.

Следующим за «Сисою Великим» в строю шел броненосец «Наварин», он так же, как и последний, до гибели «Осляби» мало страдал от неприятельских выстрелов и первую крупную пробоину 12-дюймовым снарядом получил в кормовую часть левого борта, очень близко от ватерлинии, в самом начале четвертого часа. Через некоторое время, должно быть, около четырех часов, он получил совершенно такую же пробоину, тоже в корму у ватерлинии, симметрично первой, с правой стороны. Эти снаряды произвели сильные разрушения в корме и зажгли кают-компанию, которая совершенно была ими разрушена. Пожар, после больших усилий, был потушен, а пробоины наскоро заделаны

настолько, чтобы не пропускать большого количества воды. До вечера, если не считать больших разрушений и пожаров наверху, броненосец вблизи ватерлинии имел еще одну пробоину с кормы в левом борту и одну в носу, на правой стороне, около кондукторских кают. В середине боя осколками снаряда, попавшего в крышу носовой башни и снесшего 47-миллиметровую пушку, был ранен в живот и ноги командир, капитан 1 ранга барон Фитингоф, который сейчас же был унесен в операционный пункт. Его место занял старший офицер, капитан 2 ранга Дуркин. Кроме того, во время боя были ранены штурман лейтенант Рклицкий и мичманы Лимишевский и Щелкунов.

После окончания артиллерийского боя, когда на «Николае I» был показан курс и поднят сигнал: «Следовать за мной», и оставшиеся в строю суда увеличили ход. «Наварин» тоже старался за ними следовать, хотя на таком ходу у него садилась корма и он своими кормовыми пробоинами принимал все большее количество воды. До девяти часов вечера броненосцу удавалось поспевать за эскадрой, успешно отбивая все минные атаки, но к этому времени он настолько погрузился кормой, что вода заливала кормовой срез и доходила до 12-дюймовой башни. Невозможно было продолжать идти таким ходом, и он уменьшил его, а когда все корабли быстро скрылись из виду в темноте, — совсем застопорил машины и начал подводить пластырь. Тут миноносцы со всех сторон начали от-

чаянно нападать на него; одно время их было более двадцати. Броненосец усиленно от них отстреливался и первое время ему удавалось не допускать их приближаться, но вот около одиннадцати часов один из нападавших миноносец, подойдя незаметно сзади, выпустил мину в корму броненосца. Мина взорвалась, послышался страшный удар, и всю корму залило водой. Тут среди команды произошло некоторое замешательство и не успели они прийти в себя, как другой миноносец выпустил мину, взорвавшуюся посередине корабля с правого борта; миноносец, при своем повороте обратно, был утоплен последними выстрелами «Наварина», который продолжал тихо двигаться вперед, сильно накренившись на правый борт. Чувствуя близкую гибель, все люди на броненосце бросали свои места и выбегали наверх; одни старались спустить шлюпки, другие метались по палубе, третьи прыгали в воду. Офицеры, сознавая безвыходность положения, прощались друг с другом. Действительно, броненосец накренился настолько, что стрелять уже больше не мог. Правым бортом он уже лежал на воде и видно было, как к нему подходят, отделившись от других еще два неприятельских миноносца.

Подойдя совсем близко с левого борта, они выпустили еще две мины, которые взорвались, после чего «Наварин» сразу перевернулся, задавив при этом те шлюпки, которые пред самую гибелью удалось спустить. Это было в первом часу ночи. Все сведения, которые я передаю

здесь, почерпнуты из рассказа матроса Седова, одного из трех спасшихся с «Наварина», который на следующий день был подобран из воды японским миноносцем и привезен им в плен. Рассказ о том, что он претерпел, шестнадцать часов носимый волнами, настолько интересен, что я не могу удержаться, чтобы также не привести его.

Когда Седов, после гибели броненосца, попал в воду, он очутился среди массы барахтающихся и плавающих матросов; большинство из них не успело запастись спасательными средствами и многие хватались за других и топили друг друга; все кричали и взывали о помощи, но японские миноносцы один за другим уходили, никого не спасая, сопровождаемые мольбами и проклятиями тонущих. За Седова тоже ухватился один — баталер Казняков — и чуть не потащил его ко дну, он еле успел от него вырваться, после чего тот сейчас же потонул. Кругом слышались отчаянные вопли и крики: «Не подплывай, утопий», «Не хватайся, все равно убью» и т. д. Седова, несмотря на пробковый матрас, которым он был опоясан, что-то сильно потянуло вниз и он довольно глубоко ушел под воду, но после некоторых усилий выплыл наружу. В это время с погибшего броненосца начало с большой силой выбрасывать на поверхность деревянные вещи, за которые хваталась команда, но в то же время этим деревом сильно калечило многих плавающих. Вблизи Седова одному матросу сломало руку, другому разбило челюсти, и он,

громко застонав, скрылся под водой, еще одному каким-то бревном разбило череп, но на нем был пробковый пояс и он продолжал мертвый плавать на поверхности.

Сначала было очень темно, но потом вошла луна и стало светлее, плававших оставалось все меньше и меньше, так как многие от страшной усталости и холода до того ослабевали, что выпускали из рук предметы, за которые держались, и шли ко дну. Бесконечно тянулась эта ночь. Наконец, стало рассветать и вошло солнце. День был ясный и кругом на горизонте никого не было видно. Должно быть, около семи часов утра на горизонте показался миноносец, шедший прямо на маленькую кучку оставшихся еще на поверхности воды людей. К этому времени на обломках держалось около пятидесяти матросов, и среди них, невдалеке от Седова, на спасательном круге держался лейтенант Пухов, к которому, когда выяснилось, что миноносец — японский, Седов обратился с вопросом, будет ли он их спасать. «Право, не знаю, голубчик», ответил Пухов: «Судя по тому, как они нас оставили вчера, думаю, что нет». Действительно, миноносец совсем в близком расстоянии прошел мимо и, несмотря на отчаянные вопли людей, махавших ему руками, не остановился, хотя не мог их не видеть и не слышать, и скоро скрылся из виду.

Кучка плавающих людей таяла, некоторые сходили с ума и дико хохотали. Один из матросов, тоже, должно быть, лишившись рассудка,

сзади подплыл к лейтенанту Пухову и вдруг со страшным криком схватил его за горло. «Агафонов, что ты делаешь, за что ты меня топишь?», прохрипел Пухов, но матрос, вместо ответа, продолжал топить лейтенанта с диким воплем, из которого ничего нельзя было понять. Седову стало жаль офицера, известного своей добротой к команде, и он, подплыв к ним, отбил его от матроса Агафонова, у которого съехал пояс, вследствие чего он перевернулся вниз головой и утонул. Недолго после этого проплавал и лейтенант Пухов на своем спасательном круге; он вдруг как-то странно замахал в воздухе руками и, потеряв, должно быть, сознание, пошел ко дну. Около Седова оставалось только семь человек, державшихся на большом такелажном ящике. Он тоже присоединился к ним, но и эти люди один за другим, обессилев, срывались и тонули. В конце концов Седов остался один и потерял сознание. Около четырех часов дня пятнадцатого мая его поднял проходивший японский миноносец, и здесь он опять пришел в себя, не сразу поверив тому, что он еще жив и находится среди людей.

Крейсер «Адмирал Нахимов» во время боя 14 мая хотя и получил несколько неприятельских снарядов, но ни один из них не попал слишком близко к ватерлинии, благодаря чему у него к вечеру не было особенно серьезных повреждений по корпусу и он свободно мог следовать за увеличившийся ход эскадрой. В самом начале минных атак, вскоре после восьми часов вече-

ра, он, однако, получил минную пробоину от неприятельского миноносца, по которому с крейсера не стреляли, так как приняли его за свой миноносец. Пробоина была в носу с правого борта, и, получив ее, крейсер принужден был выйти из строя и остановиться, чтобы подвести пластырь. На пробоину подвели три пластыря, но она была настолько велика, что вода заполнила все носовое отделение и все прибывала, хотя помпы непрерывно работали всю ночь, откачивая ее. Когда кончили работы по подводке пластырей, опять дали ход, но хотя машины и работали исправно, крейсер только медленно подвигался вперед, так как сильно сел носом.

Атаки неприятельских миноносцев, все время успешно отражаемые, продолжались до полуночи. Постепенно прибывавшая вода грозила «Нахимову» гибелью. Было ясно, что до Владивостока он не доберется, а потому с рассветом взяли курс к ближайшему берегу. По рассказам, вдали от крейсера сзади него все время шел японский миноносец, сообщавшийся со своими по телеграфу без проводов.

Около семи часов утра приблизились к берегу острова Цусимы и, спустив баркасы, начали грузить на них раненых. В это время к «Нахимову» приблизились японские вспомогательные крейсер и миноносец. После сигнала «Нахимова» японцы также спустили шлюпки и послали их к крейсеру, чтобы снять людей. Посланному с «Нахимова» на японский крейсер лейтенанту командир этого крейсера заявил, что если будет

сделана попытка утопить «Нахимов», он будет расстреливать всех плавающих на поверхности воды людей. На это вышеупомянутый офицер ответил ему, что крейсер уже тонет. Действительно, когда большая часть команды была перевезена на берег своими шлюпками, а остальные взяты японскими, крейсер «Адмирал Нахимов» около девяти часов утра 15 погрузился в воду. В это же время вдали были видны крейсер «Владимир Мономах» и миноносец «Громкий», направляющиеся к берегу.

Броненосец береговой обороны «Адмирал Ушаков», после прекращения артиллерийского боя, следовал за остальными кораблями, но, когда стемнело, не будучи в состоянии держаться за ними тем ходом, которым они шли, постепенно стал отставать. Удачно отразив все минные атаки, он на следующий день продолжал идти на НО, имея курс на Владивосток.

Около четырех с половиной часов дня впереди показались японская эскадра, от которой отделились два броненосных крейсера и быстро стали его нагонять. Приблизившись на расстояние выстрела, один из них поднял сигнал, извещающий о том, что адмирал Небогатов сдал эскадру. Это, должно быть, было сделано с целью заставить «Адмирал Ушаков» также капитулировать; но, вместо ответа, броненосец пошел на неприятеля и открыл по нему огонь. Бой продолжался недолго, тем более, что на броненосце были открыты кингстоны и он вскоре пошел ко дну. Как только «Ушаков» около ше-

сти часов вечера скрылся под водой, японцы спустили шлюпки и начали подбирать людей, которых было спасено более трех четвертей личного состава. Командир «Ушакова», капитан 1 ранга Миклуха, не пожелал быть спасенным и утонул. Гибель «Ушакова» интересна еще в том отношении, что наглядно показывает, как немного людей потерял бы адмирал Небогатов, если бы он приказал топить суда, или же поступил бы подобно этому броненосцу.

Крейсер «Дмитрий Донской», после дневного боя, в котором получил лишь весьма незначительные повреждения в верхние надстройки и шлюпки, вечером держался за крейсерами «Олег» и «Аврора», шедшими на юг, но, не имея возможности следовать за ними с той скоростью, какую они развили, быстро стал от них отставать и с наступлением темноты совсем потерял их из виду и повернул на НО. Успешно отбив ночью минные атаки, крейсер утром следующего дня на увидел миноносец «Буйный», на котором находился адмирал Рожественский. Адмирал на «Дмитрий Донской» перейти не пожелал и был перевезен на «Бедовый», который и ушел вместе с «Грозным». «Буйный» же остался около «Дмитрия Донского», с которым и продолжал путь. Вскоре выяснилось, что он следовать за крейсером не может, и потому с него, кроме команды, спасенной с «Ослябя» и взятой на «Донской» раньше, была снята и собственная команда, а самый миноносец утоплен несколькими выстрелами, после чего крейсер

продолжал путь по курсу NO 20⁰.

Около четырех часов вечера на горизонте впереди курса были усмотрены дымки, а справа вдали на траверзе показалась неприятельская эскадра, шедшая контр-курсом, вследствие чего «Донской» круто повернул на NW с расчетом пройти левее острова Дажелет. Через несколько времени на месте дымков с правой стороны показались три крейсера второго класса «Итсукушима», «Матсушима» и «Хашидате», и броненосец «Чин-Йен», а к пяти часам с левой стороны показалось два трехтрубных быстроходных крейсера, «Нийтака» и «Отава», последние быстро приближались. Сознавая невозможность бороться с этими шестью кораблями, решено было попытаться выбраться на остров Дажелет, до которого оставалось двадцать пять миль, и крейсер направился туда полным ходом около тринадцати узлов. Крейсера с левой стороны быстро нагоняли, и в пол седьмого с одного из них был сделан первый выстрел; «Дмитрий Донской» отвечал, и бой завязался.

Сперва попаданий было мало, но через несколько времени японцы пристрелялись, и крейсер получил несколько пробоин и в нескольких местах загорелся. Один из снарядов попал в передний мостик, где осколками его были ранены командир, капитан 1 ранга Лебедев, и старший штурман, подполковник Шульц, и убит артиллерийский офицер, лейтенант Дурново. Положение было тем более тяжелое, что каждый снаряд, попадавший на верхнюю палубу, выбивал

из строя массу людей, так как здесь толпились снятые с «Буйного», которых было около двухсот семидесяти человек. Все же первое время бой был еще возможен, потому что четыре старых неприятельских корабля только медленно приближались, и их огонь был мало действителен, но вот снарядом вдруг разбило рулевой привод, и крейсер начал катиться как раз в сторону этих крейсеров; попадания значительно увеличились.

К концу боя «Дмитрий Донской» не мог развить больше пяти узлов хода из-за того, что давление в котлах, вследствие пробитой трубы, сильно упало. К счастью, начало темнеть, и бой прекратился. Начались минные атаки, которые без успеха для японцев продолжались до десяти часов вечера. В темноте крейсер подошел к острову и стал сперва в расстоянии четырех кабельтовых, а затем, приблизившись до двух кабельтовых к берегу, отдал якорь и начал на уцелевших шлюпках перевозить на берег команду. Перевозка была закончена к шести часам утра, после чего крейсер с немногими оставшимися на нем людьми, под командой старшего офицера, капитана 2 ранга Блохина, снялся с якоря и отошел на 45-саженую глубину. Тут на нем были открыты кингстоны, и «Дмитрий Донской» медленно и без крена пошел ко дну, остававшиеся же на нем люди на баркасе вернулись к берегу.

Крейсер «Владимир Мономах», после общего дневного сражения, сперва шел в кильватер другим крейсерам, непосредственно за «Дмитрием Донским»; вскоре же после наступления

темноты остальные суда были потеряны из виду, и крейсер остался один. На момент в темноте опять показался «Донской», идущий контр-курсом и прошедший полным ходом за кормой с левого борта на правый. После этого крейсер повернул на NO и взял курс на Владивосток. До девяти часов было отбито три минных атаки, и около этого времени сзади кормы показался миноносец, сделавший условный сигнал; это был «Громкий», и ему было приказано держаться возможно ближе за кормой. Сейчас же вслед затем крейсером была получена мина в правый борт от неприятельского миноносца, совсем близко подошедшего к «Владимиру Мономаху». Видевшие этот миноносец говорили, что, подходя, перед тем, как выпустить мину, он сделал тот же опознательный сигнал, который за несколько времени до этого делал «Громкий». Взрыв был настолько силен, что машина на момент остановилась, а прислугу 6-дюймового орудия, под которым он произошел, выбросило в орудийный порт за борт. Начали подводить пластырь, но этому сильно мешали не прекращавшиеся минные атаки, во время которых приходилось давать ход. «Громкий» продолжал держаться около крейсера и только на рассвете, когда последний окончательно застопорил машину, дал полный ход и ушел, сообщивши, что идет во Владивосток.

К полуночи подводка пластыря была уж почти окончена, как вдруг, чтобы увернуться от новой атаки, пришлось дать полный ход, при-

чем концы, закреплявшие пластырь, оборвались, и вода начала прибывать с новой силой. Видя невозможность продолжать путь во Владивосток, решено было идти к берегу и на него выброситься, почему курс переменяли к West. Крейсер продолжал двигаться под сильным, все увеличивающимся креном; атаки неприятельских миноносцев продолжались до двух часов ночи, но, к счастью, больше ни одной мины получено не было. Вскоре после рассвета открылся берег, а около шесть часов утра был усмотрен «Сисой Великий», который сигналом просил спасти команду. Находясь сам в весьма критическом положении, «Владимир Мономах» ответил, что сделать этого не в состоянии, и пошел дальше. Около восьми часов утра подошли к острову Цусиме; вода в это время уже подходила к топкам, пар упал до пятнадцати фунтов и крейсер подвигался вперед только самым малым ходом. Начали спускать шлюпки, на которые помещали раненых. К «Мономаху» подошел японский вспомогательный крейсер и также спустил шлюпки, которые подошли к нему, на них поместилась часть команды, остальные же перebrались на японское судно вплавь. Последними, остававшимися на «Владимире Мономахе» людьми были открыты кингстоны, и он, благодаря своей большой пробоине, весьма быстро пошел ко дну около девяти часов утра.

Крейсер I ранга «Светлана» в самом начале боя получил в носовую часть ниже ватерлинии значительную пробоину. Вода в таком

количестве хлынула в нее и так быстро стала прибывать, что люди, бывшие в носовых 6-дюймовых погребах, еле успели выбраться оттуда по трубе элеватора, и есть предположение, что два человека так там и остались. Носовое отделение было все затоплено, и крейсер вследствие этого сильно сел носом и не мог уже дать больше пятнадцати узлов хода. К счастью, переборки выдержали, и вода в другие отделения не попала. Кроме этой пробоины, «Светлана» во время дневного боя получила еще одну небольшую пробоину у ватерлинии, остальные повреждения были незначительны и начинавшиеся пожары удавалось всякий раз потушить в начале их возникновения. Крейсер все время держался в кильватер другим крейсерам, но, когда стемнело, полным ходом пошел во Владивосток.

Ночь прошла спокойно, никого из других судов, кроме миноносца «Быстрый», шедшего тем же курсом, видно не было. На рассвете 15-го с правой стороны замечено было несколько неприятельских судов, шедших, по-видимому, малым ходом. Они скоро исчезли из виду, но в непродолжительном времени с правой же стороны, позади траверза, опять появились две неприятельских быстроходных крейсера, которые, увидав «Светлану», сейчас же погнались за ней и быстро начали приближаться. Впереди справа был виден остров Дажелет, с левой же стороны вдали еле вырисовывался Корейский берег. После совещания с офицерами командир решил выброситься на последний, в случае же,

если крейсер не успеет дойти, принять бой.

Между тем стало ясно, что от нагоняющих неприятельских крейсеров уйти невозможно, и когда они подошли на сорок пять кабельтовых, «Светлана» открыла огонь. Неприятель отвечал, и бой завязался. Вскоре крейсер загорелся в нескольких местах сразу и, получив много как надводных, так и подводных пробоин, начал тонуть; на нем уже было очень много убитых и раненых, до берега оставалось еще около пятнадцати миль, а бой все продолжался, пока командиру не доложили, что больше стрелять нечем. Кормовые патронные погреба были пусты, носовые же уже почти сутки были под водой.

Тогда командир отдал распоряжение команде спастись и, потребовав к себе минного офицера, приказал взорвать крейсер, но и этого исполнить нельзя было вследствие того, что погреб уже был затоплен. Японцы продолжали стрелять по «Светлане», которая, не имея ходу, так как главная паровая труба была перебита, медленно погружалась. Они не прекращали стрельбы по «Светлане» и плавающим кругом людям до тех пор, пока около пол одиннадцатого утра крейсер не скрылся под водой. Много людей было убито уже на поверхности воды. Покончив со «Светланой», неприятельские крейсера полным ходом ушли на юг, и бывшие на воде люди потеряли всякую надежду быть спасенными. Во время этого последнего боя был на баке убит командир, капитан 1 ранга Шеин. Старший офицер, капитан 2 ранга Зуров, также

перед самой гибелью крейсера был ранен в батарейной палубе и погиб вместе с крейсером. Лейтенанты Арцыбашев и Толстой оба убиты, первый — осколками в голову в батарее, второй — в то время, когда он пытался спустить гребной катер для спасения раненых.

Только через пять часов, когда уже многие из плававших от изнеможения и холода утонули, появилось большое двухтрубное судно, принятое сперва за наш транспорт «Корею», но оказавшееся впоследствии японским вспомогательным крейсером «Америка-Мару». Подойдя к месту катастрофы, крейсер спустил шлюпки и начал подбирать оставшийся экипаж «Светланы». всего была спасено двести семнадцать человек офицеров и команды; столько же было убито во время боя и погибло в воде; среди последних были лейтенанты Воронеж, мичман граф Нирод и прапорщики Свербеев и Акатьев.

Миноносец «Быстрый», шедший вместе со «Светланой», увидевши, что неприятельские крейсера нагоняют, и не имея возможности ее поддержать, полным ходом пошел к Корейкому берегу, куда и была высажена команда. Миноносец отошел от берега и был взорван.

Из погибших больших судов остается сказать несколько слов о транспорте «Камчатка», с которого спаслось всего пятьдесят шесть человек, главным образом, мастеровых. По их словам, «Камчатка» главные повреждения получила около четырех часов дня, когда в нее попало несколько снарядов от проходивших

неприятельских броненосных крейсеров. Одним из первых снарядов, снесшим половину мостика, был убит командир, капитан 2 ранга Степанов, и тяжело ранен старший офицер, лейтенант Никонов, оставшийся лежать на мостике. На транспорте произошла паника, думали, что он сейчас пойдет ко дну, и несколько человек команды выскочили за борт. Но «Камчатка» продолжала держаться на воде и не потеряла возможности управляться.

Только через некоторое время, находясь всего в одном кабельтове от «Суворова», она около пол седьмого вечера 14 мая была окружена несколькими неприятельскими крейсерами второго класса и миноносцами. Все они подошли на очень близкое расстояние и открыли по транспорту убийственный огонь. Транспорт был весь в огне и вследствие пробоев имел несколько отделений затопленными, но, благодаря переборкам, которые не сдали, продолжал довольно долго плавать на воде и потонул только около семи часов вечера, почти одновременно и вблизи от «Суворова», которого в то время минами топили неприятельские миноносцы.

Перед самой гибелью удалось спустить баркас и шестерку. Мичман Аристов, у которого рука была оторвана, перед тем, как сажать людей на баркас, раздавал им деньги, вынутые из судового ящика, говоря: «берите, вам пригодится». Все это происходило под огнем, и лейтенант Ген был убит, будучи уже на шестерке.

Перед самой гибелью один из механиков,

служивших при мастерской, предложил раненому лейтенанту Никонову поднять белый флаг, чтобы японцы перестали стрелять, но последний уже умирал и несколько раз в забытии проговорил: «Все, что хотите, только не флаг». Японские суда продолжали стрелять до тех пор, пока «Камчатка» и «Суворов» не исчезли под водой, после чего ушли и скрылись из виду.

Что касается судьбы миноносцев, то из них главного внимания заслуживают миноносцы «Буйный» и «Громкий».

«Буйный» под командой капитана 2 ранга Коломейцева, не зная о смерти адмирала Фелькерзама и будучи приказом назначен на случай надобности помогать ему, видя критическое положение «Осляби», около двух часов сорока минут сейчас же пошел к нему и подоспел как раз вовремя, так как «Ослябя» уже погружался. Спустивши вельбот, сделавший три рейса, «Буйный» принял двести четыре человека офицеров и команды. К месту гибели подошли еще два миноносца: «Бравый» и «Быстрый», которые только спасали людей. Но тут в это-то место японцы и сосредоточили сильнейший огонь, и миноносцы принуждены были отойти, а поздно пришедший «Бедовый» уже вовсе не был в состоянии спасти погибающих.

Оставив место гибели «Осляби», «Буйный» пошел к транспортам и около трех часов сорока пяти минут увидел «Урал», который стоял на месте и спускал шлюпки, спасая людей; пройдя дальше, с миноносца усмотрели отдельно от

нашей главной эскадры остов горевшего броненосца «Суворов». Капитан 2 ранга Коломейцев, под сильным огнем неприятеля, направленным в «Суворова», приблизился к нему и, увидевши на правом срезе у 6-дюймовой башни кучку офицеров штаба, которые махали руками и что-то кричали, подошел к наветренному борту, выбросил койки вместо кранцев и приготовился принять людей. Раненого адмирала Роже-ственского вынесли из 6-дюймовой башни и, пользуясь зыбью, перебросили на миноносец, где его на руки приняла команда, затем с «Суворова» начали соскакивать чины штаба и двадцать три человека нижних чинов броненосца. У борта стоял прапорщик фон Курсель, которому один из офицеров штаба предложил также перейти, но он от этого отказался, и «Буйный» отошел от броненосца.

Это было около половины шестого вечера. Подойдя к крейсерам, флаг-капитан приказал поднять сигналы: «Адмирал передает командование адмиралу Небогатову» и «Адмирал находится на миноносце ранен»; кроме того, эти сигналы были переданы на ближайшие крейсера и миноносцы посредством семафора. Так как за дальностью сигнал этот на «Николае I» не разобрали, сделано было распоряжение, чтобы «Безупречный» пошел к «Николаю I» и передал бы это и приказание вести эскадру во Владивосток. «Буйный» же стал держаться около крейсера «Дмитрий Донской».

Когда около половины восьмого адмирал

Рожественский пришел в себя и узнал, что штаб спасен, он приказал, чтобы «Бедовый» шел к «Суворову» спасать команду, но искать «Суворова» было уже невозможно и, как оказалось впоследствии, он к этому времени уже был утоплен неприятельскими миноносцами. «Буйный» продолжал держаться за «Дмитрием Донским». В час ночи миноносец лег на N, чтобы идти этим курсом до рассвета. Один котел сгорел, машина не давала более ста тридцати оборотов и угля не могло хватить до Владивостока, вследствие чего штабом адмирала был собран совет, на котором решено было идти к берегу, высадить там адмирала, а миноносец уничтожить; в случае же встречи с неприятельским крейсером, для того, чтобы не подвергать расстрелу адмирала, поднять белый флаг и флаг Красного Креста, а миноносец сдать. Так как возможность встречи с японским крейсером была более вероятна около Корейского берега, то, несмотря на то, что до него оставалось лишь около шестидесяти пяти миль, решили идти к японскому.

С рассветом увидели на West два японских трехтрубных крейсера и повернули от них на Ost; они, по-видимому, «Буйного» не заметили и продолжали идти своим путем. Через полчаса впереди увидели «Дмитрия Донского» с двумя миноносцами и пошли на него. «Дмитрий Донской», несмотря на поднятые на «Буйном» позывные, приняв его за японца, стал уходить на Ost, и только, когда позывные были сделаны по телеграфу, опять повернул назад. В это время

командир «Буйного» доложил адмиралу, что миноносец не в исправности и дойти до Владивостока не может, и предложил ему перейти на «Дмитрия Донского», но от этого адмирал, однако, отказался и решил перейти на миноносец «Бедовый», который показал, что имеет на двое суток угля и что машины в полной исправности.

Катер с «Дмитрия Донского» перевез адмирала и штаб на «Бедовый», который вместе с «Грозным» пошел дальше. После этого с «Буйного» были перевезены на «Дмитрия Донского» спасенные с «Осляби» люди, и крейсер с миноносцем совместно продолжали путь. На момент на горизонте показались неприятельские миноносцы, которые, впрочем, быстро скрылись, но вскоре выяснилось, что «Буйный» поспеть за «Дмитрием Донским» не может, о чем последний был извещен сигналом. Он остановился, «Буйный» подошел к борту и, по общему совету, было решено снять команду с миноносца, а его утопить, что сейчас же и было исполнено. Взрыв, приготовленный на «Буйном», не удался, по нему с «Дмитрия Донского» еще было сделано восемь выстрелов, после чего он пошел ко дну в половине двенадцатого дня в семидесяти милях от острова Дажелета.

Миноносец «Громкий», под командой капитана 2 ранга Керна, ночью все время продолжал держаться около «Владимира Мономаха», получившего мину, рассчитывая в случае гибели последнего снять с него людей. Только утром, убедившись в том, что крейсер успеет добраться

до берега, он отделился и пошел во Владивосток.

Вскоре на горизонте показались два неприятельских миноносца и погнались за «Громким». Один из них был очень большой, в шестьсот тонн, другой же — обыкновенный, средней величины. Они довольно быстро приближались и открыли по нему огонь, держась на довольно большом расстоянии, так как, по-видимому, боялись его мин и пулемета.

Видя, что «Громкому» не уйти, капитан 2 ранга Керн решил принять бой и, повернув внезапно навстречу неприятелю, пошел прямо на большой миноносец, на котором так растерялись от такого неожиданного маневра, что даже застопорили машины. «Громкий» выпустил в него мину в одном кабельтове расстояния, но, к несчастью, с нею повторилось то, что уже имело место несколько раз во время практических стрельб и о чем командир «Громкого» несколько раз доносил, а именно — благодаря недостаточному заряду или плохому качеству пороха, мина тихо выползла из аппарата и, ударившись о кромку его хвостовой своей частью, дальше не пошла. У японских миноносцев мин в аппаратах не было.

«Громкий» сначала весьма удачно маневрировал, стараясь прижать большой неприятельский миноносец к берегу, причем выпустил в него еще одну мину, но это уже было сделано, когда оба противника шли полным ходом, и мина прошла у него под кормой. Скоро на «Громком» неприятельскими снарядами были

выведены три котла, причем кочегары у них были сварены, сбиты все орудия, и он, прекратив огонь, начал тонуть. Японцы, увидя это, как будто решили подойти борт о борт, но, заметив, что вся команда стоит наверху, должно быть, предположили, что на миноносце решили принять абордаж и с расстояния нескольких десятков сажен открыли убийственный огонь по стоявшим на палубе людям. Командир тогда приказал спасаться, и люди начали выскакивать за борт. Миноносец уже погружался, когда капитан 2 ранга Керн крикнул судовому механику, чтобы он бросался в воду. В это время он сам был смертельно ранен, а сейчас же вслед за ним был убит мичман Шелашников. Когда около одиннадцати часов утра «Громкий» окончательно утонул, японские миноносцы подобрали плававшую команду.

Интересно, что некоторые из бывших на «Громком» утверждают, что в то время, когда они плавали в воде, одного из матросов схватила акула около самого борта японского миноносца.

Японские матросы будто бы также видели ее и кричали и били по воде, чтобы ее испугать.

Я слышал о присутствии акул во время боя у острова Цусимы от команд некоторых других судов, но думал, что это ошибка, так как в этих водах они не водятся и должны были бы в этом случае приплыть, следуя за эскадрой с юга, но показание людей с «Громкого» подтверждает последнее предположение.

Совершенно неизвестна участь миноносца «Безупречный», с него нет ни одного спасенного, а также нет и никаких сведений о том, как и при каких обстоятельствах он погиб. Один из тех, кто мог бы что-нибудь о нем рассказать, — это командир японского крейсера «Читозе», который по рапорту адмирала Того, возвращаясь к своей эскадре из бухты Амуратани, по дороге встретил русский контр-миноносец и утопил его.

Г. Н. бар. Таубе

Существуют события, оставившие неизгладимую память в истории России. Существуют катастрофы, раны от которых не заживают в душах потомков.

К таким событиям, к таким катастрофам относится и Цусимский бой, 95-летие которого будет отмечено в самом начале третьего тысячелетия.

Воды Цусимского пролива и беспощадное время давно уже поглотили всех участников этой трагической для Российского флота битвы. Но остались их свидетельства, неоднократно звучали их голоса, когда чудом уцелевшие в этой и во всех последующих катастрофах участники боя собирались вместе, чтобы отметить очередную годовщину Цусимского сражения.

Увы, это произошло уже в эмиграции, и их голос никогда бы не был услышан потомками, живущими в России, если бы в распоряжении издательства «Облик» не оказались их воспоминания, посвященные 25-летию сражения при Цусиме. Изданные 75 лет назад мизерным тиражом в Праге, они были практически недоступны широкому кругу интересующихся историей Российского флота.

Тяжелый удар был нанесен Российской Державе двадцать пять лет тому назад у острова Цусима. И многие современники склонны были считать его сокрушающим. Слова упреков и осуждения были сказаны ими по адресу тех, кто острее других переживал происшедшее.

За двадцать пять лет многим открылась правда. «Крестный путь», «чудо», «неповторимый и беспримерный» — вот таким представляется теперь поход от Либавы до Цусимы. И можно с уверенностью сказать: в 1930 году на судах под Андреевским флагом и под шпилем Адмиралтейства в Санкт-Петербурге достойно *было бы* отмечено двадцатипятилетие рокового дня, и героями чувствовали бы себя участники похода эскадры адмирала Рожественского.

Но нет России. Нет Российского флота, через несколько лет после Цусимы воскресшего и обновившегося. И только мы, не расставшиеся с мыслью о Родине и не изменившие флагу святого Андрея эмигранты, имеем возможность еще раз вспомнить все трудности похода II эскадры, вспомнить всю обреченность боя у Цусимы, вспомнить всех павших в бою 14 и 15 мая 1905 года при исполнении своего долга перед Родиной.

И мы вспоминаем.

Во всех странах земного шара, во всех широтах и долготах собирались в эти дни мы — а вместе с нами и все русские люди, — вспоминали события, происшедшие двадцать пять лет тому

назад. Собирались — «чтобы освежить в памяти героический поход 2-й Тихоокеанской эскадры под флагом генерал-адъютанта вице-адмирала Рожественского; чтобы отдать дань нашего глубочайшего уважения участникам этого единственного, небывалого в истории флотов мира похода и последовавшего затем боя; чтобы мысленно преклонить колена перед памятью тех, кто в пучинах Японского моря нашел свое вечное успокоение» — как говорил Председатель Всезарубежного Объединения Морских Организаций адмирал А. И. Русин, открывая торжественное заседание в Париже.

Оканчивая же речь, адмирал Русин обратился к участникам похода со следующими словами: «Господа участники боя и беспримерного похода II-й эскадры Тихого океана! Обращаюсь к вам как один из старших чинов флота; низко вам кланяюсь за ваши деяния и подвиги; пусть пережитые вами испытания и ужасы и боевой, морской и житейский опыт послужит фундаментом будущему флоту новой Великой России! Да продлит Господь Бог ваши дни на многие, многие лета и дарует вам счастьем стать участниками и воссоздателями славного Императорского Российского Флота! А память всех погибших и почивших участников похода и боя — предлагаю почтить вставанием!»

Эти слова уважаемого всеми нами адмирала, сказанные перед Собранием в Париже, пусть разнесутся по всему миру. Они выражают чувства всех нас, в рассеянии сущих.

И этот скромный Сборник пусть будет венком на могилу ушедших и данью глубочайшего уважения ко всем, совершившим поход с эскадрой Адмирала Рожественского.

*Лейтенант Стахевич
Владимир Колесников*

Кан. 2 р. Г. К. Граф, Ст. Бригад
**Памяти геройски погибших
в Цусимском бою офицеров и команд**

Воспоминания о прелюдии страшных событий, обрушившихся на Россию — Японскую войну и заключительный аккорд ее — Цусимский бой, все более уходят в вечность и все меньше остается участников исторического похода II-й эскадры Тихого океана и этого величайшего морского боя.

Теперь, когда мы, как жалкие остатки разбитого корабля, разбросанные по лицу земли, дожили до двадцатипятилетней годовщины Цусимского боя и принуждены вспоминать его не офицерами Императорского Флота, а скромными тружениками-эмигрантами, особенно хочется воспроизвести в памяти не печальные итоги этого боя, в которых меньше всего виноваты экипажи эскадры, а образы героев, сражавшихся с бесконечным самоотвержением и погибших смертью славных на своих кораблях.

Этих героев несколько тысяч; их имена давно забыты и их отдельные подвиги даже не стали известны миру, скрытые от взоров его исчезнувшими в пучине морской кораблями. Но мы видели, как сражались эти корабли и по их действиям можем судить о подвигах их команд...

Перед моими взорами так же ярко, как двадцать пять лет тому назад, встает картина боя и славная гибель «Суворова», «Осляби», «Александра III», «Бородино», «Наварина» и несчастной «Камчатки»; в моей памяти живы рассказы о геройских боях и гибели «Ушакова», «Дмитрия Донского» и «Светланы»; я помню истерзанный вид броненосца «Орел»; пусть он сдался, превращенный в исковерканную грудку железа, но сражался он исключительно доблестно.

Какая незабываемая, красивая и трагическая картина боя наших славных сил, когда, сражаясь, гибели один за другим головные корабли, а их место занимали следующие, чтобы тоже погибнуть...

Головной броненосец — неприятель сосредоточил по нему всю силу своего огня — кругом ад: снаряды жужжат, разрываются и дождь осколков сыплется во все стороны, поражая все на своем пути. Броненосец маневрирует, стреляет, тушатся пожары, исправляются повреждения... все на своих местах, все воодушевлены одной мыслью — стрелять, во что бы то ни стало, стрелять; забыто все: опасность, раны, смерть, — нет малодушных, нет трусливых — все слились в одном порыве. Лишь уносятся

раненые, оттаскиваются убитые; к орудиям выходят все новые люди, пока еще есть откуда их взять.

Блеск выстрелов и непрерывный грохот исходят из всех орудий; но вот замолкло одно, замолчала башня... Все меньше становится их; наконец, стреляют три, два, одно орудие и все смолкает... все кончено — броненосец стал небоеспособен и беспомощно вышел из строя...

Вот внешняя картина боя на броненосце; заглянем теперь в души тех, которые это переживают. Ведь на каждом военном корабле каждый офицер и матрос имеют свои определенные обязанности, каждый является винтиком одного механизма, который работает только тогда исправно, когда они все на местах. От командира до последнего кочегара все должны отдавать всю свою энергию, все знания, чтобы способствовать общему успеху боя. Они должны забыть, что они люди, стать живыми механизмами, но такими, которые не только действуют, но и мыслят, применяясь к обстановке, — и это самое трудное.

Таким образом, раз корабль действует в бою хорошо, значит, и весь его экипаж на высоте, значит, он сражается геройски...

Бой приходит к концу, уже многих нет в живых, еще больше раненых, остальные пережили нечеловеческое напряжение и теперь переживают отчаяние бессилия — они опять стали только людьми.

Что дальше делать? Гибель корабля неминуема — спасения нет, минуты сочтены и все

же в их душах теплится какая-то искра надежды, что, может быть, удастся спастись.

Зловещий крен все увеличивается, охватывает невольное желание броситься за борт, в море, авось кто-нибудь подберет и, во всяком случае, жизнь продлится на два-три часа. Но не каждый может и это сделать; из нижних помещений, машин и кочегарных отделений уже невозможно выбраться и придется наблюдать, как вливается вода, как она все больше заполняет помещения, как под влиянием крена обрушатся некоторые механизмы, как вода медленно подступит к голове, станет трудно дышать и, наконец, последний вздох и... кончено. Железная коробочка сохранит на вечные времена трупы этих несчастных людей и она одна останется свидетельницей их предсмертных мук и стенаний...

Так сражались и так умирали в Цусимском бою русские моряки; разве можно более славно кончить свою жизнь, чем кончили они?

Разве не так же геройски вели они себя, как вели команды кораблей в самых победоносных боях? Разве при Цусиме не проявился тот же великий дух русских моряков и не достойны они той же славы?

Пройдут тяжелые годы и снова возродится Флот и этот новый Флот должен будет помнить Цусимскую драму, ту пользу, которую она принесла ему, и высоко чтить память погибших героев.

Флота Генерал В. А. Штенгер, Париж
Подготовка эскадры к плаванию

Во время японской войны Морское Министерство принимало различные экстренные меры для пополнения состава Флота ценными боевыми единицами. Между прочим, были сделаны попытки приобрести покупкой несколько судов, предназначенных для аргентинского правительства.

Этим делом был занят Главный Морской Штаб и велось оно, конечно, в совершенно секретном порядке. Однако, к этой операции было причастно столько людей, что секретность его становилась чисто номинальной.

Какая вакханалия происходила вокруг вопроса о покупке этих судов — трудно описать; кто только не был причастен к этому делу! Ухватить все нити, понять все махинации и не попасть впросак — была задача не легкая. Переговоры велись все с новыми и новыми агентами, и у каждого из них дело оказывалось вернее, чем у всех других.

Крупный американский капиталист Ф. внушал, по-видимому, наибольшее доверие. Его вызвали в Петербург. Тут произошел комичный инцидент: жандармский полковник установил наблюдение за проживающими в Европейской гостинице иностранцами-акулами, рьяно выискивая в их среде шпионов; приехавший Ф. со своей свитой возбудил в нем особые подозрения и всю эту компанию он с первого же момента стал преследовать по пятам, чем приводил ее в

немалое смущение; подозрения его по какому-то поводу еще более усилились, и, наконец, он пришел торжественно доложить о своей успешной деятельности; тут-то все и выяснилось, но немалого труда стоило убедить полковника, что Ф. вызван и его ждут с нетерпением, почему интерес жандармов к нему совершенно излишне проявляется.

Итак, Ф., как многим казалось, мог все же чего-то добиться в отношении аргентинских судов. Комбинация была сложная: необходим нейтральный флаг при покупке, но добыть его было не легко; все должно было происходить под покровом глубочайшей тайны, а при такой массе присосавшихся к делу людей сохранить секретность было едва ли возможно, и поэтому нужно было прибегать к самым разнообразным хитростям и уловкам.

Все это делалось среди громадной текущей работы Главного Морского Штаба и создавало немало хлопот своей сложностью и самим характером дела.

Различные данные привели, наконец, дело к такому положению, когда казалось, что одно из Южно-Европейских государств готово осуществить все намеченные предположения, и для ускорения дел туда специально было командировано доверенное лицо.

Письма его, приходившие из южной столицы, были в высшей степени интересны. Для успеха порученного ему дела он двигал там людьми, как пешками, образовывая партии, смещал

неудобных министров. Стоило это больших денег, но результата все же не дало. Оставалось войти в непосредственные секретные переговоры с аргентинским правительством.

Для этой цели был уполномочен адмирал А., который, снабженный весьма значительными средствами и полномочиями для совершения сделки, выехал через Париж по назначению. В Главном Морском Штабе, в Петербурге, сношения по этому делу, однако, продолжались с разнообразными искателями легкой наживы, но практического значения они уже не имели. Как и все предыдущие попытки, поездка адмирала А. благоприятных результатов не дала.

В то же время Начальник Штаба, адмирал З. П. Рожественский, лично вел дело о покупке двух броненосных крейсеров, построенных в Англии для аргентинского правительства и не принятых им. В этом деле мне пришлось принять близкое участие, и уже вскоре было совершенно ясно, что этих судов мы никоим образом не получим, несмотря на благоприятно складывавшиеся внешне обстоятельства.

Дело в том, что, по имевшимся у нас сведениям, эти суда секретно уже были запроданы, и наше повышение предлагаемой цены вело лишь к тому, что и противная сторона, для сохранения внешних условий свободной покупки, поднимала еще выше цену и была вообще очень щедрa.

Таким образом, наружно шла торговля, но мы уже знали, что последнее слово, во всяком

случае, останется не за нами. Поступавшие к нам донесения и агентурные сведения совершенно определенно это подтверждали. Однако, в обществе, конечно, таких сведений не было, и на Адмирала и Штаб сыпались со всех сторон ярые упреки в неумении провести это дело.

К тому времени Помощник Начальника Главного Морского Штаба, адмирал В., был назначен временно-командующим отрядом (в составе броненосца «Ослябя», крейсеров и миноносцев), который должен был из Средиземного моря пробираться на Дальний Восток. Долгое время броненосец «Ослябя» пробыл в серьезном ремонте в Специи.

Наконец, отряд тронулся и кое-как добрался до Порт-Саида. Тут произошла встреча с вышеупомянутыми продававшимися крейсерами, которые с английским экипажем, с японскими офицерами и под английским торговым флагом спешили в японские воды. Обидно было, что на виду наших боевых судов благополучно проходят сильные боевые единицы к неприятелю, и что адмирал В. не принял самых решительных мер, чтобы не допустить дальнейшего следования этих крейсеров, когда они стояли рядом с судами отряда.

Конечно же, подобное действие было бы сопряжено с большим риском, но, может быть, и надо было идти ва-банк. Так или иначе — крейсера благополучно прошли, и сведения, сообщенные Телеграфным Агентством о том, что их на пути караулят русские миноносцы

(чего, конечно, в действительности не было), не произвели ни малейшего эффекта и не замедлили их пути.

Тем временем возник вопрос о назначении Командующего эскадрой, которая уже формировалась для посылки на Дальний Восток. Кругом этого вопроса было много шума. Главным агитатором за скорейшую посылку всех судов, какие только возможно было собрать, явился талантливый капитан 2 ранга Кладо, профессор Морской Академии. В зажигательных статьях он поносил Морское Министерство и настаивал на экстренном подготовке эскадры, указывая, как именно это надо делать и как не умеет с этим справляться Морское Министерство, развивая планы будущих операций и настаивая на посылке всех судов, вплоть до броненосцев береговой обороны, которые дальше Финского залива никогда не выходили.

Мнения специалистов по этому вопросу очень разделились, но общественное мнение было на стороне Кладо, который впервые выступил в печати с непривычной у нас резкой и прямой критикой всего начальства и многих увлек за собой.

Эскадра усиленно готовилась и в состав ее зачислялись постепенно, кроме новых, только что выстроенных и еще не испытанных судов, все сколько-нибудь годные для морских переходов суда, включая даже яхту «Алмаз» и крейсер «Светлана», которые первоначально совершенно не предназначались для боевой службы в эскад-

ре. Надо было, наконец, решить вопрос о Начальнике эскадры, который объединил был все в своих твердых руках.

Выбор был нетрудный, — ни на кого, кроме З. П. Рожественского, в сущности, и указать было нельзя. Говорили еще, правда, про адмиралов Скрыдлова и Бирилева, но серьезно останавливались только на З. П., чувствуя, что вести такую разнокалиберную, наспех изготовленную эскадру в далекие восточные воды может только железная воля и железная рука, а этим обладал в полной мере адмирал З. П. Рожественский.

Мне привелось в течение девяти месяцев быть его близким помощником, замещая Помощника Начальника Главного Морского Штаба, адмирала В. Я ниже привожу воспоминания свои об этом, по моему мнению, незаурядном человеке только за этот промежуток времени. Раньше я его не знал. Слышал лишь довольно неодобрительные о нем отзывы подчиненных и, вообще, мало хорошего. Врагов у него было, очевидно, много, благодаря его необузданному характеру.

Я отнюдь не берусь здесь привести полную его характеристику как человека и высказываю лишь свои личные впечатления за сравнительно короткое время близкого знакомства с ним.

Ежедневно я бывал у адмирала по службе, много раз в течение дня и неукословно сидел у него часами каждый вечер до поздней ночи, читая и составляя телеграммы, секретные и срочные

доклады и бумаги. По мере того, как я ближе узнавал адмирала, я все более и более проникался к нему глубоким, искренним уважением. Все его выходки, основанные на вспыльчивости, так часто отталкивавшие от него людей, на меня производили совсем обратное впечатление.

Сила воли его была поистине огромна, он владел собою поразительно. Умел он быть обворожительно приятным и любезным, но мог быть и бесконечно резким и строгим. И любезность его вовсе не проявлялась только по отношению к старшим, равным или нужным ему людям; наоборот, — он был таким со всеми, и с самыми маленькими людьми, он умел их обласкать и успокоить, когда приходили к нему с просьбой или за советом.

Много я лично видел примеров его бесконечной сердечной доброты, как он, человек без всяких средств, из своего кармана помогал нуждающимся, например, студентам и гимназистам для платы за учение. Не раз мне приходилось присутствовать и при вспышках его неудержимого гнева; они бывали мгновенны, но повергали окружающих в форменный ужас.

Были ли то подчиненные по службе, частные лица или даже свои близкие родные — тут он этого не разбирал — и попадало всем одинаково. Но вспышки эти были внезапны и скоро проходящи, и так соответствовали порывистому характеру адмирала, что, в сущности, не должны были вызывать злобы к нему. Правда, боялись его курьеры и ординарцы. Одного взгляда

его было довольно, чтобы все у них сыпалось из рук; но, вместе с тем, он умел помогать им и награждать, и притом, так сердечно, что они совершенно растроганные уходили от него и не раз приходилось мне слышать, что «хотя и строг он, но добрый, и своего в беде не оставит».

Зиновий Петрович обладал несомненно ораторским талантом. Говорил красиво, смело, и тембр его голоса был редко приятный; слова его проникали прямо в душу и часто следствием их был общий подъем.

Помню я его горячую речь на крейсере «Минин», когда он еще командовал артиллерийским отрядом и был пожалован Государем в Свиту. Было это в 1902 году при посещении Ревеля Императором Вильгельмом. После ряда блестящих смотров и стрельб, Вильгельм, внешне очарованный всем виденным, сердечно распрощался и ушел на своей яхте из Ревеля. После этого Государь Император со свитой отправился к адмиралу на «Минин», горячо благодарил его в присутствии выстроенных во фронт офицеров и команды и поздравил с зачислением в Свою Свиту. Зиновий Петрович, видимо, был очень взволнован и тут у него вырвались такие задумчивые, теплые слова на тему о том, «что не он заслужил милость Царя, а его сотрудники и команда», что все были глубоко растроганы. Это был первый раз, когда я слышал речь адмирала перед высоким и многочисленным собранием, и она на меня произвела глубокое впечатление.

Впоследствии не один раз еще я имел случай его слышать, и всегда он умел овладеть своими слушателями. Если принять во внимание его ежедневный режим, то, поистине, можно было только удивляться. А режим его был таков: вставал он в семь часов утра и в восемь часов уже сидел за бумагами в кабинете; при этом резолюции на его бумагах почти никогда не ограничивались краткой надписью: «справку», «к распоряжению» и т. п., а почти всегда составляли подробное и определенное решение, так редактированное, что можно было его целиком переписывать, как ответные бумаги; нередко эти резолюции были очень резки, иногда в них проглядывала ирония, но всегда были определенны.

Почерк у адмирала был редко хороший, и все свои заметки и резолюции он всегда писал чернилами и всегда без поправок. Бесчисленное количество имеющих до него дело лиц, преимущественно просителей, он принимал обычно утром до десяти часов; с десяти же часов начинались доклады по делам Штаба и шли без перерыва до 1 часу дня. При этом телефон из других Министерств действовал непрерывно, телеграммы в то тревожное время сыпались, как из рога изобилия, и решения по ним следовали немедленно. Тут же наряду бывали сношения по вопросам, касающимся формирующейся эскадры и разных предложений изобретателей, самых разнообразных и подчас несуразных.

Не могу не упомянуть по поводу изобретателей о некоторых злосчастных представителях

этой своеобразной корпорации.

Некий обитатель Вены, австриец, предложил соорудить аппарат, плавающий под водой, вмещающий одного человека и снабженный минами, которые можно выбрасывать, подойдя совсем близко к намеченной цели.

Прибор этот заинтересовал техников и изобретателю было предложено руководить постройкой на одном из заводов в Петербурге. Господин этот прибыл из Вены, и под большим секретом постройка началась.

Время шло, но постройка все затягивалась и закончилась лишь зимой, когда уже никаких испытаний нельзя было производить. Аппарат-лодку вместе с изобретателем отправили в Черное море, предложив Главному Командиру, Адмиралу Чухнину, произвести самые серьезные испытания. Из полученного затем от адмирала донесения выяснилось, что когда аппарат был спущен на воду, то изобретателю было предложено занять в нем место и показать его действие. Каково же было общее удивление, когда изобретатель со слезами на глазах стал молить пощадить его, говоря, что у него в Вене жена и дети и он не может так рисковать собой. Конечно, после этого не нашлось охотников пожертвовать собой для испытания прибора и он остался без применения в Черном море, где о нем вообще забыли.

Впоследствии изобретателю разрешили вывезти в Австрию некоторые части прибора, которые он оттуда привез; но австрийская таможня

этого груза беспощадно не пропустила, и как он ни доказывал, что груз происходит из Австрии, ему все же пришлось изрядно заплатить. По этому поводу он потом неоднократно обращался в разные инстанции у нас со слезными прошениями, но так ничего и не добился.

Помню другого изобретателя. Этот был русский, почтовый чиновник, из города Пскова. Перечислив все беды, которые грозят кораблю в сражении, — пожар, затопление, повреждение от снарядов и пр., — он брался построить такое судно, которое в воде не тонет и в огне не горит. В заключение он просил выслать ему немного денег на дорогу в Петербург, чтобы лично открыть секрет своего изобретения. Конечно, он остался в своем Пскове и его секрет так и погиб.

Был еще один интересный тип, русский, приехавший из Америки. На борте своей визитки он всегда носил американский флажок.

Это был молодой человек приятной наружности, но бесконечно развязный, попросту — большой нахал. Как-то ему удалось пробраться в высокие сферы и оттуда уже он явился со своим изобретением в Главный Морской Штаб с приказанием рассмотреть его проект и всячески помочь его осуществить.

Изобрел он летательный прибор и представил самый общий проект, не разработанный. Сам он был очень мало сведущ в технических вопросах, на все у него был ответ, что «это, мол, пустяки, все будет прекрасно». Ему дали доволь-

но большую сумму авансом и отвели в удобное место для постройки.

С этого момента он появляется все реже и реже и, наконец, совсем прекращает свои визиты в Штаб; постройка так и не начинается и обещанные детальные чертежи не представлены. Сам он окончательно исчезает с горизонта. Затем неожиданно он снова появляется, и даже с чертежами, но по странному совпадению тогда же обнаруживается пропажа чертежей у известного русского строителя аэропланов. Тут этот ловкий джентльмен пропадает снова и приходится обращаться к помощи Департамента полиции, чтобы его разыскать и попытаться отобрать хотя бы остатки выданного аванса. Его самого в конце концов находят, но денег у него уже нет ни копейки.

Далее наступало время завтрака, но уже в два часа Адмирала не было дома — он делал многочисленные визиты, участвовал в заседаниях и пр. В четыре часа он снова был дома, где его уже ждала полная приемная народу. Тут были и заводчики, и всякие иностранцы, и чины Флота и Штаба, и опять это колесо вертелось до семи часов вечера, когда адмирал обедал. В восемь часов обычно я снова бывал у него с последними бумагами и телеграммами, и уходил не раньше одиннадцати часов, притом нагруженный бесконечными приказаниями, экстренными поручениями и пр. и пр. — адмирал продолжал один работать и ежедневно около двух часов ночи предупреждал меня по телефону, что

посылает мне еще порцию бумаг, давая по некоторым указания. Тут кончался его рабочий день. Болезней он не признавал и упорно не хотел следовать советам врачей. Сила воли излечивала его от всех недугов, по крайней мере, наружно, и никто не сказал бы, что серьезная болезнь почек причиняет ему мучения и влияет на состояние. Своей неистощимой энергией адмирал заражал и окружающих.

Таков был Зиновий Петрович, и понятно поэтому, что на нем сосредоточивались все мысли как на единственном лице в адмиральских рядах, которое в состоянии было бы вести к цели подготовляемую разнокалиберную армаду.

Я уже упоминал, что вспоминали также адмирала Бирилева и Скрыдлова. По-видимому, и сами они не прочь были оказаться в такой миссии, особенно, последний. Думаю, что не ошибусь, если скажу, что в этом смысле отчасти предпринимал шаги и сам адмирал Рожественский, который очень не хотел брать на себя тяжелую обузу, будучи, вообще, против посылки эскадры в таком составе. Но в один прекрасный день адмирал заявил мне, что от него здесь, в Петербурге, окончательно решили отделаться и назначают его Начальником эскадры.

И действительно, в ближайшие дни он был вызван Государем, который просил его вступить в командование эскадрой, что адмирал, конечно, и должен был немедленно исполнить.

Положение его как Командующего было совершенно отличное от обычного положения

флагмана. Ему были даны обширные полномочия для изготовления и снабжения эскадры. С этого времени по всем делам эскадры адмирал со всеми учреждениями сносился непосредственно, а не через Главный Морской Штаб, как это было раньше. Морской Министр, Главный Морской Штаб и все подведомственные учреждения почти прекращают связь с адмиралом, мало что зная о его планах и намерениях, в которые он никого, кроме чинов своего вновь сформированного эскадренного Штаба, не посвящал. Тем не менее, Главный Морской Штаб, по своему почину, время от времени выдвигал вопросы, связанные с предстоящим плаванием эскадры.

На моей памяти заседание у Морского Министра по вопросу о присоединении к эскадре судов береговой обороны.

Как уже упомянуто, эта категория судов отнюдь не предназначалась для больших морских переходов, будучи проектирована для несения прибрежной службы в Финском заливе. Ни запас угля, ни машины и котлы не соответствовали требованиям, предъявляемым к линейным судам, и лишь артиллерия, хотя и малочисленная, по понятиям того времени, признавалась относительно сильной. Самый вопрос о посылке с эскадрой таких судов получил движение и был внесен на обсуждение в Совещании у Морского Министра, под давлением агитации того же Кладо, о котором я упомянул ранее; в газетах появлялись его статьи, полные стратегических соображений, очень интересные и увлекательные

для непосвященных.

На его стороне оказался и бывший в то время Главным Командиром Кронштадтского Пор-та адмирал Бирилев, доведший это дело до благоприятного решения, в смысле взгляда Клада.

Собрание адмиралов у Министра, выслушав желание адмирала Бирилева взять всецело на себя приготовление по всем частям судов к походу, признало посылку их с эскадрой желательной. Генерал-адмирал Алексей, а затем и Государь Император мнение адмиралов утвердили.

Адмирал Рожественский проявлял только пассивное сопротивление, не предпринимая в этом отношении никаких решительных шагов, хотя в кругу офицеров он определенно высказывался, что суда эти для эскадры не помощь, а большая обуза. В действительности, при создавшихся в то время условиях, ему и трудно было серьезно противодействовать в подобных вопросах, ибо всякие такие его действия особой группой неизбежно пояснялись нежеланием его, вообще, вести эскадру, подразумевая трусость, и бороться с таким обвинением ему не было возможности.

Таким образом, постепенно был решен вопрос о составе эскадры и под личным руководством адмирала Рожественского и при самом деятельном участии адмирала Бирилева шло энергичное приготовление входящих в нее судов. Надо, однако, отметить, что это приготовление было довольно своеобразное.

Необходимо было, с одной стороны, проявить

чрезвычайную поспешность и в то же время выполнить на судах капитальные работы и изменения в устройстве, необходимые для предстоящего выдающегося перехода, в условиях военного времени. Многое поэтому делалось кое-как, без надлежащих испытаний; от другого приходилось вовсе отказываться; судовое снабжение также оставляло желать лучшего; боевое же снабжение, ввиду малых запасов и малой продуктивности заводов, было и совсем в загоне, и этот острый вопрос как-то затушевывался. Снарядов суда получили настолько мало, что об учебной, практической стрельбе, необходимой для тренировки личного состава, не могло быть и речи.

Еще более не удовлетворял потребности состав экипажей. Брали для укомплектования всех, без исключения, призванных из запаса, и даже частью отбывающих легкие наказания в тюрьмах Кронштадта и Петербурга. Все уже бывшие раньше в плавании, а затем вошедшие в состав эскадры суда, были укомплектованы не полностью, и теперь приходилось на них добавлять людей; специалистов, требующихся по комплектации, конечно, не хватало, и их поневоле приходилось заменять кем попало.

Не говоря уже о неопытности, в смысле судовой службы, такой команды, сюда попадали элементы, по нравственным своим качествам крайне нежелательные и вредные.

Ни один порт, ни одна мастерская не были в достаточной мере подготовлены к выпавшей

на их долю интенсивной работе, и местами начало проявляться недовольство рабочих; этим не замедлили воспользоваться подпольные деятели, усиливая такое настроение рабочих агитацией.

При таких тяжелых условиях создавалась та, по мнению Кладо, «мощная» морская сила, которая должна была победить японский флот, о котором, кстати сказать, мало кто и говорил.

Правда, наш Морской агент в Японии, капитан 1 ранга Р., до последнего дня накануне войны подробно доносил о деятельных приготовлениях японцев, о составе его флота, маневрах его, артиллерии, минном вооружении и пр. и пр., высказывая при этом свои очень веские соображения, но все эти донесения, с пометками начальства о прочтении, большей частью просто подшивались к делам Штаба и практически мер почти не вызывали, несмотря на неоднократные попытки обратить внимание начальства на серьезность сообщаемых сведений.

Адмирал Рожественский время от времени посещал суда, ускорял работы своим энергичным словом; но больше он был занят со своим Штабом дома, вырабатывая план перехода эскадры, и самое главное, — снабжения ее углем. Это был вопрос капитальной важности.

Адмирал предусматривал, что ни одна нейтральная держава не допустит захода эскадры в свои порты для погрузки угля, и что все приемки угля придется делать в море, при самых тяжелых условиях. Поэтому необходимо было обеспечить себе поставку угля пароходами в

определенных пунктах, по пути следования эскадры. Нашлись энергичные коммерсанты, которые взялись за это дело, требовавшее больших организационных способностей, а главное, глубочайшей тайны.

Среди них особенно выделялся крупный коммерческий деятель, М. А. Гинсбург, хорошо известный всему Флоту по своей полезной работе на Дальнем Востоке. Ни от каких, самых сложных и трудных поручений, Г. никогда не отказывался и выполнял их с редкой добросовестностью и с полным успехом. В то тяжелое время он был в сущности единственным верным и опытным работником, помогавшим Штабу.

Другие лица, к которым приходилось обращаться с предложением выполнить ту или другую операцию в связи с плаванием эскадры, неизменно отказывались, ссылаясь на чрезмерные трудности.

Теперь, когда все это было успешно выполнено, не трудно себе уяснить, какой колоссальный труд это дело представляло.

Шпионаж Японии был у нас развит в высшей степени. Друзья их также не зевали. В нейтральных странах для данной цели нельзя было ни зафрахтовать, ни купить открыто ни одного парохода, не говоря уже, конечно, об угле. И тем не менее, все это адмиралу с его дельными помощниками удалось подготовить и организовать с громадной затратой труда и, конечно, денег. Подробностей организации в Главном Морском Штабе не знали, но кое-какие сведения,

для того, чтобы в свое время можно было содействовать, адмирал Штабу сообщил.

Тем временем, одно за другим, суда эскадры начинали по готовности кампанию, и новым судам, впервые вступающим в состав флота, по окончании кратких испытаний, генерал-адмирал производил смотр в Кронштадте.

Были, конечно, разнообразные задержки при этом. Так, один из новых кораблей должен был испытывать машины, и при первых же оборотах их было замечено нагревание частей и порча их от стальных опилов, попавших между частями механизма. Было выяснено, что сделано это было с целью испортить механизмы и задержать судно; виновников этого возмутительного поступка удалось найти, они понесли заслуженную кару, но готовность броненосца, а из-за него и эскадры, значительно задержалась.

Наконец, момент готовности эскадры наступил. Но у нас, офицеров Главного Морского Штаба, все не было ясного представления, — кто же, в конце концов, сказал определенное и окончательное слово о том, что эскадра в таком составе «должна» идти на Дальний Восток.

Кладо или общественное мнение?

Но этого казалось как будто недостаточно! Сам Государь Император? Но для этого у него не было ни специальных докладов, ни Совещаний, а одному решать такой вопрос, влияющий на исход войны, ему было бы трудно.

Адмирал Рожественский был против посылки эскадры, но тоже этого в официальных

кругах определенно ни разу не говорил. И вот, волнуемый такими вопросами, я, вместе со своим ближайшим начальником, адмиралом В., спешно составили записку о том — идти ли эскадре или не идти, приведя все соображения как за, так и против, и указали, что настал момент компетентной власти твердо и определенно признать то или другое положение правильным и приказать эскадре без замедления выходить, или же отменить ее поход.

Записку я лично подал Министру, но дальнейшего движения он ей не дал.

На один из ближайших дней был назначен очередной смотр броненосца в Кронштадте генерал-адмиралом Вел. Кн. Алексеем Александровичем. Я обратился к Министру с просьбой доложить Его Высочеству, не признает ли он необходимым, ввиду приближающейся готовности эскадры, обсудить еще раз в компетентном Совещании, если возможно, под председательством Государя, самый вопрос о том — идти ли эскадре, для какой главной цели, и если идти — то когда именно. К этому побуждало и то, что по достоверным сведениям, не только весь наш Отдел Главного Морского Штаба, но и сам Министр мало был посвящен в планы и намерения адмирала Рожественского.

Министр встретил мою просьбу неприветливо; долго я убеждал его, и, наконец, он все же признал возможным доложить эти соображения генерал-адмиралу в Кронштадте. Адмирал Авелан все возражал мне, что вопрос уже решен и

нет основания к нему возвращаться, но никак не мог мне сказать — кем и когда он решен.

На следующий день утром на яхте «Нева» Министр отбыл в Кронштадт. Тотчас после его возвращения я был у него и, к удовлетворению своему, узнал, что на следующий же день в один час дня назначено Совещание, под председательством Государя, в Петергофском дворце. Кто будет приглашен на Совещание, известно еще не было.

Мы в Штабе, не теряя времени, стали готовить материалы для Министра, и вечером уже я ему передал разные записки и справочные сведения. Ближайший мой начальник, адмирал В., захворал и я его заменял.

Надо сказать, что среди прочего в Штабе разрабатывался вопрос о грузах, которые по военному времени должны быть признаны военной контрабандой, и об этом велись сношения с Министерством Иностранных Дел; но этот вопрос не представлялся вопросом особой важности, и решение его шло обычным порядком.

Волнение охватило всех служащих в Штабе офицеров, когда утром Министр отправился в Петергоф. Дело не клеилось и время проходило в рассуждениях о вероятных решениях Совещания, которому все придавали значение первостепенной важности. Но вот сообщают, что Министр вернулся; бегу к нему; принимает меня тотчас же и начинает передавать какие-то самые малозначащие бумаги, поступившие во время его отсутствия и оказавшиеся у него на столе. Уже сильно разочарованный, я задаю вопрос, что же

решено на Совещании, и в ответ получаю разъяснение, что «по поводу контрабанды так и не могли окончательно договориться с Министром иностранных дел и гр. Ламсдорф по этому вопросу еще напишет».

Но как же эскадра?

Неужели же Министр так ничего и не скажет по этому наболевшему вопросу? Я решаюсь сам спросить, что же решено по поводу эскадры.

Адмирал, как бы вспомнив что-то совершенно постороннее, отвечает, что эскадра пойдет по назначению и притом очень скоро. Хочется знать все подробности, какие соображения кем были высказаны, кто был за поход, кто и почему против, но Министр как будто мало этим интересовался и на мои навязчивые расспросы пояснил только, что адмирал Рожественский ни за, ни против не говорил, но заявил, что все его подготовительные меры по заготовке угля в пути рассчитаны на известный период времени и стоит эта организация баснословных денег; поэтому, если эскадра, вообще, должна идти, то ей необходимо выйти в этот именно период, иначе все расчеты окажутся несоответствующими и придется все организовывать заново, даром потратив громадные суммы. Это заявление и было решающим и Совещание постановило — эскадре в намеченный срок выйти по назначению.

Больше я от Министра ничего не узнал и впоследствии не мог ознакомиться ближе с суждениями, высказанными на Совещании, так как никаких материалов о нем в Штаб не попало;

но то небольшое, что стало известно, конечно, не могло принести удовлетворения.

С адмиралом Рожественским мне пришлось лишь кратко поговорить на эту тему. Он только высказал, что убеждать присутствующих в бесполезности посылки такой эскадры, каковой она оказалось, он не желал, ибо единственный для всех вывод был бы, что адмирал Рожественский боится предстоящих трудностей, и это тем более, что были лица, которые готовы были его немедленно заместить и взять на себя это ответственное дело — проводку такой многочисленной и разношерстой эскадры.

Но для Штаба, да и для адмирала Рожественского, я думаю, было ясно, что это было бы покушение с совершенно негодными средствами. Один адмирал Рожественский, по общему голосу, был способен взять на себя эту безмерно тяжелую задачу. И он ее взял на себя и выполнил блестяще — эскадры провел.

* * *

Таким образом, время выхода эскадры было назначено. Суда сосредоточивались в Ревеле, где их в последний раз посетил Государь Император. С адмиралом Рожественским все штабные расстались с глубокой грустью. В Штабе началась работа другого рода: всевозможные меры по охране пути эскадры в предвидении возможных покушений на суда со стороны японцев.

Пришлось войти в тесное сношение с

Департаментом полиции, который заваливал нас всякими агентурными сведениями.

Так как мы начали получать сведения о намерениях японцев помешать разными способами свободному следованию эскадры, то в распоряжение Главного Морского Штаба Департаментом был командирован чиновник Гартинг, впоследствии стяжавший громкую, но печальную известность. При первой встрече с Гартингом он произвел на меня крайне отрицательное впечатление. Я определенно заявил сослуживцам, что этот чиновник в вицмундире не внушает доверия. Однако, многие моего взгляда не разделяли. Апломб у Гартинга был очень большой, говорил он очень много и развивал всякие планы, как он поведет охрану.

Вскоре он явился с готовым проектом, согласно которому, организовывал целую сеть постов по побережью Скагена, обслуживаемых местными жителями, за хорошие деньги, конечно, а сам находился во главе целой местной рыбацкой флотилии, которая должна была крейсировать на пути следования эскадры и сообщать ему о всем замеченном. Для поддержания своих планов он не упускал случая нам представлять все более и более страшные агентурные сведения, якобы им полученные. Денег он изводил уйму, уезжая в Швецию и организуя там охрану, как он нам объяснял; было ли это, однако, так в действительности, — сказать затрудняюсь. В помощь ему, по этому же делу, примазался еще один полезный деятель — Мануйлов,

впоследствии не менее Гартинга приобретший известность. Этот, впрочем, редко появлялся у нас в Штабе и особых дел с ним не было.

Гартинг сообщал нам, что «тогда-то видели двух японских морских офицеров с чемоданом, в котором была мина; видели старый миноносец, видимо, купленный и приспособленный японцами»; наконец, — появились новейшие японские миноносцы и т. д. и т. д. — одно страшнее другого. И хотя закрадывалось большое сомнение в справедливости его сведений, но надо отдать ему справедливость, — он умел хорошо придать всему оттенок правдоподобия, и так как проверить его не было никаких средств, то и приходилось с его сообщениями считаться.

Нас, штабных, было очень мало и выделить кого-либо на проверку в Швецию и Данию было невозможно; свободных офицеров вообще не было, все ушли на эскадре; да и кроме того, такое специальное дело требовало и особых людей, и таких именно среди офицеров трудно было найти. Приходилось мириться с положением и пользоваться крайне дорогими услугами присланных нам специалистов.

Своих немногочисленных агентов, из бывших офицеров, с трудом удалось подыскать и их послали в более отдаленные пункты — как, например, в Красное море. Пока от них мы никаких тревожных сведений не получали. Так протекали первые дни плавания эскадры, как вдруг грянул гром — получена была телеграмма Командующего о попытке японских миноносцев

атаковать эскадру во время прохода у Доггер-банки. Миноносцы будто бы вышли из Гуля, агентура об этом уже сообщала нам в Штаб раньше. В свою очередь Штаб обо всем сообщал Начальнику эскадры и, вероятно, только даром нервировал его и весь судовой состав; но, можно ли было об этом умолчать, взяв на свою ответственность, и что было бы, если бы в наших агентурных сведениях оказалось хотя бы доля правды, а мы бы этого не сообщили? Суда эскадры стреляли по видимым миноносцам, потопили два — оказавшихся потом рыбацкими пароходами, и благополучно проследовали дальше, миноносцы же куда-то скрылись; но это происшествие имело дальнейшие последствия и стало известным под названием «Гульского инцидента». К разбору этого дела я случайно оказался близким, и так как оно представляет несомненный интерес, то я здесь на нем остановлюсь.

Потопление артиллерией судов нашей эскадры у Доггер-банки двух английских рыбацких пароходов послужило поводом для англичан потребовать удовлетворения. Русское правительство признало действия своего адмирала правильными и настаивало на том, что действительно два японских миноносца пытались атаковать суда эскадры; английское же правительство это категорически отрицало, доказывая, что никаких миноносцев в тех водах не было. Адмирал Рожественский доносил, что все рыбацьи пароходы держались в море без установленных огней, что несомненно облегчало маневрирование

находившихся среди них миноносцев; англичане же это отрицали. Все это, а также и сам факт боевой стрельбы с судов в нейтральных водах, повели к тому, что дипломатическими сношениями была установлена необходимость образования международной следственной комиссии для разбора происшедшего инцидента.

Пока шли переговоры о составе комиссии и выяснилось, что она соберется в Париже в декабре месяце, у нас, в Морском Министерстве, намечались кандидаты. Выбор Начальства остановился на генерал-адъютанте адмирале Казнакове и я был назначен секретарем при нем. Я занялся собиранием всех имеющихся в Морском Министерстве материалов по Гульскому инциденту, приемкой денег и пр. хозяйственными приготовлениями для поездки. В то же время подъехали присланные с судов эскадры из Виго свидетели инцидента — капитан 2 ранга Кладо и три офицера с разных судов. Наконец, сборы были закончены и делегация выехала по назначению в Париж. С нами выехал и барон М. А. Таубе, командированный от Министерства иностранных дел как юрист и выдающийся специалист по международному праву; в помощь ему был назначен г. Мандельштам, драгоман Посольства в Константинополе, который должен был прибыть позднее в Париж. Кроме того, в состав делегации был еще включен советник Посольства в Париже А. В. Неклюдов. Послом во Францию в то время был А. И. Нелидов.

Адмирал Казнаков был уже преклонного

возраста и заботы о своем здоровье и удобствах, по необходимости, были у него на первом плане; дело его уже менее интересовало, и состояние его, вообще, таково, что сосредоточиться на чем-либо ему было довольно трудно. Невольно иногда возникали сомнения, как это он справится с возложенной на него задачей, и почему Начальство именно его избрало; но еще не было случая определенно судить об его отношении к делу, умении разбираться в людях и фактах и руководить работой. Все это было еще впереди, хотя сомнения уже и закрадывались в душу. Н. Л. Кладо все время в пути очень оживленно беседовал со случайными пассажирами и, главным образом, с корреспондентами газет, которые, несмотря на все принимаемые, по приказанию адмирала, меры, все же ухитрялись попадать в интересующий их вагон норд-экспресса. Я упоминаю здесь об этом потому, что позднее все это дало Н. Л. Кладо материал для фельетонной статьи, которую он поместил в «Новом Времени».

Прочесть ее нам привелось уже в Париже. Статьей этой Кладо вызвал очень обостренные к себе отношения со стороны адмирала и всех офицеров, так как оглашение в печати совершенно интимных обстоятельств из жизни всех нас, офицеров-путешественников, нельзя было назвать иначе, как весьма неудобным приемом. И это особенно потому, что выдержки из статьи немедленно же появились во французских газетах и вместо того, чтобы поддержать в глазах иностранцев престиж русских представителей, в

чем, казалось бы, должен был быть заинтересован и сам Кладо, он всех выставлял в комическом виде и призывал таким образом и хозяев наших, французов, посмеяться над русской делегацией. Фельетон этот появился в Париже, когда место адмирала Казнакова уже занял другой — адмирал Дубасов, которого непосредственно, следовательно, Кладо не затрагивал; и тем не менее именно адмирал Дубасов отнесся серьезно к его действиям и, по общему соглашению, отношение к нему установилось крайне сдержанное. Но возвращаюсь к путешествию.

На одной из крупных станций во Франции адмиралу Казнакову не удалось уклониться от назойливых корреспондентов. Я присутствовал при его переговорах с одним из них, видел, в каком затруднительном положении адмирал оказался, и тут у меня сложилось в первый раз убеждение, что адмирал принял на себя непосильное бремя, — исчезала надежда, что он сумеет достойно справиться с тяжелыми обязанностями представителя России в Международной Комиссии. Около четырех часов пополудни мы прибыли в Париж и были встречены нашим Морским агентом и представителем Департамента Полиции П. И. Рачковским, с которым я здесь встретился впервые. Человек этот оказался в высшей степени интересным. О приезде делегации ему сообщил Директор Департамента Полиции А. А. Лопухин, предложив быть в распоряжении адмирала. Мы остановились в приготовленных комнатах «Отель Мигебеаух» на

gue de la Paix. Здесь нас встретил советник Посольства А. В. Неклюдов, с которым тут же была намечена программа для последующих дней. На следующий день с адмиралом отправился в Министерство иностранных дел, на quai d'Orsay, где для нашей комиссии было отведено прекрасное обширное помещение. Иностранные адмиралы, участники комиссии, еще на съехались; кроме чинов английской делегации, во главе с адмиралом Sir Louis Beaumont, ожидался американский адмирал Dawis. Вопрос о том, будет ли еще австрийский или германский адмирал, был не решен. От французского флота был назначен адмирал Фурнье, с которым наша делегация немедленно вошла в близкий контакт. В один из ближайших дней состоялось наше представление Президенту Республики.

Затем подъехал американский адмирал со своим адъютантом и наличным членам комиссии предстояло решить, кого еще пригласить в качестве члена. Как сообщили нам состоявшие при иностранных адмиралах офицеры, предполагено было пригласить австрийского адмирала и был уже намечен подходящий кандидат. Назначено было специальное заседание для решения этого вопроса, и чтобы облегчить дело адмиралу Казнакову, я ему передал записку с именем намеченного кандидата, чтобы он его случайно не забыл. Адмирал охотно согласился назвать указанное в записке лицо.

Однако, как потом выяснилось, в секретном заседании без нашего участия адмирал наш про

записку забыл и упорно стоял на приглашении австрийского адмирала, с которым когда-то во время плаваний ему пришлось познакомиться, но который, к сожалению, уже давно переселился в лучший мир; присутствовавшие адмиралы убеждали адмирала Казнакова избрать другого кандидата, но по рассеянности и забывчивости он все снова возвращался к своему кандидату, чем привел всех в полное недоумение.

В конце концов, все же намечено было пригласить австрийского адмирала Шпаун (Шпауна), которого все считали наиболее подходящим. Однако, после этого заседания нам, состоящим при Адмирале, конфиденциально и в очень деликатной форме дали понять, что возникает опасение, как бы Адмирал Казнаков не встретил затруднений при выполнении возложенной на него задачи.

Положение создавалось крайне трудное. К счастью, приближались праздники Рождества, и после непродолжительного обсуждения в распорядительном заседании комиссии было решено начать занятия лишь после праздников.

Пользуясь таким удобным положением, я отправился к нашему послу А. И. Нелидову, с которым давно был знаком по Константинополю. Ему я рассказал подробно и совершенно откровенно положение дела и просил, если можно, немедленно предпринять шаги к тому, чтобы адмирал Казнаков был отозван и заменен другим. Александр Иванович вполне со мной согласился и обещал написать в Петербург.

Последующие дни мы были заняты обязательными визитами, которыми исправно обменивались с членами приехавших делегаций, в том числе, и австрийской; у себя дома вместе с бароном Таубе, мы готовили описание Гульского инцидента — *Exposu de faits*; вместе мы составили его по-русски, и барон Таубе переводил на французский язык, которым владел в совершенстве. *Exposu* это должно было быть напечатано и роздано всем членам комиссии; оно должно было послужить исходным пунктом для разбора дела. Такое же *Exposu*, со своей точкой зрения, готовили и англичане, в делегации коих состоял выдающийся юрист Sir Edward Frey.

Незадолго до праздников все члены нашей делегации как-то собрались на завтраке у нашего Морского агента. Как раз во время завтрака была получена шифрованная телеграмма на имя адмирала и, крайне заинтересованной ею, адмирал просил меня тотчас же расшифровать.

Приступив к этому, я, по первым словам, понял, что телеграмма эта является результатом письма А. И. Нелидова. Телеграмма была подписана Великим Князем генерал-адмиралом — «Алексей». Сказано было приблизительно следующее:

«Государь Император, ввиду перерыва занятий комиссии на время предстоящих праздников, желает выслушать Ваш личный доклад по делу, выезжайте немедленно».

Я был отчасти виновник этой телеграммы, но прочел ее с радостью и совесть моя была

чиста; правда, неловко мне было по отношению к адмиралу, которого я очень любил и уважал, но дело важнее личных отношений. Адмирал наш был совершенно поражен такой неожиданностью, но, во общем, кажется, был доволен. Мне он заявил, чтобы я готовился ему сопутствовать. Однако, ехать мне никуда не пришлось.

Спустя короткое время затем адмирал Казнаков уехал в Петербург для «личного доклада», обещал очень скоро вернуться обратно. Меня он, в конце концов, решил оставить в Париже, на случай каких-либо сношений по делам следственной комиссии. Тотчас, по приезде в Петербург, он предполагал мне сообщить о времени возвращения и дать дальнейшие указания; но более ему вернуться уже не пришлось. Я вскоре получил от него чрезвычайно сердечное письмо, в котором он повествовал о своих свиданиях со всем высшим начальством, которое, между прочим, поголовно отрицало свое участие в вызове адмирала обратно. То же ему сообщил и Вел. Князь генерал-адмирал Алексей Александрович. Вскоре наш Морской агент поделился с нами полученным сообщением, что вице-адмирал Федор Васильевич Дубасов назначен преемником адмирала Казнакова и к концу Рождественских праздников приедет в Париж.

Адмирала Дубасова я знал только по разным Совещаниям, в которых он принимал всегда деятельное участие. Своей внешностью и манерой себя держать адмирал производил очень импонирующее впечатление. Он проявлял

большую твердость и резко и прямо высказывал свои мнения. Говорил он прекрасно, медленно, уверенно и очень сжато. С взглядами его в совещаниях очень считались. Несколько праздничных дней прошли для нас, остававшихся в Париже, незаметно, и день приезда нового председателя наступил. Облачившись в соответствующую форму, как это полагалось у штатских — сюртуки и цилиндры, — мы отправились встречать его с некоторым трепетом, сознавая, что теперь уже будет музыка не та. Как я выше упоминал, по желанию адмирала Казнакова, мы все поместились в Mirabeaux на rue de la Paix, в то время бывшем в полном упадке. Адмирал Дубасов имел свой излюбленный Hotel Vendome и просил Морского агента озаботиться там для него помещением. Конечно, надо и нам всем было туда перебраться. Это все было нелегко. Хозяин Mirabeaux был очень обижен, находил, что такой переезд портит репутацию его отеля, помимо того, что приносит убыток, и хотел жаловаться чуть ли не Государю.

В конце концов, накануне приезда адмирала, мы все же все перебрались в Vendome. Для адмирала было помещение в две комнаты, затем отдельная комната была устроена для занятий, и мы все заняли по комнате. Hotel этот был прекрасный и мы все устроились комфортабельно. Ресторана там не было, и мы либо ходили по разным местам питаться, либо нам приносили обеды. Так как почти о каждом нашем шаге писали в газетах, то особой свободой в своей

частной жизни мы вообще не пользовались.

Но возвращаюсь к приезду адмирала. Подошел поезд и вышел адмирал. Высокий, широкоплечий и сухощавый, с рыжеватыми волосами, зачесанными вперед на висках.

В тот же вечер состоялось у нас дома заседание, где адмирал подробно ознакомился с документами и получил от нас объяснения по разным вопросам. На другой день адмирал проделал все обязательные визиты, представлялся Президенту и Министру Delcassu, у которого затем мы все по приглашению завтракали. Завтрак этот прошел очень оживленно и симпатично. С бароном Таубе мы вдвоем заканчивали свое *Exposu de faits*. Наш адмирал, видимо, еще не составил себе мнения о действительном положении дела, и каждый вечер мы у него собирались для выяснения всех подробностей.

К капитану Кладу, в связи с написанным им в «Новом Времени» фельетоном, он относился очень отрицательно. Свидетельские показания, которые нам приходилось выслушивать от офицеров, приехавших с эскадры, давали много материала, но не выясняли дела вполне, и было все еще мало данных, чтобы выступить в комиссии твердо и вполне уверенно. Затребованы были с эскадры подлинные телеграфные ленты и выписки из вахтенных журналов. Тем временем, следственная комиссия собиралась раза два в полном составе на *quai d'Orsay*, для распорядительных заседаний. Была организована канцелярия и намечен порядок работ.

Наш юридический представитель барон Таубе и английский Мг. Frey в одном из заседаний ознакомили комиссию с своими взглядами на происшедший инцидент.

Коротко говоря, наш представитель утверждал, что рыбацьи пароходы на Доггер-банке были без огней, и на судах эскадры видели ясно выделившиеся из них два миноносца, против которых и была открыта стрельба.

Англичанин же утверждал, что пароходы все были с установленными огнями и никаких миноносцев не было и быть не могло. Ясно, что такие два диаметрально противоположные мнения помирить было невозможно и становилось чрезвычайно интересным, какой же выход из этого положения будет найден. Было установлено ранее, что будет употребляться во время работы комиссии как официальный язык только французский. Председателем Комиссии был избран старший из присутствующих, французский адмирал Фурнье. Работа наша начала принимать определенный характер.

Утром в десять часов заседания в Министерстве и вечером собрание у нашего адмирала для приготовления к следующему дню. Постепенно выяснялись все детали обеими сторонами, и как для той, так и для другой, в зависимости от их взглядов, получались полные картины всего происшедшего. Мы готовили имеющиеся материалы в виде телеграфных лент, выписок из журналов, донесений адмирала Рожественского и командиров судов эскадры для представления

в Комиссию. Некоторые дополнительно полученные документы внесли много ясности в дело.

Наконец, все предварительные совещания и работы были закончены и предстояло приступить к решению дела в публичном заседании, по выслушании свидетелей обеих сторон.

Наш Морской агент в Лондоне, принимавший деятельное участие в наших занятиях и нередко появлявшийся в Париже, приехал как-то с сенсационным известием, что у него имеются два свидетеля англичанина, подтверждающие присутствие миноносцев на Доггер-банке. Желая использовать все средства, адмирал предложил этих свидетелей доставить к заседанию Комиссии в Париж, что и было исполнено. Их поместили в гостинице под строжайшим контролем. Первое знакомство с этими господами, при котором я присутствовал, произвело на нас очень отрицательное впечатление.

Представлялось, что это лица ненадежные, охотно готовые за деньги показать что угодно. Сведения их тоже были очень неясны и фантастичны. Их кормили, поили и еще платили им — чего же им было еще желать, они готовы были быть свидетелями бесконечно. Наша разведка — Рачковский и Мануйлов, наблюдая за ними, пришли тоже к очень неблагоприятным выводам. А тут удалось как-то узнать, будто англичане уже знают о наших таинственных свидетелях и якобы имеют доказательства, что эти джентльмены недавно только выпущены из тюрьмы, где сидели за ложные показания под присягой.

Так ли это было в действительности или нет — мы не знали, но, в конце концов, адмирал наш не решился воспользоваться этими свидетелями, и они были отправлены обратно в Лондон.

Настал, наконец, день заседания. Обе стороны огласили свои *Exposu de faits*, как они их понимали. Вскоре попросил слова английский адмирал, пожилой *Sir Beaumont* и, встав, начал длинное изложение всего дела и своего взгляда на английском языке.

Лишь только он закончил свою речь, поднялся адмирал Дубасов и отчетливо и медленно заявил, что в распорядительном своем заседании Комиссия приняла официальным деловым языком — французский язык, английский же адмирал, вопреки этому, выступил с речью на английском языке; посему он, адмирал Дубасов, считает себя вправе и обязанным изложить свою точку зрения на своем языке, т. е. по-русски, и затем адмирал произнес длинную речь по-русски.

Большинство присутствующих хлопали глазами, ничего не понимая. Окончив свое обращение, адмирал Дубасов прибавил, что его, конечно, никто не понял, и поэтому он повторит сказанное по-французски. Эффект от такого выступления адмирала получился колоссальный, и нечего и говорить, что после этого никто уже не покушался говорить на заседаниях по-английски. Однако, как выше я уже указал, взгляды на дело обеих сторон были непримиримы.

Заседания продолжались еще, но уже видно было, что на почве выясненного материала

постановить решение, удовлетворяющее обе стороны, было почти невозможно.

Тогда адмирал Дубасов нашел другой выход. Оставляя в стороне вопрос о том, были ли или нет миноносцы, он предложил Комиссии ответить на вопрос — прав ли был адмирал Рождественский, ведший эскадру из сорока восьми разнообразных судов, когда, неся колоссальную ответственность, под давлением всех агентурных сведений и сообщений с судов самой эскадры, он принял меры для охраны эскадры и в известный момент открыл стрельбу? Как бы поступили при таких условиях адмиралы, члены Комиссии? При этом материальные убытки, причиненные потоплением двух рыбацких пароходов, адмирал предлагал возместить из сумм Российского Правительства.

Комиссия приняла предложения адмирала и на поставленный вопрос адмиралы ответили, что адмирал Рождественский поступил при данных обстоятельствах правильно, и так поступил бы на его месте каждый начальник столь многочисленной и разнородной эскадры.

Русское Правительство уплатило 600000 рублей семьям, потерпевшим убытки от потопления пароходов.

Я выехал в Петербург один, с докладом адмирала Дубасова генерал-адмиралу, который наш адмирал написал собственноручно.

Затем Адмирал вернулся из Парижа, но я его еще не видел. Он в то время был председателем Морского Технического Комитета.

В один из ближайших дней адмирал просил меня зайти к нему. Я немедленно отправился к нему. Он был в очень приподнятом настроении.

«Я только что от Государя Императора и после моего доклада Его Величеству угодно было поздравить меня своим генерал-адъютантом», — сказал он. «Прежде всего я хотел поделиться своей радостью с Вами и еще раз поблагодарить Вас за помощь. Теперь скажите, что Вы хотите, чем я могу Вас порадовать. Чин, орден?»

Я был искренно тронут и рад за достойного Адмирала.

Я же лично чин недавно получил, а высший для меня в то время орден, Владимир 4 ст., адмирал Рожественский перед уходом из Главного Морского Штаба мне уже исходатайствовал. В конце концов, мне была объявлена Высочайшая благодарность в приказе. Так закончилось это нашумевшее в свое время происшествие.

Кап. 1 ранга К. К. Клапье де Колонг, Эстония

Цусима

Дни 14/27 и 15/28 мая вызывают потребность молитвенно помянуть всех погибших в бою с японским флотом на судах эскадры вице-адм. Рожественского у острова Цусима — убитых, раненых и уцелевших, доблестно разделивших участь своих кораблей, пойдя на них ко дну Корейского пролива.

В конце апреля 1905 года II-я эскадра

Тихого океана, следуя с последней стоянки в бухту Ван-Фонг — французского Индо-Китая — к Корейскому проливу, соединилась в Китайском море с отрядом контр-адмирала Небогатова.

10 мая скончался на «Ослябя» контр-адмирал Фелькерзам, начальник 2-го броненосного отряда; флаг его не был спущен, о смерти его не оповещалось по эскадре. Тело адмирала — первой жертвы Цусимского боя, запаянное в металлический гроб судовой работы, пошло ко дну с броненосцем «Ослябя».

11 мая у Седельных островов отослали все транспорты под коммерческим флагом. Разгруженные — в Сайгон, а с запасами — в Шанхай.

Чтобы пройти Корейский пролив 13 мая днем, надо было держать сутки двенадцатиузловый эскадренный ход; это было очень желательно, так как условия погоды (пасмурность, свежий ветер и волнение) были лучшим нашим союзником для прохода Корейским проливом. К сожалению, держать такой ход не могли и этим надеждам не суждено было оправдаться.

Эскадренный ход с девяти узлов увеличили до десяти с расчетом к 14 мая подойти к Корейскому проливу.

В день 13 мая, при все той же погоде, адмирал производил эскадренные эволюции специально для обучения отряда к.-а. Небогатова.

К вечеру 13 мая погода стала улучшаться. На кораблях отслужили всенощную.

Ужин и чай у адмирала прошли в напряженном состоянии.

Около девяти часов вечера наши аппараты беспроволочного телеграфа стали принимать слабые, отдаленные переговоры двух районов.

Следовавший с эскадрой вспомогательный крейсер «Урал», снабженный самым мощным аппаратом беспроволочного телеграфа, специально предназначался прекращать всякие переговоры на значительном расстоянии разрядами своих мощных волн, но не был использован, чтобы этим преждевременно не открыть своего присутствия.

В ночь с 13 на 14 мая вряд ли кто спал; слишком очевидна для всех была встреча с неприятелем в полном его составе. У всех вид напряженно деловой, сосредоточенная заботливость, отрывистые и только необходимые распоряжения и сообщения.

В кают-компании «Суворова» — тихий говор. Большинство офицеров на ногах, в заботе о состоянии своих частей. Прислуга — у орудий; полная боевая готовность. По всему кораблю отдельные группы сидящей и лежащей команды, тихо разговаривающих. Вестовые таинственно сообщают офицерам о появлении в жилой палубе крыс. Завтрашний день определит судьбу каждому — вот смысл настроений.

В утро 14 мытья палубы не было; после молитвы и завтрака — приборка.

К утру 14 вся команда «Суворова» без всяких приказаний оказалась одетой в первосрочное новое чистое платье и белье.

Утром 14 мая эскадра шла в строю двух

кильватерных колонн. Транспорты «Анадырь», «Иртыш», «Камчатка», «Корея» и буксирные пароходы «Русь» и «Свирь» шли между боевыми судами («Анадырь», равняясь с «Олегом» и «Ослябя», «Свирь» и «Русь» шли по обе стороны «Анадыря»). Миноносцы «Бедовый» и «Быстрый» шли слева за «Суворовым», «Буйный» и «Бравый» — за «Николаем», «Блестящий», «Безупречный», «Бодрый», «Грозный» и «Громкий» шли в кильватерной колонне между крейсерами и транспортами. «Жемчуг» и «Изумруд», имея инструкцию отводить от эскадры встречные коммерческие суда, шли: первый на четыре румба вправо от курса и в четырех кабельтовых от «Суворова»; второй в таком же положении слева от «Николая». В случае появления неприятеля миноносцы «Бедовый» и «Быстрый» имели инструкцию перейти в кильватер «Жемчугу», «Буйный» и «Бравый» — в кильватер «Изумруду». С рассветом разведочный отряд «Светлана», «Алмаз» и «Урал», находившийся впереди эскадры, повернул влево, согласно ранее полученным приказаниям, расположился сзади эскадры.

Курс эскадры NO-60⁰ истинный на середину пролива между Цусимой и Японским берегом; ветер 3-4 балла; солнечный день, но мгла сокращает горизонт до семи-восьми миль. Эскадренный ход девять узлов.

В 6 час. 45 мин. утра справа позади траверза показался во мгле силуэт военного корабля в расстоянии около восьми миль, затем скрылся, но спустя немного времени опять появился в той

же стороне и продолжал идти с эскадрой до начала боя, в расстоянии от пятидесяти до семидесяти кабельтовых. Броненосцам было приказано иметь наведенной одну 12" башню на этот корабль, оказавшийся японским крейсером «Идзуми».

В 9 час. 45 мин. утра показались из мглы японские старые крейсера: «Матсушима», «Чиниен», «Хашидате», «Итсукушима» и «Акитсушима» в строе кильватера и повернули на наш курс в левом траверзе с расстоянием около восьмидесяти кабельтовых.

В 9 час. 50 мин. головной неприятельский крейсер лег на обратный курс и затем тотчас же повернул опять на параллельный с нами курс. Расстояние сократилось до пятидесяти — шестидесяти кабельтовых, первый и второй броненосные отряда дали одиннадцать узлов ходу, чтобы выстроить одну кильватерную колонну с третьим броненосным отрядом, который продолжал идти со скоростью 9 узлов.

В 10 часов неприятельские крейсера начали склоняться влево и удаляться, оставаясь едва видимыми в бинокль на левом крамболе. «Мономаху» и «Донскому» был поднят сигнал: «Быть справа от транспортов».

В 10 час. 20 мин. справа по носу показался пароход, идущий на пересечку курса.

В 10 час. 30 мин. «Жемчуг» вышел вперед и отвел пароход в сторону, сделав один выстрел ему под нос; затем вернулся на место и поднял сигнал: пароход японский.

В 10 час. 45 мин. подняли сигнал: «Тревога».

В 10 час. 50 мин. на НО-20⁹ показались миноносцы.

В 11 час. 05 мин. на левом траверзе показались: «Читозе», «Касаги», «Ниитака», «Цусима». Первый и второй броненосные отряды повернули на два румба влево вдруг.

В 11 час. 20 мин. с броненосца «Орел» сделали выстрел по неприятельским крейсерам, после чего 3-й броненосный отряд открыл по ним редкий огонь. Расстояние около 50-40 каб. «Суворов» тоже сделал несколько выстрелов. «Изумруд» перешел по носу на правую сторону к «Жемчугу». Первый отряд миноносцев перешел к «Жемчугу» и «Изумруду». Японцы повернули вдруг на несколько румбов влево. Неприятель, удаляясь, сделал несколько выстрелов по «Суворову» и «Ослябя».

Один снаряд упал на 1/2 каб. от левого борта «Суворова» против передней 6" башни, не разорвался.

В 11 час. 35 мин. 1-й и 2-й брон. отряды повернула на два румба вдруг. «Жемчугу» приказано держаться на правом траверзе «Орла».

В 11 час. 35 мин. старые японские крейсера повернули последовательно влево и скрылись.

В 11 час. 55 мин. «Чиода» и «Шихайя» и четыре миноносца показались на левом траверзе на большом расстоянии.

В 12 час. 01 мин. четыре миноносца в строе пеленга показались впереди слева; идут на пересечку.

В 12 час. 05 мин. эскадра взяла курс НО-22⁰.

В 12 час. 10 мин. легкие японские крейсера переходят впереди на правую сторону в 40-50 кабельтовых.

В 12 час. 25 мин. первый броненосный отряд повернул на восемь румбов последовательно вправо. Дали 11 узлов ходу.

В 12 час. 32 мин. первый броненосный отряд повернул на восемь румбов последовательно влево.

В 12 час. 37 мин. легкие японские крейсера выстроились во фронт справа по носу.

В 12 час. 45 мин. эскадра идет в строе двух кильватерных колонн: «Ослябя» на левом траверзе «Суворова» в расстоянии около 10 каб. Дали 9 узлов ходу. Команда пообедала по-вахтенно по сигналу.

В 1 час 20 мин. легкие японские крейсера повернули вправо.

В 1 час 25 мин. по носу показались: «Микаса», «Шикишима», «Фуджи», «Асахи», «Ниссин», «Кассуга», «Идзума», «Азума», «Токива», «Якумо», «Асама» и «Ивате». Придя на вид, неприятель в строе кильватера последовательно повернул вправо на несколько румбов. Шел большим ходом.

В 1 час 30 мин. дали 11 узлов. Первый броненосный отряд повернул последовательно на четыре румба влево, 2-й броненосный отряд начал вступать в кильватер первому.

В 1 час 40 мин. «Суворов» повернул на курс NO-23°.

В 1 час 49 мин. сделали выстрел с «Суворова» 6" башни на 32 кабельтова, — перелет;

уменьшили расстояние на два кабельтова, эскадра открыла огонь.

«Микаса» лег на параллельный курс и открыл огонь минуты через две после нас.

Неприятельские корабли, пока строились в одну кильватерную колонну на параллельном курсе, створились по два.

В 2 часа расстояние до «Микаса» было 28 кабельтовых. Огонь первого броненосного отряда нашей эскадры был сосредоточен главным образом на «Микаса». Неприятель сосредоточил огонь на «Суворове» и «Ослябя». Сначала неприятельские снаряды давали перелеты по «Суворову», затем стали попадать. Замечены, главным образом, снаряды крупных калибров, фугасные, дававшие большое число осколков. Дым от разрыва — черный (лидит) и ярко-желтый (шимозе); газы удушливы и ядовиты; (на «Сисое Великом» оба доктора умерли от отравления газами). На «Суворове» попадания сосредоточились преимущественно около боевой рубки.

Ранены флаг-офицеры мичманы князь Цеттели и Демчинский.

В боевой рубке «Суворова» находились: адмирал — Командующий эскадрой, флаг-капитан, флагманский артиллерист, два старших флаг-офицера: лейтенанты Свербеев и Кржижановский и судовые чины: командир броненосца, старший артиллерист, старший штурман, мичман Шишкин: рулевой кондуктор Зайсунов, рулевые, дальномерщики, у переговорных труб и телефона.

В два часа повернули на два румба вправо.

Осколки часто попадали в пролет боевой рубки и выводили из строя находившихся в ней. В другие части судна снаряды также нередко попадали. В каютах Штаба по левому борту начался пожар и осколки перебили какую-то паровую трубу; между кормовыми 6" башнями на верхней палубе выведена вся сигнальная прислуга — около двенадцати человек; ранены флаг-офицеры лейтенант Новосильцев и мичман Казакевич.

В верхней батарейной палубе снаряд попал в перевязочный 20/21 пункт, многие раненые убиты, оторвало руку трюмному механику Кримеру. От временного перевязочного пункта ничего не осталось. Уцелевший доктор перешел вниз в перевязочный пункт, устроенный под броневой палубой.

В 2 часа 11 мин. у левой средней 6" башни подача производилась уже вручную; левую кормовую 6" башню питали подачей из правой кормовой. В боевой рубке разбило левый дальномер; перенесли правый, который был также немедленно разбит.

В 12" башнях все было благополучно.

В 2 часа 15 мин. повернули на курс NO-23⁰. Снаряды попадают непрерывно. Доносят о подводной пробоине у левого подводного аппарата. Ранило в рубке флаг-капитана, старшего артиллериста и мичмана Шишкина.

В 2 часа 20 мин. все сигнальные фалы были уже вырваны или сгорели. Лейтенант Редкин доносил, что левая кормовая 6" башня не может действовать из-за жары и дыма от пожара;

просили изменить курс — в чем пришлось отказать. Японская эскадра начала под носом переходить на правую сторону курса эскадры.

В 2 часа 25 мин. повернули на четыре румба вправо.

В 2 часа 26 мин. осколком ранило адмирала в голову. В это время (около 2 час. 25 мин.) «Суворов» перестал слушаться руля и катясь вправо, повернул на 16 румбов от курса. В рубке ранило лейтенанта Зотова.

Начался пожар возле рубки, лейтенант Свербеев вышел для тушения его и ранен. Остановились часы в рубке.

В 2 часа 30 мин. стали приводить корабль на курс машинами; руль оказался на борту, о чем в боевой рубке не было известно. Снесена крыша кормовой 12" башни.

Горят одновременно ростры с десятью находившимися на них гребными шлюпками, на ют пройти нельзя.

В 2 часа 40 мин. осколком ранило командира в голову; он из рубки ушел.

Управление машинами идет трудно при помощи машинного телеграфа — все время стопорится одна машина и дается средний или полный ход другой — на ручках лейтенант Богданов. Управлением руководит и распоряжается полковник Филипповский.

Перестали действовать артиллерийские указатели. Сообщение с левой машиной по телеграфу, с правой — по переговорной трубе. Сообщение с рулевым отделением прервано.

Флаг-офицер лейтенант Кржижановский послан в рулевое отделение поставить руль прямо.

Сделаны были попытки флагманским минным офицером лейтенантом Леонтьевым исправить электрическое управление рулем, но безуспешно.

Появившийся крен на левую сторону остановлен. Около 2 час. 40 мин. Адмирал вторично был ранен в ноги.

Когда «Суворов» выходил из строя, эскадра шла в кильватер «Александрю III» по курсу около NO.

В это время, в 2 часа 40 мин., головной неприятельской эскадры, переходившей по носу на правую сторону, повернул от нас к северу.

В три часа, вследствие пожара на рострах, управление из боевой рубки перенесено в центральный пост. Адмирал спустился в центральный пост по трубе, но тотчас же вышел оттуда сначала в левую, а затем в правую 6" башню, где была установлена голосовая передача через подбашенное отделение в центральный пост, а оттуда в машину. Вместе с адмиралом спустились в центральный пост флаг-капитан, флагманский штурман и единственный оставшийся в живых нижний чин. В боевой рубке, окруженной огнем, кроме убитых, никого не осталось.

В 3 часа 15 мин. «Ослябя», вышедший из строя с большим креном, опрокинулся на левый борт и на нос; к нему подошли спасать людей миноносцы «Буйный», «Бравый» и еще один.

Около 3 час. 15 мин. наша эскадра подходила к «Суворову» с правого траверза в строе

кильватера — головным «Александр III», и с расстояния в 10 кабельтовых замечен ряд попаданий в левую носовую 6" башню, в боевую рубку и близ нее, после этого «Александр III» повернул вправо почти на обратный курс и за ним стали ворочать все прочие суда, даже не выдерживая линии кильватера.

В 3 часа 20 мин. видели прошедшими слева контр-курсом посыльное судно «Чихайя» и несколько истребителей. В это время (3 ч. 30 м.) неприятель стрелял по «Суворову» слева, и из правого борта 75 м. м. (75-мм) батареи увидели неприятельский корабль проходящим у «Суворова» под носом с левой стороны на правую.

Носовая 12" башня отвечала на огонь неприятеля. Голосовой передачей сообщили в центральный пост повернуть на 12 румбов вправо и взяли курс на концевой нашей эскадры.

Около того же времени, т. е., около 3 час. 30 мин., был уже значительный крен от 8° до 10° на левый подветренный борт и воду поддавало в палубу, через порт 75-мм орудий, полупортики которых все были повреждены.

В 3 час. 40 мин. почему-то кричали «ура» и воодушевленная команда бежала из жилой палубы в верхнюю батарею тушить пожар.

В 4 час. 20 мин. с кормы с левой стороны подходили и держались весьма близко четыре неприятельских истребителя, по которым стреляли два уцелевшие кормовые 75-мм орудия.

Около этого времени уже было невозможно бороться с огнем в верхней батарее, так как

рвались свои ящики с 47-мм патронами.

Около 5 час. вечера мимо «Суворова», который старался следовать за эскадрой, по носу прошли наши суда: три броненосца 1-го отряда, на них трубы и мачты были целы, реи частью повисшими; у «Александра III» был разбит фор-штевень и вскрыта вся носовая часть верхней батареи; «Сисой Великий», «Наварин», «Нахимов» и 3-й броненосный отряд — в порядке, как и все крейсера, только «Аврора» имела сбитой фор-стенгу и повисшими реи на грот-мачте.

Транспортов было четыре: «Иртыш», «Анадырь», «Корея» и «Свирь», миноносцы — все девять.

Около пяти часов к борту «Суворова» подошел миноносец «Буйный», — на него передали в бессознательном состоянии раненого Адмирала и уцелевших и раненых чинов штаба: флаг-капитана, полковника Филипповского, кап. 2 ранга Семенова, лейт.: Леонтьева и Кржижановского (отравлен газами), мичм. Демчинского (ранен) и юнкера Максимова, с пятнадцатью нижними чинами, бывшими на срезе. Положение броненосца было таково: носом в SO четверть, имея такой крен, что порта нижней батареи левого борта были в уровень с водой. Правая сторона была наветренная, что и удерживали машинами, чтобы избежать огня и дыма на правом срезе, где держался миноносец и производили передачу Адмирала.

В 5 час. 30 мин. миноносец «Буйный» отвалил от борта «Суворова»; в это время не было уже ни мачт, ни труб, ни сигнальных рубок,

горели верхняя и батарейная палубы, и русые и минные катера; электричество погасло, пожар увеличивался, все было полно дымом, в батарее рвались 75-мм патроны, мостики с 47-мм орудиями разрушены, кормовая башня разрушена, адмиралтейское помещение уничтожено, крен не менее 10° на левый борт.

Транспорт «Камчатка» оказался в это время в 3-4 каб. от «Суворова» по носу с правой, не имея ходу и держа флаг Красного Креста на грот мачте. Во время пересадки на миноносец, с японской эскадры, шедшей параллельно нашей с левой стороны, стреляли снарядами крупного калибра по «Суворову», по миноносцу «Буйный» и «Камчатке», составлявшими одну отдельную группу. Видно было, как в «Камчатку» попал в середину снаряд, сваливший трубы, и «Камчатка» остановилась. Миноносец, отойдя от «Суворова» под сильным огнем, пошел полным ходом к крейсерам.

Не имея возможности продолжать командовать эскадрой из-за тяжелых ран, адмирал сделал распоряжение, чтобы на миноносец был поднят сигнал о передаче командования адмиралу Небогатову. После того, как сигнал был отретирован, подняли следующий сигнал: «Адмирал на миноносце».

Около 6 час. вечера вышел из строя броненосец «Александр III», имея сильный крен на левый борт и держа сигнал: терплю бедствие, после чего он перевернулся, будучи в 10-ти каб. от «Ушакова». С броненосца «Сенявин» успели

заметить плавающим его днище с людьми на нем.

Кроме того, всем судам, мимо которых проходили, миноносец «Буйный» делал семафор: «Адмирал жив, находится на миноносце».

Миноносцу «Безупречный» было приказано пойти к броненосцу «Император Николай I» и передать на словах, что Командующий эскадрой передает командование адмиралу Небогатову и приказывает вести эскадру во Владивосток; «Безупречный» это исполнил, но за темнотою его возвращения не видели.

В конце 7-го часа миноносец, идя с крейсерами, имел курс в NW четверть. Справа и сзади, кабельтовых в 30-ти, шли наши броненосцы тем же курсом, головным «Бородино», «Орел», «Николай I», «Апраксин», «Сенявин», «Ушаков», «Сисой», «Наварин» и «Нахимов».

В 7 час. наши крейсера открыли огонь по девяти неприятельским миноносцам — которые вышли вперед по курсу наших броненосцев.

В это время неприятельская эскадра была от нашей вправо, т. е., приблизительно в NO четверти.

В 7 час. 10 мин. «Бородино» перевернулся, по-видимому, после взрыва в корме, где видно было большое пламя вышиною до грот-марса.

Вскоре после этого крейсера постепенно склонялись влево и шли прямо на зорю, значит, имели курс близ W.

В 7 час. 40 мин. позади нашего отряда идут, в строе близком к фронту, наши броненосцы, отстреливаясь от неприятельских миноносцев.

Вскоре после этого момента, адмирал, придя в себя, звал кого-либо к себе. Пришел капитан 2 ранга Семенов и изложил ему, как идут крейсера и какое место между ними занимает миноносец «Буйный». Справа имели «Олега», «Аврору», «Донского» и «Мономаха» в строе кильватера, а левее нашего курса впереди в строе клина шли «Светлана» (головной) — боковыми «Жемчуг» и «Алмаз», а за ними шли без строя транспорты «Иртыш», «Анадырь», «Корея» и «Свирь». Миноносцы шли внутри строя без определенного порядка. «Бравый» и «Блестящий» несли флаг «К» — (не могу управляться), первый без фок-мачты. Во время этого доклада, продолжавшегося несколько минут, адмирал дважды терял сознание и начинал бредить.

В начале 10-го часа вечера, следуя совместно с «Донским», шли на S. Адмирал, очнувшись и узнав об это, приказал передать на «Донской», чтобы он шел во Владивосток. Исполнить приказание адмирала было трудно, так как при показывании каких-либо огней, — свои же суда начинали стрелять.

В 9 час. 30 мин. вечера крейсера «Олег», «Аврора» и «Жемчуг» большим ходом начали уходить на юг, а «Светлана», «Мономах», «Донской» и миноносцы «Буйный», «Бедовый», «Бравый», «Быстрый», «Громкий» и «Грозный» повернули на север. Крейсер «Изумруд» продолжал держаться близ наших броненосцев. Ночью «Донской» и миноносцы «Буйный», «Бедовый» и «Грозный» пошли в NO четверть, так как к

северу были видны чьи-то прожекторы.

Миноносец «Буйный», имея повреждение в теплом ящике, принужден был питать котлы соленой водой, вследствие чего увеличивался сильно расход угля. Ночью ход «Буйного» уменьшился до того, что миноносец вскоре потерял из виду «Донского».

Настала темная пасмурная ночь. Чины штаба спустились в кают-компанию «Буйного», где на четырех койках лежали раненые офицеры с «Ослябя»; диван занял капитан 2 ранга Семенов — по своему малому росту, флаг-капитан и флагманский штурман расположились на палубе на брезенте, под обеденным столом кают-компания. Приходил командир 2 ранга Коломейцев. Обмен мнений: пока возможно, идти курсом на Владивосток, а там с рассветом — «утро вечера мудренее», — будет видно.

Так закончился день 14 мая.

Кап. 1 ранга А. П. Гезехус, Алжир
«Долой ответ, открыть огонь!»

В текущем году наступает 25-я годовщина тяжелого поражения нашего флота в Цусимском бою. В памяти встают страшные картины гибели наших лучших судов и их доблестного личного состава, до конца исполнившего свой долг перед Царем и Родиной. Многие из этих героев долга и чести забыты и священная обязанность нас, оставшихся в живых участников этого боя,

воскресить в памяти образы этих честных, самоотверженных слуг Царя и Родины. В этих два несчастных для России дня, 14 и 15 мая 1905 года, можно привести много примеров отваги и самоотвержения и я уверен, что каждый из оставшихся в живых участников этой трагедии может указать не на один такой случай относительно чинов командного состава до последнего матроса включительно. Поэтому мне хотелось бы, по мере своих сил, ознакомить всех, интересующихся действиями нашего флота в минувшую войну, с последними минутами броненосца береговой охраны «Адмирал Ушаков», на котором я имел честь состоять вторым артиллерийским офицером и командиром кормовой 10" башни, под командой капитана 1 ранга Владимира Николаевича Миклуха-Маклай.

Описывая этот эпизод исключительно по памяти, не имея под рукой никаких документов, ни личных записей, я вперед прошу извинения за некоторые могущие быть неточности, как цифровых данных, так и в некоторых деталях. Но задавшись определенной целью выявить личность доблестного Владимира Николаевича как командира в бою, полагаю, что эти неточности не могут играть существенной роли.

На рассвете 15 мая 1905 года, идя курсом NO-23⁰, указанным вступившим в командование остатками Флота контр-адмиралом Небогатовым, после тяжелого дневного боя 14 мая и бесчисленных ночных минных атак, броненосец береговой обороны «Адмирал Ушаков» очутился

в полном одиночестве. Впереди по курсу были едва заметны дымы судов нашего флота, под командой адмирала Небогатова. Получив в дневном бою 14 мая большую пробоину в таранном отделении, броненосец не мог развить указанного хода — 12 узлов, и за ночь сильно отстал, благодаря чему был предоставлен своей участи, так как не было никакой надежды догнать уходящие суда. Командиру предстояло самому решать вопрос, как действовать дальше.

Положение было не из легких, так как существовала полная уверенность в том, что японцы приложат все усилия к тому, чтобы использовать свой успех до конца. Это подтверждалось тем, что во всех частях горизонта временами появлялись и исчезали дымы, очевидно, японских разведчиков.

Командир не взял на себя решения такого сложного вопроса и поэтому созвал всех офицеров на военный совет в рубку под мостиком. На этом совете было единогласно решено выполнить последний приказ адмирала и продолжать следовать по назначению, т. е., во Владивосток, избегая, по возможности, встречи с неприятелем. Для этой цели решено было срубить стены, по возможности не дымить и уклоняться в сторону от всякого появляющегося дыма на горизонте; приблизиться к японским берегам и, располагая курсы вдоль этих берегов, вне видимости, постепенно подыматься на Н. Эта последняя мера была принята в предположении, что бдительность японцев у своих берегов будет

несколько меньше. В общем же все, конечно, ясно сознавали, что выбраться благополучно из этой ловушки было весьма трудно, но меры какие-то, все-таки, принимать было необходимо, и все верили в опытность и энергию командира, доказавшего это на всем переходе от Либавы до Цусимы. И вот началась агония броненосца. Легли на курс к японскому берегу, хотя больше восьми узлов нельзя было дать из-за пробойны в таранном отделении. Все время появлялись на горизонте дымы, приходилось от них отводить, так что броненосец в итоге описывал какие-то зигзаги, очень мало приближаясь к намеченной цели.

Такое напряженное состояние продолжалось до обеда, когда во время церемонии погребения нескольких убитых в дневном бою 14 мая за кормой появился дымок быстро нагоняющего нас судна. По прошествии весьма непродолжительного времени обозначился силуэт, по-видимому, легкого крейсера типа «Читозе». Скрыться от него не было никакой возможности; пробили боевую тревогу и повернули на сближение с ним. Крейсер быстро приближался, и командир приказал открыть огонь. После залпа 10" башни он круто повернул и так же быстро исчез. Эта встреча окончательно рассеяла всякие иллюзии возможности благополучно достичь намеченной цели — прорыва во Владивосток.

Обеденное время прошло сравнительно спокойно. В кают-компании собрались все свободные офицеры во главе со старшим офицером,

капитаном 2 ранга Александром Александровичем Мусатовым.

Покойный Александр Александрович был удивительно спокойный человек. Держал себя во всех случаях ровно и невозмутимо. Никакие обстоятельства, кажется, не могли его взволновать. Его хладнокровие, распорядительность весьма благотворно влияли на подчиненных ему людей. Одно его присутствие поддерживало бодрое состояние духа даже у людей, не обладающих достаточно крепкими нервами. На этом последнем обеде старший офицер, наливая себе рюмку водки, произнес: «Ну, покойнички, выпьем!» Через несколько часов эти слова оказались для него самого и некоторых из присутствовавших пророческими, но в этот момент они были всеми приняты как шутка и все единодушно потянулись чокнуться с Александром Александровичем. В душе же каждый, я не сомневаюсь, был уверен, что старший офицер был прав. Обед прошел в общем довольно оживленно.

После обеда я пошел в каюту отдохнуть, так как чувствовал себя после всего пережитого совершенно разбитым. Через весьма короткий промежуток времени, насколько мне помнится, около половины второго дня, я был разбужен окриком лейтенанта Т.: «Вставай, Петрович, опять дымы, пробили боевую тревогу». Я немедленно вскочил и побежал на мостик. На этот раз вся SW-ая часть горизонта была заволочена дымами. Сомнения не было — это могла быть только неприятельская эскадра. Однако, дымы

эти, видимо, не приближались, а как бы держались на определенном расстоянии. Затем обнаружилось, что от всей массы дымов отделились два и начали движение в направлении к нам. Постепенно открывались рангоут, трубы и, наконец, силуэты двух быстро идущих на нас судов. Взоры всех были напряженно направлены на эти суда. Кто-то крикнул: «Да это наши крейсера!» Крик этот ошеломляюще подействовал на всех. Многие бурно выражали свой восторг. Но это длилось недолго. Вскоре стало ясно, что это неприятельские крейсера. Восторг сразу исчез, лица стали сосредоточенными и взоры всех обратились на своего командира.

Командир совершенно спокойно, без признаков малейшего волнения, рассматривал в бинокль приближающиеся суда. На переднем крейсере взвился большой сигнал. «Ответ до половины, разбирайте сигнал», — приказал командир. Все разошлись по своим местам, по боевой тревоге. Перед этим командир приказал всем нам позаботиться, чтобы у всех людей были приготовлены спасательные средства. По приходе в башню я сейчас же приказал расшнуровать койки и по числу прислуги башни взять на каждого по пробковому матрацу.

Минному офицеру, лейтенанту Жданову, командир приказал заложить подрывные патроны на случай взрыва броненосца, что и было им исполнено. Под циркуляционные помпы были заложены патроны. Все эти распоряжения ясно показывали, что командиром заранее было

принято совершенно определенное решение. Никакого другого выхода из положения он, видимо, не допускал.

В это время суда, оказавшиеся броненосными крейсерами 1-го класса «Иакито» и «Ивате», быстро приближались. Расстояние было около 50 кабельтовых, когда удалось разобрать первую половину сигнала, поднятого по международному своду: «Предлагаю вам сдать ваш корабль...» — разобрал старший штурман, лейтенант Максимов, и доложил командиру. Ни минуты не задумываясь, командир резко приказал: «Дальше разбирать не надо, долой ответ, открыть огонь!»

Не ожидавшие такого отпора японцы неосторожно приблизились и поплатились за это, получив залп 10" башни в борт. Это наше первое попадание показывали нам японские офицеры на крейсере «Иакито». Снаряд ударил в борт крейсера, впереди кормового левого трапа, сделав в борту отверстие по своему калибру, и затем разорвался внутри на семь кусков, не причинив судну серьезного повреждения, но убив два-три десятка японцев.

Быстро слетел сигнал, крейсера повернули и еще быстрее стали удаляться от маленького, дерзкого противника, предпочитая иметь с ним дело на безопасном для себя расстоянии, несмотря на огромное преимущество в артиллерийском вооружении, скорости хода и моральной поддержке в виде большого количества дымов на горизонте. Во всякий момент они могли получить

оттуда действительную поддержку. Наш же маленький броненосец был совершенно одинок и мог рассчитывать только на свои четыре 10" орудия и 8-узловый ход. Надо еще к тому добавить, что у наших 10" гидравлических установок предельный угол возвышения был 18, что соответствовало дальности полета 53 кабельтовых, японцы же свободно стреляли с 70 кабельтовых. Но не таков был капитан 1 ранга Миклуха, чтобы эти обстоятельства могли поколебать его понятия о своем долге и чести Андреевского флага. Он все время старался сблизиться с противником и ни на секунду не прекращал боя.

Колоссальная разница в ходе, конечно, давала полную возможность японцам легко парализовать эти намерения командира. Они свободно удерживали расстояние 70 кабельтовых и действовали своими орудиями, как на ученьи, без малейшего для себя риска. Наши снаряды давали большие недолеты.

Между тем, японцы быстро пристрелялись, начались сплошные попадания. В 120-мм батареейной палубе начался пожар. Загорелось несколько приготовленных беседок с 120 мм патронами, появились подводные пробойны. После получасового боя становилась совершенно ясной бесполезность сопротивления, продолжение которого грозило бесполезной гибелью всему личному составу. Для спасения хотя бы части этого состава командир приступил к выполнению заранее принятого решения, т. е., потоплению корабля. Было приказано прекратить

огонь, старшему механику открыть кингстоны, минному офицеру взорвать подрывные патроны, людям же спастись. Через несколько минут броненосец сильно накренился на правый борт, люди стали бросаться за борт.

Старший офицер, обегая последний раз низы, снял часового у денежного сундука, который, выполняя свой долг, не покидал своего поста без приказа. Минный офицер, лейтенант Жданов, исполнив приказание командира, отказался спастись и спокойно спустился вниз. Старший офицер, капитан 2 ранга Мусатов, пробегая по спардеку, был смят сорвавшимся с ростер баркасом. Остальные офицеры побросались в воду последними. Часовой у флага по боевому расписанию, боцман Прокопович, был разорван на части снарядом, и остатки (останки) его, в виде кровавой массы, лежали на посту. До этого он бессленно простоял все бои на своем посту.

Спокойные распоряжения командира действовали на всех подбадрывающе и не было никакой паники. Приведу несколько примеров. При моем выходе из башни, в последний момент, когда крен броненосца стал уже критическим, я увидел, как из спардека осторожно выносили на шканцы тяжело раненого, положили на палубу и начали обвязывать его пробковыми матрацами. Когда все возможное было сделано, мы его перекрестили и бросили за борт. Впоследствии этот раненый был спасен и, кажется, даже выжил.

На баке произошла трогательная сцена.

Стоял наш батюшка, отец Иона, с юным фельдшером, почти мальчиком. Этот последний почему-то мешкал и не решался броситься в воду. На вопрос батюшки, отчего он медлит, он ответил, что забыл в каюте образок — благословение матери — и не знает, как ему быть. Раздумывать было некогда, но батюшка все-таки ему сказал: «Если благословение матери, то попытайся достать, Бог поможет». Быстро фельдшер исчез, слова батюшки побороли в нем колебания и через весьма короткий промежуток времени он с сияющим, счастливым лицом появился на верхней палубе с образком в руках.

У меня же в башне произошел комичный эпизод. Еще до Цусимского боя я, по совету судового врача, взял в башню бутылку коньяку, на случай поддержать силы раненых. Бутылку эту я сдал башенному артиллерийскому унтер-офицеру с приказанием хранить ее до моего распоряжения. Во время дневного Цусимского боя, ночных атак и последнего нашего боя, я и все в башне совершенно забыли об этой бутылке. В последний момент, когда часть прислуги уже выскочила из башни, артиллерийский квартирмейстер обратился ко мне с вопросом: «Ваше Высокоблагородие, а как же быть с коньяком?» Ошеломленный таким неуместным вопросом, я ответил: «Какой там коньяк, брось его к черту, нельзя терять ни минуты». «Никак нет, разрешите прикончить?» «Ну быстро, всякая задержка может стоить нам жизни». В момент вылета пробка, появились кружки. Оставшиеся в

башне «прикончили» бутылку и все благополучно выскочили на палубу и выбросились за борт. Я думаю, что этот глоток коньяку оказал впоследствии даже некоторую пользу, ибо я сравнительно легко перенес трехчасовое плавание в 11⁰ воде. Как на последний факт, укажу на громовое «ура» плавающих в воде беспомощных людей при виде гибели своего корабля с гордо развевающимся Андреевским флагом. Этот восторженный крик продолжался довольно долго под градом сыпавшихся неприятельских снарядов по пустому месту. Когда зыбь разметала плавающих, постепенно затих и этот крик. Впоследствии, уже в плену, мы, офицеры, неоднократно получали письма от наших матросов с выражением глубокой благодарности за сохраненную честь и сознание исполненного долга перед Царем и Родиной.

Командира до последней минуты видели стоящим на мостике и спокойно наблюдающим за спасением команды. Больше я его не видел, но были свидетели из команды, которые утверждали, что впоследствии видели командира плавающим в воде и когда японская шлюпка подошла к нему, он отказался от помощи, указав ей рукой на плавающую кругом команду.

Через несколько минут после того, как команда бросилась в воду, броненосец перевернулся на правый борт, после чего корма быстро опустилась и, показав таран, вертикально пошел ко дну. Когда броненосец исчез, стрельба с японских крейсеров еще долго не прекращалась —

били по плавающим людям. Много людей погибло от этого огня.

Трудно объяснить себе, чем вызвано было такое бессмысленное, жестокое истребление совершенно беззащитных людей, тем более, что впоследствии, когда люди были подняты с воды на крейсера, там было оказано должное их героическому подвигу. Отношение было крайне сочувственное и заботливое.

Погибли командир, старший офицер, старший механик капитан Яковлев, лейтенант Жданов, младший инженер-механик Трубицын, прапорщик Зорич, комиссар Михеев и около 1/3 команды.

Гибель броненосца произошла около пяти часов вечера, крейсера же подошли к месту гибели только по прошествии трех часов. Для спасения команды было спущено две шлюпки и открыты прожектора. Люди держались в воде около трех часов при большой зыби и температуре воды 11°.

Несколько человек умерло в воде от разрыва сердца, не выдержав температуры; между ними старший механик капитан Яковлев, умерший на палубе крейсера и кочегар Хлымов — в воде. Капитан Яковлев был очень слабого здоровья и в воде его все время поддерживал четвертый механик, прапорщик Краськов. Два молодца, не дождавшись шлюпок, сами доплыли от места гибели до неприятельских крейсеров и были подняты прямо на палубу.

Закончив спасение людей, крейсера дали

ход и пошли по назначению. Дымы на горизонте оказались дымами всей японской эскадры, возвращавшейся в Сасебо после захвата в плен эскадры адмирала Небогатова. Вторая половина сигнала, как нам сообщили японские офицеры, извещала нас о сдаче судов адмирала Небогатова. На крейсерах мы еще пробыли около трех дней, так как они занимались розыском остальных наших судов. После этого мы были доставлены в Сасебо, на сборный пункт всех пленных.

Отношение японцев на крейсерах к нам было чрезвычайно корректное. Они не только не намекали на наше тяжелое поражение, но даже избегали всяких разговоров на эту тему.

Впоследствии, на пути к месту нашего назначения и пребывания в плену, мы имели не мало случаев подтверждения, насколько японцы ценили доблестного врага. Заканчиваю мои воспоминания этой краткой заметкой, так как описание наших переживаний в плену не входит в тему настоящего изложения. Считаю долгом только заявить, что тому удовлетворению, которое мы неоднократно получили от нашего врага, мы, главным образом, обязаны нашему командиру, Владимиру Николаевичу Миклуха-Маклай.

Адмирал Того, в своем донесении о Цусимском бое, счел нужным отметить особо о героической гибели броненосца «Адмирал Ушаков».

В заключение упомяну еще и тот факт, что Владимир Николаевич к моменту снаряжения третьей эскадры, будучи командиром экипажа

и командиром броненосца береговой обороны «Адмирал Ушаков», закончил ценз командования и был смнен; командиром броненосца «Адмирал Ушаков» был назначен капитан 1 ранга Барщ. Здоровье Владимира Николаевича было очень расшатано долголетней службой на строевых судах флота. Поход же на неприспособленных судах, какими являлись броненосцы береговой обороны, предстоял не легкий. Но, несмотря на это, смена, перед самым походом, глубоко возмутила и оскорбила В. Н. Он поехал в Министерство и заявил там свой протест, который и был уважен. Владимир Николаевич вернулся обратно в Либаву и был вновь назначен командиром броненосца «Адмирал Ушаков».

Имя этого доблестного и честного офицера должно быть занесено на почетное место на страницах Истории Российского Императорского Флота. И мы все, свидетели славного прошлого, обязаны поддерживать дух, выкованный традициями бывшего Императорского Флота, на славу и честь будущего Флота и благо Родины.

Кап. 2 р. А. А. фон Гранзе, Копенгаген

Броненосец береговой обороны «Адмирал Ушаков» в Цусимском бою

Двадцать пять лет прошло со дня Цусимского боя. Много прожито, много пережито. Прошедшие годы и особенно события последних пятнадцати лет (война и революция) частью вычеркнули, частью сгладили в памяти многое

из того, что в свое время было хорошо известно участникам этого боя, что видели и слышали его очевидцы.

Основываясь на этом, я не мог бы взять на себя смелость дать не только более или менее подробное описание Цусимского боя в общем, но даже и в частности подробно описать действия броненосца береговой обороны «Адмирал Ушаков» в этом бою, а поэтому ограничусь изложением отдельных не связанных между собою эпизодов, характеризующих понимание воинского долга и проявление личной доблести командира, офицеров и матросов броненосца береговой обороны «Адмирал Ушаков».

«Адмирал Ушаков», идя концевым кораблем кильватерной колонны броненосцев, в самом начале боя четырнадцатого мая, вследствие неисправности одной из главных машин, должен был идти на буксире парохода «Свирь». Ликвидировав неисправность и отдав буксир, стали догонять далеко ушедшую вперед сражающуюся свою эскадру.

Командир броненосца капитан 1 ранга Владимир Николаевич Миклуха-Маклай, увидев впереди тоже отставший, накренившийся, горящий, осыпаемый японскими снарядами броненосец «Наварин», выйдя на левый его траверз, как бы прикрывая «Наварин», приказал застопорить машины и открыть интенсивный огонь по неприятелю.

Командир «Наварина», капитан 1 ранга барон Фитингоф, справившись с креном и

пожарами, в мегафон крикнул нашему командиру: «Спасибо, Владимир Николаевич! Иди вперед с Богом!»

Ночью, после минных атак японских миноносцев, продолжая идти согласно последнего сигнала Адмирала Рожественского «Курс NO 23⁹ Владивосток», «Адмирал Ушаков», вследствие малого хода, уменьшившегося до семи узлов из-за сильного дифферента на нос от полученных в дневном бою пробоин, оказался в море один, отстав от кильватерной колонны, состоявшей из броненосцев «Император Николай I» (флаг Адмирала Небогатова), «Орел», «Генерал-Адмирал Апраксин» и «Адмирал Сенявин».

Рано утром, 15 мая, были сделаны приготовления к погребению убитых в дневном бою. Убитые были положены на шканцах, приготовлена парусина обернуть их и балластины для груза. Собрались офицеры и команда. Началось заупокойное богослужение, но когда на горизонте за кормой показались силуэты быстро идущих четырех японских крейсеров «Матсушима», «Итсукушима», «Хашидате» и «Нийтака», командир попросил священнослужителя иеромонаха о. Иону ускорить и сократить отпевание, так как не сомневался в неизбежности боя.

Когда японские крейсера приблизились на дистанцию нашего огня, командир приказал предать убитых морю и пробить боевую тревогу, под звуки которой и под пение: «Вечная память» тела убитых, с привязанными балластными были опущены в море.

Продолжая идти тем же курсом, японские крейсера прошли на север, не открывая стрельбы, что нас очень удивило, так как, имея большое преимущество в силах, они, без сомнения, могли бы весьма быстро покончить с нашим подбитым броненосцем. Уже находясь на японском крейсере «Якумо» в качестве пленного, от японских офицеров мы узнали причину этого непонятного нам случая: нам была показана карта, на которой от Цусимского пролива были нанесены несколько расходящихся на север курсов, по которым, согласно заранее выработанного плана, японские корабли должны были искать и преследовать остатки русской эскадры в случае ее поражения. «Вы все равно никуда не могли бы уйти, мы знали, в каком вы состоянии; те крейсера шли на присоединение к главным силам», — сказали нам японские офицеры.

Часов около 10 утра слева по носу были видны дымы многих кораблей и слышна недолгая артиллерийская канонада. Только после стало нам известно, что это происходила сдача судов Адмиралом Небогатовым.

Продолжая по возможности идти курсом «NO 23⁹», уклоняясь в сторону от каждого замеченного на горизонте дыма, около часа или двух пополудни увидели на горизонте на носу силуэты около двадцати японских кораблей. Стало ясно, что прорыв невозможен, а бой и гибель неизбежны. Командир повернул от неприятеля, от которого отделились в погоню за нами два корабля. Стали готовиться к последнему

бою: выбросили за борт оставшиеся от отражения ночных минных атак на верхней палубе и на мостике снаряды мелких скорострельных орудий, готовили из бревен плотики, чтобы к ним привязывать раненых, разнесли по кораблю спасательные пояса и койки; команда и многие офицеры переоделись во все чистое и новое; одному из офицеров командир, выйдя из своей каюты, сказал: «Переоделся, даже побрился, теперь и умирать можно».

Японские крейсера «Ивате» и «Якумо», идя большим ходом, сходящимся курсом, шли на сближение.

На головном из них был поднят какой-то длинный сигнал. На броненосце пробили боевую тревогу. Когда японские крейсера, находясь сзади нашего правого траверза, были в пределах дальности наших орудий (63 кабельтова), командир приказал дать залп. Крейсера на наш огонь не ответили. К нашему удивлению, на фок-мачте головного крейсера «Ивате» мы увидели большой русский коммерческий флаг и только тогда, разглядев вымпел переговоров по международному своду, поняли, что сигнал относится к нам. Когда доложили командиру разобранную часть сигнала: «Советую Вам сдать Ваш корабль...» и что есть еще и продолжение сигнала, командир сказал: «Ну, а продолжение сигнала нам знать не надо», приказал не подымать «до места» ответное «ясно вижу», чтобы, продолжая сближаться, крейсера подошли бы еще ближе. Когда же дистанция уменьшилась до

возможной действительности нашего огня, командир приказал поднять ответ «до места», а со спуском его снова открыть огонь. Японские крейсера, пользуясь своим огромным преимуществом в ходе и большею дальностью своих орудий, отойдя за пределы досягаемости наших снарядов, открыли огонь по броненосцу. Так начался наш последний неравный бой.

Вскоре же начались попадания в броненосец, появились пробоины, вспыхнули пожары. Наши же снаряды ложились безнадежно далеко от неприятеля. От пробоин образовался крен, выровнять который из-за перебитых труб отливной системы не представлялось возможным. Крен на правую сторону все более и более увеличивался, а, из-за крена, дальность полета наших снарядов все более и более уменьшалась; этим обстоятельством пользовались японские крейсера, подходя все ближе и ближе к броненосцу. Наконец, как следствие крена, заклинились обе башни. Одно из двух 120-мм орудий правого борта было разбито; загорелись снаряды в беседках на верхней палубе. Действовало только одно оставшееся 120-мм орудие для подбодрения команды и... «на страх врагам». Японские крейсера, видя, что наш огонь почти совсем прекратился, подойдя почти вплотную, в упор расстреливали броненосец из всех своих орудий (на обоих крейсерах восемь 8" и тридцать 6"). Тогда командир приказал открыть кингстоны и взорвать трубы циркуляционных помп и, не давая «отбоя», разрешил команде спастись

«по способности», бросаясь в море. Все шлюпки были разбиты или сгорели.

Минный офицер, лейтенант Борис Константинович Жданов, помогал судовому врачу доктору Бодянскому за кормовой башней привязывать раненых к плотикам и койкам и спускать их в море. Когда доктор спросил его: «А что же у Вас самого нет ни пояса, ни круга?», Жданов ответил: «Я же всегда говорил всем, что я в плену никогда не буду!» Сняв фуражку, как бы прощаясь со всеми вблизи находящимися, он спустился вниз. После рассказывали, что стоявший у денежного ящика часовой, чуть ли не в последний момент снятый со своего поста, слышал револьверный выстрел из каюты Жданова.

Когда за несколько минут до гибели в броненосец попало одновременно несколько снарядов, один из которых взорвался, ударившись об носовую башню, часть матросов, стоящих за башней, бросилась за борт и нечаянно столкнула в море стоявшего у борта офицера. Сигнальщик Агафонов, увидя, что офицер, отдавший ему свой спасательный круг, упал в море без какого бы то ни было спасательного средства с револьвером и биноклем на шее, не задумываясь, бросился с верхнего мостика, с высоты 42 фута, за борт на помощь к погибавшему офицеру.

«Адмирал Ушаков», перевернувшись, шел ко дну; кто-то из плавающих матросов крикнул: «Ура «Ушакову»! — с флагом ко дну идет!» все бывшие в воде ответили громким долгим «ура», и действительно: до последнего мгновения

развевался Андреевский флаг. Несколько раз был он сбит во время боя, но стоявший под флагом часовой строевой квартирмейстер (строевой унтер-офицер) Прокопович каждый раз вновь поднимал сбитый флаг. Когда разрешено было спастись, старший артиллерийский офицер, лейтенант Николай Николаевич Дмитриев в мегафон крикнул с мостика Прокоповичу, что он может покинуть свой пост, не ожидая караульного начальника или разводящего, но Прокопович, стоя на спардеке вблизи кормовой башни, вероятно, оглох за два дня боя от гула выстрелов и не слышал отданного ему приказа. Когда же к нему был послан рассыльный, то он был уже убит разорвавшимся вблизи снарядом.

После того, как «Адмирал Ушаков» скрылся под водой, японцы еще некоторое время продолжали расстреливать плавающих в море людей. Значительно позже, вероятно, получив по радио приказание, спустили шлюпки и приступили к спасению погибающих. Спасали долго и добросовестно; последних, как говорили, подобрали уже при свете прожекторов.

В японских газетах при описании боя и гибели броненосца «Ушаков» было напечатано, что когда к плавающему в море командиру броненосца подошла японская шлюпка, чтобы спасти его, Миклуха-Маклай по-английски крикнул японскому офицеру: «Спасайте сначала матросов, потом офицеров». Когда же во второй раз подошла к нему шлюпка, он плавал уже мертвый на своем поясе. Так погиб в Цусимском бою 15

мая 1905 года броненосец береговой обороны «Адмирал Ушаков» и его командир капитан 1 ранга В. Н. Миклуха-Маклай, а с ним старший офицер капитан 2 ранга Мусатов, минный офицер лейтенант Жданов, старший механик капитан Яковлев, младший механик поручик Трубицын, младший штурман прапорщик Зорич, комиссар чиновник Михеев и около ста матросов.

В кают-компании броненосца был прекрасно написанный портрет адмирала Ф. П. Ушакова. Часто на походе офицеры обращались к портрету и спрашивали: «Ну, что нам суждено?» И им казалось, что на портрете лицо адмирала меняло свое выражение. Было решено, что в случае боя, тот из офицеров, кто будет в кают-компании, должен посмотреть на портрет, чтобы узнать, доволен ли своим кораблем Адмирал? Один из офицеров, бывший случайно в кают-компании незадолго до гибели корабля, взглянул на портрет, и ему показалось, что «Адмирал изъявляет свое удовольствие».

* * *

Построенный незадолго до революции и названный в честь командира броненосца «Адмирал Ушаков» эскадренный миноносец «Капитан 1 ранга Миклуха-Маклай», революционным пролетариатом, («взбунтовавшимися рабами», по выражению господина-товарища Керенского) был переименован в «Спартак» в память вождя взбунтовавшихся римских рабов. Под «водительством» комиссара Раскольниковова

(«красного мичмана» из черных гардемарин Ильина) «Спартак» и эскадренный миноносец «Автроил» в ноябре 1918 года передались в Ревеле англичанам, имея своими командирами офицеров — не большевиков. Переданные англичанами Эстонии, эти два эскадренных миноносца под именами «Вамбола» и «Леннук» числятся теперь в эстонском флоте.

В 1912 году я имел счастье командовать миноносцем в финляндских шхерах в морской охране Е. И. В. Государя Императора. Во время Высочайшего смотра миноносцу Его Величество, спустившись в командирскую каюту и увидев висящую на стене фотографию броненосца «Адмирал Ушаков», изволил меня спросить: «Почему у вас фотография «Адмирала Ушакова?» Я ответил: «Я участвовал на нем в Цусимском бою». «Доблестный корабль», — сказал Государь Император, на что я позволил себе ответить: «Если когда-либо Вашему Императорскому Величеству благоугодно будет назвать новый корабль именем «Адмирала Ушакова», я почту за счастье служить на нем и, надеюсь, уже с большим успехом». «Почему с большим успехом?» — спросил Государь, делая ударение на слове «большим». «Потому, что тогда мы на нем потерпели поражение,» — ответил я. «Нет, это была победа духа. Один из лучших кораблей будет назван именем «Адмирала Ушакова», — милостиво изволил сказать Его Величество. Слова Государя Императора несказано меня обрадовали. Царское слово крепко: уже во время

войны в Николаеве был заложен крейсер «Адмирал Ушаков», но незаконченный до революции, не под этим именем, и не под Андреевским флагом, и не в строй Российского Императорского Флота вступил он для защиты чести и целостности Великой России, а, достроенный при коммунистической власти, под красным флагом, в составе красного черноморского советского флота, под каким-то ничего русскому сердцу и уму не говорящим названием, вроде «Коминтерн», «Профинтерн» и т. п., или под опоганенным словом «товарищ», служить III Интернационалу для достижения торжества бредовой коммунистической идеи — всемирной социальной революции.

Но возродится Великая Россия, возродится под славным Андреевским флагом Русский Флот, а в нем — крепко верю — в честь когда-то грозного для турок «Ушак-Паши» и в память доблестно погибшего в Цусимском бою броненосца, один из кораблей с честью и гордостью будет носить имя «Адмирал Ушаков», а другой — имя его доблестного командира капитана I ранга Миклухи-Маклай.

Контр-адм. С. А. Посохов, Париж

Воспоминания о Цусимском бое

Решающим моментом русско-японской войны было появление эскадры адмирала Рожественского в водах Тихого океана.

Отчаявшись в возможности вытеснить японцев

из Манджурии, Российское Императорское Правительство решило тогда выступить в водах Тихого океана, чтобы ударом по путям сообщения блокировать Манджурию и даже Японию.

Японцы, вполне оценив план действия России, напрягли все свои силы, и экспедиция адмирала Рожественского закончилась Цусимской катастрофой.

Вопрос о причинах этой ужасной катастрофы в свое время занял почти всех морских критиков, но так и остался неразрешенным, потому что специалисты разделились на два лагеря. Одни приписывали всю удачу японцев их техническим превосходствам (артиллерия, скорость хода, бризантные снаряды), другие же (между ними и многие русские) удачу японцев приписывали, главным образом, действию их подводных лодок. Японцы же решительно отвергли присутствие подводных лодок. Однако, несколько русских, в том числе и мой бывший командир крейсера 1 ранга «Олег», капитан 1 ранга Добротворский, остались при своем непреклонном убеждении, что главной причиной нашего поражения были подводные лодки японцев.

Мне же, как участнику Цусимского боя, в должности старшего офицера крейсера «Олег», при анализе своих впечатлений на расстоянии двадцать пять лет представляется ясно, что главной причиной нашего поражения были, именно, наши технические недочеты, а не подводные лодки японцев.

Упрекнуть же в недостаточной храбрости

личный состав эскадры ни в коем случае не приходится. Картина боя так же врезалась у меня в памяти, что и теперь, несмотря на давность, она стоит у меня перед глазами. К тому же, в помощь памяти, для некоторых мелких деталей, у меня сохранились еще кое-какие заметки, составленные сейчас же после боя.

13 мая 1905 года. Пятница. Эскадра адмирала Рожественского подошла к Корейскому проливу. Следующий день — 14 мая — совпал с годовщиною дня Священного Коронования Их Императорских Величеств.

Возможно, что желание придать дню боя особую торжественность и заставило адмирала Рожественского замедлить ход эскадры и заняться разными маневрированиями и перестроениями. Как выяснилось потом, 14 мая был и для японцев днем торжественным: это была годовщина дня рождения японской императрицы.

Эволюция эскадры продолжалась недолго и к вечеру адмирал сигналами сделал последние распоряжения к завтрашнему дню.

14 мая. Погода сильно пасмурная. Ветер SW-3. С 5 час., сигналом, приказано иметь 9 узлов ходу. Эскадра держала курс на NO-60°; в 6 час. 30 мин. утра броненосец «Ослябя» просигналил, что видит неприятельский крейсер справа, на SO-40°. Как после оказалось, это был японский броненосный крейсер «Azama», который, держась на приличном расстоянии, шел параллельным с нами курсом, телеграфируя своему адмиралу о нашем составе, строе, курсе, скорости и т. п.

В 8 час. 15 мин. на NW-15⁰ от нас появились восемь неприятельских старых крейсеров. Расстояние уменьшалось и в 9 час. 35 мин. пробили боевую тревогу. Но с ними мы разошлись, не завязав боя. В 10 час. 35 мин. на NW-60⁰ мы снова увидели отряд из четырех легких японских крейсеров, по-видимому, «Kasagi», «Schitoze», «Nitaka» и «Tsusima». Вследствие туманности японские суда обрисовались неясно. Расстояние около 50 кабельтов. В 11 час. 13 минут с броненосца береговой обороны «Адмирал Ушаков» раздался первый выстрел, а за ним и вся левая колонна открыла по японским крейсерам огонь. Японцы, отвечая на наш огонь, сблизилась от 48 до 29 кабельтов, а затем стали отдаляться и скоро скрылись в тумане. В 11 час. 19 мин. сыграли «отбой».

По старинному морскому обычаю команда в этот день с утра переделась во все белое, чистое, приготовясь к бою, как к празднику.

После «отбоя» командам было дано время обедать.

В 13 час. 40 мин. слева, впереди броненосцев, в пасмурности стали обрисовываться главные силы японцев: четыре броненосца и 8 броненосных крейсеров держали курс на головной левой колонны броненосец «Ослябя». Только тогда наш первый броненосный отряд, описав координат влево, стал вступать головным 2-му и 3-му отрядам броненосцев, образуя таким образом одну кильватерную колонну.

Японские суда были окрашены в замечательный

светло-голубой серый цвет, отличающий их очень плохо от воды, и их уголь дыма совершенно не давал. Наша же эскадра была выкрашена в черный цвет, имея трубы желтые. Уголь — сильнодымчатый.

13 час. 50 мин. Наши и японские суда одновременно открыли огонь. Через полчаса, т. е., в 14 час. 20 мин., на «Кн. Суворове» была сбитая задняя труба, а через 10 минут броненосец «Бородино» вышел из строя, но скоро оправившись, вступил концевым в кильватер бр. бер. об. «Адм. Ушаков». Эскадры шли с японцами противоположными курсами и должны были разойтись. Чтобы этого избежать, Адмирал Того сделал рискованный маневр, начав наворачивать свою эскадру на противоположный курс и ложиться с нами параллельным курсом. Это произошло около 14 час. 45 мин.

Этот момент был очень опасен для японцев, так как их суда, доходя до известной точки, попеременно описывали циркуляцию влево, как бы останавливаясь на месте, а кроме того, часть судов, которая, выполнив маневр, легла на новый курс, закрывали собою те суда, которые еще подходили в точку поворота.

К сожалению, мы этим моментом не воспользовались. По непонятной тогда причине, бр. «Кн. Суворов» покатился вдруг вправо, как бы ложась на параллельный с адм. Того курс.

Впоследствии же выяснилось, что это произошло оттого, что в этот момент на «Кн. Суворове» заклинился руль и он катился вправо,

пока машинами не выправил своего курса.

Адмирал же Того, выполнив благополучно маневр, продолжал нас громить, уже на новом курсе, сосредотачивая весь свой огонь на наших флагманских кораблях «Кн. Суворов» и «Ослябя».

Оба эти броненосца были окутаны столбами воды (от взрывов снарядов о воду), клубами огня и черно-бурого дыма. «Ослябя», не выдержав этого огня, скоро вышел вправо из строя и в 14 час. 50 мин. повернувшись на левый борт — затонул. Видно было, как во время поворачивания броненосца матросы (белые точки) его скатывались с палубы и падали в воду. Картина гибели броненосца была ужасна и произвела на нас всех громадное впечатление, резанув по нашим сердцам, точно самым острым ножом!

В 14 час. 40 мин. на SSO показались японские крейсера «Kazagi», «Tchitoze» («Schitoze»), «Nitaka» и «Tsusima».

Мы («Олег») повернули и открыли по ним огонь левым бортом.

Японские снаряды, не в пример нашим, рвались не только от ударов о твердые предметы, но и о воду, и вообще при всяком малейшем препятствии, причем, выпускали громадные клубы черно-бурого дыма и ядовитых газов. При разрыве они давали массу мелких осколков (бризантность), а разрываясь о воду, поднимали громадные столбы ее. Это собственно говоря, были не снаряды в полном смысле слова, а прямо особого сорта мины, которые, равно, как и мины, производили одинаковый эффект, как на

дальнем, так и на близком расстоянии. Для таких снарядов не требовались масса и скорость вылета, а только средство их выкинуть, чтобы потом уже работала не живая сила удара, как у нас, а только энергия того взрывчатого вещества, которым они начинены. Это новое изобретение дало японцам громадное преимущество перед старыми снарядами, потому что, во-первых, позволило им отчетливо видеть, куда попадал снаряд, а следовательно и корректировать стрельбу, во-вторых, позволил им стрелять на очень большие дистанции, да еще вредить неприятелю не только от непосредственного попадания, но даже при попадании в воду, близ судна, заслепляя глаза и прицельные приборы массой брызг. Разрываясь над палубой о какую-нибудь снасть, они обдавали все градом мельчайших осколков, выводя таким образом большое количество людей из строя.

В 15 час. 30 мин. с левой стороны появились японские крейсера «Matsushima», «Itsukyshima», «Hashidate», «Suma» и броненосец «Chin-Ien».

Приходилось вести бой на оба борта. Только, к сожалению, наши шестидюймовые снаряды (на «Олеге») не всегда достигали неприятеля, тогда как их 8" и 12" причиняли нам значительный вред.

Только частой переменой хода нам удалось избежать гибели от этого огня — меняя ход от самого полного до самого малого, мы тем сбивали неприятельскую пристрелку.

Около 16 час. погиб транспорт «Урал». Во

время его агонии на помощь и для спасения людей немедленно поспешили к нему буксиры «Русь» и «Свирь». Под градом неприятельских снарядов эти два маленькие буксира героически совершали свое дело.

В то же время (16 час. 15 мин.) мы увидели «Кн. Суворова», стоявшего без строя, без мачт и труб, причем, наши броненосцы, повернув на другой галс, образовали полукруг вокруг «Суворова» для его защиты. Крейсера последовали в кильватер концевым броненосцам.

Через полчаса весь израненный и избитый «Суворов» все же дал ход, вступив в конец строя. Начало темнеть. В 16 час. 15 мин. наши броненосцы, теснимые от Н японцами, повернули на NW, а через четверть часа броненосец «Александр III» вышел из строя. Крейсера следовали за броненосцами.

В 18 час. эскадра репетовала сигнал: «Адмирал передает командование эскадрой контр-адмиралу Небогатову».

Вскоре броненосцы стали склоняться на W. На «Бородине» в корме вспыхнул пожар. Вероятно, горела рубка и шлюпки. «Александр III» опять вышел из строя.

В 18 час. 35 мин. миноносец «Буйный», имея сигнал: «Адмирал (адмирал Рожественский) на миноносце», прошел на юг.

В лучах заходящего солнца появилось несколько линий японских миноносцев, преграждая нам путь на север. Но пока что они еще стояли на месте. Открыли по ним огонь, но

безрезультатно. Расстояние было слишком велико.

В 19 час. броненосец «Александр III», оправившись, вступил в кильватер концевым, а в 19 час. 20 мин. «Бородино», идя головным и все время упорно отстреливаясь, вдруг сразу затонул. Это произошло так неожиданно и мгновенно, что казалось, будто следующий за ним в кильватер броненосец «Орел» не успел отвести руля и как бы прошел по колыхающей еще могиле своего боевого товарища!

В 19 час. 15 мин. бой начал затихать, но канонада все еще раздавалась то там, то сям, хотя уже и не было того сплошного гула, который слышен был весь день. Наступила темнота и японские миноносцы пошли в атаку, чтобы закончить дневную работу артиллерии своей эскадры.

Около 19 час. вся наша эскадра повернула на S и в 20 час. нам пришлось отражать первую атаку японских миноносцев. Наступившая темнота совершенно отняла возможность отличать на расстоянии свои суда от неприятельских. Орудия все еще грохотали со всех сторон. Несколько раз мы поворачивали на N, NW, NO, чтобы присоединиться к своей эскадре или пройти во Владивосток, но все эти попытки оказались невыполнимыми. Всякий раз мы попадали или на японские суда, или на целые отряды из миноносцев. Меняя постоянно ход и курс, мы этим только и увернулись от японских мин. Так продолжалось до 22 час., когда, потеряв всякую надежду прорваться на север и не имея уже связи

с остальной эскадрой, мы пошли на SW-45°.

Обойти Японию с восточной стороны мы не могли, так как машины совершенно разработались, а кроме того, один из цилиндров высокого давления, который еще в Кронштадте при испытаниях лопнул и был заделан, стал пропускать пар. Большого ходу мы уже не могли дать. Угля оставалось недостаточно для перехода, а потому адмирал Энквист, который держал свой флаг на «Олеге», решил идти на S. Вся ночь прошла в тревожном ожидании неприятеля и в откачивании воды из залитых отсеков.

За ночь ветер стих, море успокоилось. Взошедшее солнце осветило страшную картину, которую представлял корабль после боя. От смоченной угольной пыли и дыма палуба вся была в грязи; всюду беспорядок; борта разворочены неприятельскими снарядами; шлюпки разбиты. Кругом следы огня и разрушения, точно после громадного пожара.

С рассветом выяснилось, что за нами следуют еще крейсера «Аврора» и «Жемчуг» и что на «Авроре» убит командир, капитан 1 ранга Егорьев, почему адмирал решил после полдня перейти со штабом на этот крейсер.

После обычной утренней приборки я тотчас же приступил к более солидной заделке пробоин.

Наш крейсер, кроме повреждения в машине (цилиндр высокого давления), получил двенадцать пробоин и во многих отсеках имел воду. Потери в личном составе были: офицеров двое легко раненых и матросов двенадцать убитых и

пятьдесят шесть раненых.

Курс лежал к Формозскому проливу. В это время группа офицеров (лейтенанты Миштовт, Зарудный, Политовский, Домерщиков, инж.-механ. Мальницкий и друг.) обратились ко мне с просьбою просить адмирала на оставлять совершенно надежду прорваться к Владивостоку и повернуть на север. На это я высказал им свое мнение, что при настоящем состоянии погоды (ясно, штиль, море покойное) с малым запасом угля и поврежденной машиной, у нас почти нет шансов благополучно достигнуть Владивостока, но предпочитая, во всяком случае, погибнуть с честью в бою, чем идти укрываться в такой нейтральный порт, как Шанхай (где и без того уже интернировано не мало русских транспортов), я присоединяюсь к их желанию повернуть на север.

Не имея возможности в этот момент оторваться от работы, я поручил старшему из них опросить всех офицеров и сказать мне, сколько голосов будет подано «за север» и сколько «за юг», причем, мой голос считать «за север».

Через некоторое время офицеры снова ко мне возвратились и старший из них доложил мне, что после опроса всех офицеров и подсчета голосов оказалось, что «за север» было подавляющее большинство.

Узнав об этом результате, я отправился сперва к командиру с просьбою передать адмиралу, что мы его просим повернуть и еще раз попытать счастье прорваться во Владивосток.

Командир, выслушав меня, высказал мне то же, что я и сам говорил офицерам, когда они обратились ко мне, но ввиду отсутствия шансов на успех и не видя оснований губить без всякой пользы крейсер и людей, он отказался идти к адмиралу, предоставив это мне.

Адмирал Энквист находился на переднем мостике; я поднялся туда и доложил ему обо всем. Выслушав меня, адмирал взволнованным голосом и со слезами на глазах ответил: «Как я понимаю ваш и офицеров поступок и благородное желание! Я вполне его разделяю как офицер, но как адмирал я не могу на него согласиться. Всю ночь мы старались пробиться на север, но ничего не выходило. То неприятельская эскадра, почти в полном составе, то их миноносцы нам загораживали путь. Много раз мы меняли курс, пока окончательно не легли на юг.

Теперь поздно. Идти на север это — подвергнуть верной гибели ваш крейсер и крейсера «Аврору» и «Жемчуг». Я уже стар, мне недолго осталось жить, но кроме меня здесь более 1200 молодых жизней, которые смогут еще с пользой послужить отечеству.

Нет, дорогой, передайте офицерам, что, хотя я всей душою разделяю их желание и ценю его, но согласиться с ним не могу. Ответственность же вею и за все я принимаю на себя».

Так окончилась неудачей наша попытка добиться поворота на север.

Немного спустя лейтенант Домерщиков настойчиво просил меня дать в его распоряжение

баркас, чтобы он с охотниками под парусами отправился к Владивостоку. На это уже, конечно, никак нельзя было согласиться.

За завтраком, в кают-компании, в присутствии командира, снова поднялся вопрос — куда же идти? В Шанхай или дальше в Манилу или Сайгон? После всестороннего обсуждения и баллотировки решено было идти в Манилу (Филиппинские острова), как более отдаленный порт и в надежде, что американцы выпустят нас после исправлений.

Около 14 час. 30 мин. отряд наш остановился и адмирал со штабом перешел на «Аврору», перенеся на него и свой флаг.

«Аврора», став головным, показала курс на восточную часть острова Формозы.

По пути к Филиппинским островам, нам еще раз пришлось подвергнуться испытанию. Быстрое падение барометра при правильном изменении ветра показало приближение тайфуна, обычного в этих местах. И к ночи шторм ревел уже во всю! Громадные волны с силою били в наш борт, но к счастью в левый, неповрежденный борт, потому это испытание и прошло для нас благополучно. Случись же то же с правой стороны, положение наше было бы критическим, ибо временные заделки пробоин не выдержали бы ударов волн и крейсер принял бы много воды на верхнюю палубу.

Подходя к входу в Манильскую бухту, после соответствующего богослужения, мы предали морю тела убитых в бою и скончавшихся от ран.

Вечером 2 или 3 июня мы вошли на Манильский рейд, где и стали на якорь. Последние часы перехода пришлось делать уменьшенным ходом. Уголь приходил к концу, давление в котлах падало, а с ним и электрическое освещение тускнело. Пришлось подбрасывать в топки промасленную паклю, остатки разным деревянных ящиков и т. п.

С командою «отдать якорь» все вздохнули свободнее, но не скажу, чтобы у всех нас было покойно на душе. Полное незнание судьбы остатков нашей эскадры нас сильно беспокоило.

Наше беспокойство было основательным. Вскоре по постановке на якорь к нам от имени американского адмирала, по морскому обычаю, прибыл его флаг-капитан, с приветствием и от него мы узнали первые печальные вести: адмирал Рожественский, опасно раненый, захвачен в плен, отряд адмирала Небогатова («Имп. Николай I», бр. берег. обор. «Адм. Сенявин» и «Ген.-Адм. гр. Апраксин») сдались в плен японцам, которые, заменив Андреевские флаги японскими, отвели их в Японию.

Известие это нас поразило как гром! Ведь за всю свою, более чем двухсотлетнюю славную историю, на нашем флоте был только один случай спуска Андреевского флага перед неприятельским, когда 44-пуш. фрегат «Рафаил» сдался туркам! И тогда же Государь Император Николай I, чтобы смыть этот позор, приказал судам Российского Флота разыскать во что бы то ни стало турецкий фрегат «Фазли-Аллах», бывший

«Рафаил», и беспощадным огнем сжечь его и потопить, что и было исполнено 18/30 ноября 1853 года кораблем «Императрица Мария».

Сдача же адмирала Небогатова была непонятна и непростительна еще и тем, что одним из последних приказов адмирала Рожественского было: «Изготавливая корабль к бою, озаботиться, чтобы на случай окружения сильнейшим неприятелем и неминуемой гибели на корабле все было готово для его взрыва и потопления», что и было предусмотрено у нас на «Олеге».

Но броненосец береговой обороны того же отряда «Адмирал Ушаков» не пожелал сдаваться, предпочитая геройскую гибель сдаче.

На сигнал японцев «сдаться» «Ушаков» ответил залпом из всех орудий, а затем, открыв кингстоны, затонул.

Часть его команды оказалась на поверхности моря, спасаясь за плавучие предметы. Японцы, оценив геройский поступок, бросились спасать этих героев, а потом, когда их доставили в плен, то всем им было возвращено оружие и им оказывали всяческое внимание.

Итак, крейсера «Олег», «Аврора» и «Жемчуг» оказались в Манильской бухте. После обмена телеграммами между правительствами пришлось, по требованию Вашингтона, разоружиться, т. е., сдать американским властям на хранение затворы от орудий.

Я не забуду этого тяжелого момента, когда старший артиллерийский офицер, лейтенант Зарудный, со слезами на глазах вынимал и

передавал эти орудийные части американцам!

В Маниле мы простояли до окончания войны и заключения Портсмутского договора, после которого война считалась законченной и мы могли уже возвратиться в Россию.

Стоянкой в Маниле мы воспользовались, чтобы произвести все необходимые исправления повреждений, а также, одеть команду, которая за многие месяцы перехода и житья в угле (жилая палуба на пароходе была обращена в угольную яму) сильно обносилась. По исправлении и заделке пробоин бортов, командир крейсера имел хорошую идею выкрасить в белую краску все новые листы стали, поставленные на местах пробоин. Фотография крейсера в таком виде ясно показывает наши повреждения и меткость японского огня.

Из газет мы узнали, что во Владивосток прорвались только вспомогательный крейсер «Алмаз» и несколько миноносцев. Крейсер же «Изумруд», благополучно миновав японцев, попал в одну из близлежащих у Владивостока бухт, где выскочил на камни и, за невозможностью сняться, был уничтожен своею же командой.

Итак, бой нами был проигран. Японцы одержали блестящую победу. Японцы такой блестящей победой обязаны были: преимуществу хода (17 японских и 9 узлов русских), дальности артиллерии, способу стрельбы (завесой), бризантности снарядов, своему новому взрывчатому веществу («шимоза»), которым

снаряды были начинены и, главное, своей тренировке и подготовке.

Такой ужасный разгром нашей эскадры произвел на всех нас страшно тяжелое впечатление. Всем ясно было, что мы жестоко поплатились за наши недочеты. Дорого нам обошелся урок, но прошел он не даром.

Когда война была закончена, Морское Ведомство взялось сразу за реорганизацию флота. Действующий флот был поручен энергичному, опытному и незабвенному адмиралу Николаю Оттовичу фон Эссену. Под его руководством флот ожил. Корабли перестали на зиму разоружаться и весь личный состав круглый год жил на кораблях.

Не имея возможности быстро воскресить линейный флот, приступили сперва к постройке минных дивизий и отрядов. Все летнее время проводили в маневрах и стрельбах артиллерийской и минной. Служба связи была поставлена на высоту и когда в 1914 году разразилась снова война, то наш сравнительно маленький флот, имея уже и бригады линейных кораблей и крейсеров, сумел не только дать отпор много сильнейшему германскому флоту, но и держать его постоянно настороже и был в готовности отразить нападение.

Заканчивая свои воспоминания об этом историческом и трагическом событии, я не могу не упомянуть о том высоком напряжении нервной системы, которая проявилась у нас у всех после боя и выразилась в слуховой и

зрительной галлюцинациях.

На другой день, когда бой уже совершенно прекратился, канонада все же слышалась многим с разных сторон горизонта. А затем, пока еще шли на SW и находились на меридиане Формозского пролива, около 12 час. дня, на юге, на горизонте показался сперва, один, а затем несколько дымков. Стали всматриваться, и что же? Вскоре начали различать корпуса судов. Все бинокли и трубы направились по этому направлению и все бывшие на мостике, все лучшие сигнальщики открыли суда отряда адмирала Небогатова, идущего по направлению к Формозскому проливу.

И все это тогда, когда, как впоследствии оказалось, отряд адмирала Небогатова далеко к северу от этого места был окружен сильнейшим неприятелем и сдался!

Инж.-мех. к2р С. Р. Невяровский, Париж
Гибель «Светланы»

Призыв редактора «Морского Журнала» вызвал во мне желание написать несколько слов о гибели крейсера «Светлана» и с нею большей части ее команды.

Вечером 14 мая снарядом, попавшим в носовую часть крейсера, были затоплены носовые бомбовые погреба и отделение динамо-машины. Крейсер сильно сел носом и мы не могли развивать более 17 узлов. Всякая связь между кораблями эскадры была к вечеру уже потеряна и

когда окончательно стемнело, командир решил пробовать прорваться во Владивосток. Мы направились на север и все шло благополучно, несмотря на то, что трудно было управляться: волна от сравнительно большого хода накатывалась на бак и что-то было неладно с компасами. На следующий день, около 10 час. утра, на горизонте были замечены дымки, приближающиеся все более и более к нам. Вскоре было ясно, что это японские крейсера «Нийтака» и «Отава», начавшие с большого расстояния пристреливаться по «Светлане». Немедленно Командиром были собраны в кают-компани все офицеры для обсуждения вопроса, следует ли принимать бой или сдаваться ввиду неравности сил и очевидного превосходства неприятеля.

Опрашивали мнения, начиная с младшего, которым, помнится, оказался прапорщик Свербеев, милейший человек, до войны отбывавший юнкером флота воинскую повинность. Единогласно было решено принять бой. Японские крейсера к этому времени прекрасно пристрелялись к нам и, находясь вне радиуса нашей мелкой артиллерии, имели несомненное преимущество. Бедная «Светлана» могла отвечать только кормовой 6-дюймовой пушкой, — носовая была выведена из действия в самом начале боя.

Мы сильно страдали от артиллерийского огня: носовые кочегарки быстро заполнялись водой, было затоплено большое кормовое отделение, крейсер начинал терять плавучесть и погружался все более и более. Был отдан приказ

команде и офицерам покинуть крейсер. Когда я сходил с крейсера в воду, то от палубы до воды было не более аршина.

Странное, неиспытанное ощущение, в самом начале показавшееся мне забавным, напоминающим купание команды, скоро превратилось в ощущение трагедии, происходящей со мной и вокруг меня. Прекрасно вспоминаю, как один из японских крейсеров прошел между мною и «Светланой», уже лежавшей на боку, и я отчетливо видел, как японский комендор производил выстрел по гибнущей «Светлане».

Через полчаса, а может быть, и скорее, от боя не оставалось следов. Крейсеры ушли и скрылись из виду, вдали можно было разобрать смутные очертания Кореи.

Чем дольше мы оставались в воде, тем реже мы встречались друг с другом, нас разносило течением и у нас не было сил направляться в ту или другую сторону. Время, казалось, остановилось. Все более и более мы страдали от холода и от невыносимых судорог.

Но вот показался корабль; я принял его за один из наших вспомогательных крейсеров, но когда он приблизился, я разобрал японский флаг. Это был, как выяснилось впоследствии, японский вспомогательный крейсер «Америка Мару».

Пароход этот (потому что это было не что иное, как пассажирский пароход, вооруженный несколькими пушками, снятыми японцами с «Варяга») немедленно спустил на воду шлюпки и стал поднимать плавающих. Мне пришлось,

однако, пережить пренеприятный момент, когда я увидел, что он поднял однофлажный сигнал, относящийся, по-видимому, к шлюпкам, и мне пришла в голову мысль, что подобрав некоторое количество команды, так сказать, для рекламы, решил оставить нас, находящихся в воде, на произвол судьбы. К счастью, это оказалось не так, и «Америка Мару» продолжал подбирать нас, и, наконец, очередь дошла и до меня.

Когда ко мне подошла шлюпка, у меня не было сил, чтобы поднять руку и схватиться за борт. Я был вытасчен японским матросом, точно мертвое тело, и тут у меня наступил совершенный упадок сил, полнейшая апатия, и, сидя на банке, я не имел никаких мыслей и ощущений, кроме сознания нестерпимого холода.

Здесь, в этом месте моего рассказа, я должен сообщить о факте, который мучает меня в продолжении всех этих лет. Кто-то из команды, находившейся в этой же шлюпке, обратился ко мне с указанием, что мой вестовой Куликов, к которому за многие месяцы похода я был очень привязан, находится неподалеку от нас и, по-видимому, выбивается из сил. Мне, однако, все, что происходило кругом, так было безразлично, что я не имел сил обратить внимание старшины шлюпки и бедного Куликова мы не досчитались в числе спасенных.

На следующий день офицеры японского корабля рассказывали об участии нашей эскадры. Нам сказали, что часть кораблей сдалась, и мы возмущались вымыслами японцев...

Таков был конец «Светланы», этого прекрасного корабля. Мы все нежно любили наш крейсер и гордились им. Современники, конечно, помнят, что «Светлана» всегда находилась на отличном счету, как трудно и как лестно было попасть на нее и как высок был уровень подготовки офицеров и команды, пополнявшейся из сливок 5-го флотского Генерал-Адмирала Алексея Александровича экипажа. Высокий дух состава развивался и поддерживался еще в мирное время ее блестящим командиром Константином Дмитриевичем Ниловым и заложенные им принципы дали результаты, которые несомненно могут быть записаны с гордостью на страницах истории Императорского Российского Флота.

Царство небесное и вечная память погибшим с нею офицерам: командиру Шеину, Зурову, Воронцу, Дьяконову, Арцыбашеву, гр. Нироду, Свербееву и Толстому.

Мне хочется еще сказать несколько слов о В. В. Дьяконове. Штурман — из любви к искусству мореплавания, блестящий морской и строевой офицер, лингвист и путешественник, знающий все пять континентов и Европу лучше профессионального гида, джентльмен до мозга костей, — таков был Дьяконов. Тяжелая ему выпала участь. Раненый во время боя снарядом, оторвавшим ему руку выше локтя, он лег на палубу, решив потонуть вместе со «Светланой», но водоворотом вынесло его на поверхность, где он вместе с другими продержался на воде до прихода японцев. У этого человека хватило сил

подняться самому на шлюпку, и, поднимаясь, он упирался на планшир торчавшей из плеча костью! На «Америка Мару» судовой врач отказался делать сложную операцию и Владимир Владимирович был оперирован на берегу, но не проснулся от хлороформа. Он был похоронен с военными почестями в Японии.

В. Б.

Плавание отряда адм. Небогатова

В Париже, на одной из больших авеню, в бистро Биара, после 30-летней разлуки встретил я своего товарища и друга детства. Окончив Морской Кадетский Корпус в Петербурге, мы пошли разными путями. Я пробыл всю жизнь воспитателем Морского Корпуса, он же большую часть службы проплавал на судах Тихоокеанской эскадры. За чашкою кофе ежедневно в полдень, говоря о прошлом дорогой нашей Родины, вспомнили мы, что 14 мая сего года исполняется 25-летие Цусимского боя. Я просил его рассказать мне все его плавание и самый бой, на что он, после долгих уговоров, согласился и как очевидец передал мне всю горькую правду, им пережитую и им пережитую.

Вот она в моей записи.

Не касаясь военной обстановки на Дальнем Востоке, ни боевой деятельности сухопутных и морских сил во время Русско-Японской войны, уступая твоей настойчивой просьбе, расскажу тебе, насколько у меня за двадцать пять лет

сохранились в памяти, некоторые обстоятельства похода отдельного отряда под командой контр-адмирала Небогатова, участником которого я был.

Всем памятни огненные статьи Н. Л. Кладо в «Новом Времени», доказывавшие необходимость послать на Дальний Восток не только достраивающиеся суда («Суворов», «Бородино», «Александр III», «Орел»), но и считавший необходимым собрать все, что возможно, как-то: броненосцы береговой обороны «Ушаков», «Сенявин», «Апраксин», и даже высказывавший соображения о необходимости предоставить для военных надобностей Императорские яхты. Статьи Кладо, конечно, сыграли значительную роль. Было решено в спешном порядке достроить отряд новых судов и отправить его под командой Генерал-Адъютанта Рожественского.

Взбаламученное море общественного мнения было на время успокоено.

Все лихорадочно принялись за работу по созданию, вооружению и снабжению этого последнего отряда. И всю потерянную было надежду на победу над японцами, как обиженные и испуганные дети, возложили на Флот, и глазами, полными веры в эту победу, провожали они вице-адмирала Рожественского и его эскадру на Дальний Восток.

По пути на Дальний Восток Генерал-Адъютант Рожественский разделил свою эскадру на два отряда: один — пошел в обход мыса Доброй Надежды, другой — через Суэц, и затем

соединились оба в Носси-бей на Мадагаскаре.

Приготовлявшийся в Либаве III отряд контр-адмирала Небогатова был составлен из судов: броненосец «Император Николай I», броненосцы береговой обороны: «Адмирал Ушаков», «Сенявин», «Апраксин», крейсер «Владимир Мономах», транспорты «Курония», «Ливония», мастерская «Ксения» и буксир «Свирь».

1 февраля 1905 года отряд этот был готов к походу. И после напутственного молебна, корабли, провожаемые родными и знакомыми, начали на буксирах портовых катеров, среди плавающих льдин, вытягиваться из ковша порта Императора Александра III в аван-порт для выхода в море. С кораблей долетал до берега последний привет родной земле.

Густой черный дым повалил из труб в голубое небо. Реяли за кормой белые флаги с голубым крестом Андрея Первозванного.

По мере того, как мы продвигались вперед, ветер свежел и, находясь на траверзе острова Уайт, ветер из SW-ой четверти дошел до 10-11 баллов и сдерживал наш ход настолько, что было время, когда корабли даже не выгробали. Качка была настолько велика, что носовые части судов погружались по башни в воду и брызги крыли суда. Коки и повара в этот день не были в состоянии делать суп, все выплескивалось и пришлось перейти на консервы.

После обеда в 1-2 часа дня прошли мимо Уессанд, держась, конечно, вне видимости их, следуя на юг.

Так мы вошли в Средиземное море.

У островов Сафарин близ берега Африки остановились для угольной погрузки со своих транспортов. Окончив погрузку угля, пошли на остров Крит в бухту Суда. Туда подошли госпитальные суда «Кострома» из Черного моря и транспорт «Граф Строганов». Простояли на Крите двое суток. Отсюда пошли в Порт-Саид.

Властями здесь были приняты все меры по охране наших судов. Стояли на бочках. Вооруженные солдаты египетской армии объезжали наши суда. Пройдя затем Суэцкий канал, остановились в бухте у пустынного берега. Затем пошли в Красное море. Жара стояла страшная. Направляясь к Джибутти, стали на якорь в море на значительном расстоянии от берега, чтобы не злоупотреблять любезностью французов.

Так как из телеграмм, полученных из Джибутти, мы ничего не знали о местонахождении эскадры Адмирала Рожественского, а знать нам это было необходимо, то из Джибутти на розыски Адмирала было отправлено в Батавию судно «Кострома», а транспорт «Курония» со штабным интендантом был послан в место на сто миль южнее Коломбо по меридиану.

Там он должен был получить из Петербурга через консула сведения о нахождении Адмирала Рожественского и сообщить нам на отряд.

Мы прошли вдоль Африканского берега в Аденский пролив, затем пошли в Индийский океан, направляясь в пункт I рандеву на двести миль южнее Коломбо.

Встречали Пасху в двухстах милях от острова Ява, — стоя с застопоренными машинами. Отбросы пищи с судов привлекли массу акул, почему мы назвали это место «акул-таун». На судах служили заутреню, в кают-компаниях были розговены, в первый день ездили к друзьям на другие корабли.

Встретив Светлый праздник, пошли ко входу в Малаккский пролив; пройдя маяки Пуло-брас и Полупенанг, лежащие в северной части острова Ява, пошли проливом.

Проходя Малаккским проливом, который в начале широк, а к концу становится все уже и уже, мы в южной части проходили близко от берега. Золотисто-белый песок, зеленые стройные пальмы и белая башня маяка, ярко освещенная солнцем. Все маяки были, конечно, соединены телефонами и телеграфом и таким образом могли давать друг другу (и кому сие было особенно интересно) все сведения о нашем количестве, качестве и прохождении на Восток. Пришлось нам некоторые транспорты совсем перекрасить и изменить окраской до неузнаваемости. Дальше пошли в Сингапур. Было 5 часов утра.

Мертвый штиль. Море, как озеро. Из-за жары все спали на верхней палубе.

Вдруг среди утренней тишины раздалась команда: «Комендоры по орудиям! Орудия зарядить!» Дежурный офицер и комендоры бросились к пушкам. Я привстал. Как раз по нашему курсу — две шхуны. Полагали, что умышленно. На всех

судах заходили башни, готовые к бою. Настроение было чрезвычайно напряженное. Заняли выжидательное положение, ожидая с минуты на минуту взрыва. Но — прошли благополучно.

Это не были «шельмецы», как называл адмирал Небогатов всех тайных вредителей России, английских и японских агентов (в стиле Гульского инцидента).

Итак, эта тревога оказалась ложной. Огибая Сингапур, мы заметили несколько дымок, направляющихся в Сингапур с севера. Кильватерная колонна показывала, что это суда военные, надо было определить нацию. Было основание думать, что это японцы; но оказалось три английских крейсера.

Пройдя Сингапур, мы взяли направление на юг; здесь в своих водах проводил нас голландский крейсер и, расставаясь, поднял сигнал: «желаю счастливого плавания». Часов около 11 налетел страшный шквал с дождем, и горизонт затянулся мглой. Когда прояснело, мы увидели большой белый катер с медной трубой, которая ярко горела на солнце; он держал курс на нас.

Подойдя к борту, он передал нам почту со сведениями об эскадре Адмирала Рождественского и приказ о пожаловании ордена Св. Станислава I степени контр-адмиралу Небогатову (пасхальная награда).

С катера нам рассказали, что английские власти за неделю до нашего прохода Сингапура запретили выход катеров без особого на то разрешения. Русский консул вошел в сношение

с одним виноторговцем, сговорившимся с богатым индусом, а этот последний заявил властям, что ему необходимо поехать на один из островов архипелага на семейное торжество. Власть выход разрешила; катер направился в заранее условленное пустынное место Индо-Китая, там взяли на катер виноторговца, который имел от консула всю нашу почту и телеграммы. Погрузился он ночью на этот катер и по карте, вырезанной из книги простой географии, нашел и встретил нас.

Итак, мы повернули на север и пошли в пункт, указанный в телеграмме Главного Морского Штаба, где должен был находиться Ген.-Адм. Рожественский со своей эскадрой. Вечером, накануне встречи со II Тихоокеанской эскадрой, нас обнаружили разведочные суда, которые, однако, сразу нас не узнали. Подойдя к Сиамским берегам у бухты Куа-бей, мы увидели всю эскадру, 4-узловым ходомдвигающуюся назад и вперед; угольщики же были в самой бухте; туда заходили броненосцы по очереди для погрузки. Во время совместного пребывания у берегов Сиама был издан целый ряд распорядительных приказов.

Так как Порт-Артур уже пал, то мы принуждены были взять курс на Владивосток, где еще оставались остатки I Тихоокеанской эскадры.

Итак, разделившись на три отряда, пошли к Цусимскому проливу.

За нами шли две госпитальных судна «Орел», «Кострома» и два транспорта.

Госпитальные суда по международному закону неприкосновенны; чтобы их отличить от других судов, они красятся в чисто-белую краску и красный или зеленый пояс вокруг всего корпуса корабля (в зависимости от того, снаряжено ли госпитальное судно на средства правительства или на частные пожертвования). Под клотиком на стенге несут они белый флаг с красным крестом.

Направляясь к берегам Японии, заметили мы большой грузовой пароход под английским флагом, который шел в Японию. Для выяснения, нет ли на нем военной контрабанды, крейсеру «Олег» было поручено его остановить и произвести осмотр с целью выяснения его груза. Название парохода было «Олдхамия».

Был он нагружен углем; а под слоем угля лежали новые дула (внутренние трубы с нарезами) для ремонта пушек и составные части новых. Командира англичанина и всю команду перевели на госпитальное судно «Орел», а на «Олдхамию» назначили русских матросов и под команду прапорщика из шкиперов он пошел в обход Японии во Владивосток Татарским проливом. Пароходу, однако, не суждено было дойти до Владивостока; он разбился в тумане в Татарском проливе, личный состав его спасался на судовых шлюпках и попал в плен.

Присутствие на «Орле» английского капитана и матросов послужило поводом к аресту этого госпитального судна японцами и его увели в Японию, как военный приз.

«Кострома» была также взята японцами за то, что на ней найдена шлюпочная сигнальная книжка военного корабля и за то, что «Кострома» занималась разведкою, зайдя в Батавию для выяснения местопребывания эскадры Адм. Рождественского.

Все наши боевые корабли двинулись на север в мае месяце. Когда подошли на высоту истока Яиц-Кианга, все транспорты, кроме «Камчатки» и «Иртыша», были направлены в Шанхай. Сами же пошли вперед и в водах близ японского острова Квельпарт были произведены боевые перестроения всего флота. Это было первое и единственное перестроение за весь длинный и долгий поход вдоль берегов всей Европы и Азии. Место перестроений было выбрано неудачное, потому что на острове был наблюдательный пункт японцев и мы своим приближением себя обнаружили суток за двое до боя.

Японское радио работало беспереывно. Мы своими аппаратами расшифровали лишь слово «Мару», что значит по-японски парохода, и поняли, что станция на острове Квельпарт и суда разведки доносят о нашем приближении.

На кораблях отряда было очень мало снарядов для практической цели, все было полно боевым запасом, а потому производить учебные стрельбы на ходу, да еще в чужих водах было невозможно.

Но вот в Индийском океане удалось произвести учебную стрельбу. Спустили щит и начали стрельбу по нему. Флагманский минный

офицер на буксирном пароходе «Свирь» стоял недалеко от щита и наблюдал за стрельбой.

Прошла первая часть стрельбы — щит остался неприкосновенным. Ни одного попадания! Направление правильное, но все перелет или недолет. Произвели 2-ю часть стрельбы и снова ни одного попадания!

Бледный, как полотно, вернулся на судно минный офицер; прибуксировали нетронутый, девственный щит.

Все пришли в полное смущение. Не знали, в чем причина такой невозможной стрельбы. Догадались: дальномерные трубы Барр и Струда, купленные в Англии, были не точны. Ночью по отдаленным звездам начали проверять параллельность зеркал, а днем проверяли расстояния между своими судами.

При свидании обоих отрядов было об этом печальном обстоятельстве донесено в Штаб эскадры и тогда была организована общая проверка дальномеров. Выбор крейсера «Изумруд» с его легкими мачтами, как прямовидимый предмет, был неудачный, отчего точность проверки значительно страдала.

Другой неприятностью были новые прицельные приборы, изобретенные знаменитым математиком флота генерал-майором А. Н. Крыловым. Прекрасное в теории приспособление, на практике на самой орудии при каждом выстреле слетало, разрывалось, нити лопались и выведенный из терпения комендор срывал ученое вооружение, предпочитая стрелять на глаз.

Но вот и Цусима.

Утром 13 мая мы усмотрели вдали несколько разведчиков, которые легли на параллельный с нами курс, изучая наши силы, скорость и курс.

Всю ночь японские разведочные суда не выпускали нас из-под своего наблюдения, и еще утром мы видели на горизонте их дымки. Адмирал Рожественский поднял сигнал: «курс норд-ост 23°». И вся эскадра его, идя в кильватерной колонне, легли на этот курс. (Он вел суда во Владивосток Цусимским проливом, оставляя остров Цусима влево, а Японию вправо).

Вскоре по радио разведка японцев дала все сведения о нас в Сасебо — японский порт, где были сосредоточены все силы японцев.

Ночь и утро было еще бурно. Море в 4 балла, ветер в 5 баллов. Но чем солнце поднималось выше, тем ветер становился слабее и море успокаивалось. В полдень, сменившись с флагманской вахты, я ушел в Адмиральское помещение (брон. «Император Николай I») и сел за обед. Проглотил суп и жаркое, принялся за пирожное, как вдруг услышал звуки горна, игравшего боевую тревогу; бросив обед, выбежал на палубу и увидел, что головные корабли Адмирала Рожественского делают эволюцию, изменяя курс вправо и снова ложась на параллельный прежнему курс.

На стеньги всех кораблей взвились Андреевские флаги, и команда разбежалась по орудиям, согласно расписанию боевой тревоги.

На горизонте вся освещенная солнцем

показалась эскадра японского адмирала Того, неся на стеньгах флаги красного восходящего солнца. Впереди шли японские броненосцы: флагманский «Миказа», затем «Матшусима» и др., а дальше «Ниссен» и «Касуга» (эти два мы торговали у англичан, но японцы ухитрились откупить их раньше нас. Эти суда обладали особо хорошим ходом и новыми башнями с высоко поднятыми дулами орудий — хорошая дальнобойность).

Не желая освещать свои корабли как цель неприятелю и имея солнце прямо в глаза, адмирал Того, пользуясь большим преимуществом хода своих кораблей, произвел эволюцию: быстро пересек линию нашего курса и, сделав циркуляцию, описал кривую и лег под углом к нашему курсу тоже на норд-ост, поставив нашу эскадру в освещение солнца и под обстрел всех своих орудий.

14 мая в 1 час 20 мин. начался Цусимский бой. И снаряды обеих эскадр перелетали с ожесточением от одной к другой.

Первый же удачный залп японцев пробил корму транспорта «Урал», имевшего мощную радиостанцию, и он быстро стал тонуть. Команда его была спасена подоспевшим буксиром.

«Свирь» и транспорт «Иртыш», который взял курс в зюйдовую половину компаса (как потом выяснилось, он без остановки прошел на Мадагаскар; не имея о нем никаких сведений, морские круги имели все основания предполагать его гибель). «Свирь» же ушел со спасенными

в Шанхай. Около 4-5 час. дня увидел я, что броненосец «Кн. Суворов», на котором был Адмирал Рожественский, весь окутанный дымом, огнем и паром, вышел из строя. Вскоре к нему подоспел миноносец «Бедовый», продержался недолго у борта, затем полным ходом прошел вдоль всей эскадры, держа на стенге сигнал: курс норд-ост 23⁰ и передал по семафору: «имею на борту раненого Адмирала Рожественского и других лиц».

На лекциях по Морской Тактике за пять лет до Цусимы лейтенант Н. Л. Кладо указывал нам как на первейшую необходимость держаться в строе кильватера на возможно близком расстоянии от своего форзейля; на практике оказалось, что это требование имеет и свои отрицательные стороны: при точно определенном расстоянии, неприятелю нет необходимости заботиться о целике: если снаряд не ляжет в один, то ляжет в другой из непрерывной линии судов. Требование держаться скученно имело свой смысл во время стрельбы недалекобойной артиллерией, когда бои должны были вестись на близком расстоянии и опасались прорыва линии судов. Но если бои ведутся на расстоянии в среднем на 60 кабельтовых (6-7 миль и больше), мгновенно такой прорыв линии произойти не может.

Японский Адмирал Того имел все преимущества на своей стороне; мощь артиллерии, скорость хода, близость базы и неутомленный личный состав. Потому сразу вся инициатива была на его стороне. Мы же заняли позицию

обороняющегося. Японцы то удалялись на расстояние 67 кабельтовых, то сближались с нами на 22-23 кабельтова.

Бездымный порох, которым были начинены наши заряды, от пребывания в тропических водах, вследствие испарения эфира, менялся и изменял баллистические свойства свои. Таблицы стрельбы были составлены при одних условиях, а в пушку клали другой материал.

Артиллерийский бой, начавшийся в 1 час 20 мин. дня, продолжался беспрерывно до 7 час. 20 мин. вечера. И все эти шесть часов подряд с обеих сторон вспыхивали и сверкали над морем огни орудийных выстрелов, гремел гром пушек, голубой воздух пересекали снаряды; затем удар, разрыв снаряда, содрогание корабля, кровь и смерть, и вода в пробоинах.

Когда красный диск солнца медленно опускался на синюю полосу моря, интенсивность боя постепенно падала. И не успело солнце золотым краем своим коснуться моря, как из-под самого солнца на горизонте появились японские миноносцы, готовые к атаке.

В продолжение этих шести часов непрерывного артиллерийского боя броненосец «Князь Суворов» утонул; пошел ко дну броненосец «Александр III»; с гробом адмирала Фелькерзама носилась по Цусимскому проливу «Победа» и раненая насмерть — увлекла его на дно моря. «Наварин», «Сисой Великий» и «Нахимов» открыли прожекторы и наскоро чинили свои повреждения; «Светлана», проскочив было на

север, была разбита и утоплена. В стороне еще плавал вверх килем «Бородино»; на нем спасались остатки команды, но и он медленно погружался в море.

Раненый, но еще живой, держался в воде отряд адмирала Небогатова в линии: «Орел», «Император Николай I», «Адмирал Сенявин» и «Адмирал Апраксин». Броненосец «Адм. Ушаков» отделился от строя и погиб в стороне, после боя с несколькими неприятельскими судами. Когда он тонул, команда его спасалась на оставшихся шлюпках и спасательных плотках; но и эти плоты настигали японские снаряды и каждый из них, ударяясь в груди тел, вырывал фонтан крови, обагрив им воду.

На Кронштадтском, Транзундском, Ревельском и Либавском рейдах, всюду, где производились учебные минные атаки, нас учили пользоваться прожекторами, направляя лучи их прямо в глаза атакующему миноносцу, чтобы он, ослепленный, не видел цели и не мог выпущенной миной попасть в освещающий его корабль. И вот, когда наступила ночь в Цусимском проливе, японские миноносцы ринулись в атаку прямо на прожекторы «Наварина», «Сисоя Великого» и «Адмирала Нахимова». И естественно, только благодаря освещению и обнаружили их.

Японцы били наверняка по освещенной цели: взрывы их мин потопили все эти три броненосца, и они один за другим ушли на темное дно. Не следуя их примеру, ни «Олег», ни «Сенявин», ни «Апраксин», ни «Николай I» не

открывали своих прожекторов, но и все вообще огни закрыли. Скрытые покровом ночи, они держались в проливе не найденные японцами. И настолько были незаметны, что один из миноносцев прошел мимо «Императора Николая I» так близко, что можно было видеть командира его — японца — в дождевике на мостике. «Николай I» выстрелил по нему. Японец ответил и выпустил мину, уходя. Мы видели ее, идущую в фосфорицирующей струе моря, вовремя отвели свою корму и мина прошла для нас благополучно. (Впоследствии мы узнали, что этот японский миноносец пошел ко дну). Всю ночь до рассвета проходили эти последние четыре корабля в темноте, вне огня неприятеля, вне минных атак; и когда на горизонте небо начало алеть, на утренней заре заметили, что к нам присоединился еще крейсер «Изумруд», а с левой стороны в утреннем тумане разглядели четыре японских крейсера. Пробыли боевую тревогу и повернули на них, желая вступить с ними в бой; но те, заметив наш маневр, ушли за завесу тумана и скрылись.

У японцев карта Японского моря и проливов была разбита на квадраты и квадраты занумерованы; таким образом, определив наши места в квадрате карты, они по радио сообщали главным силам и те безошибочно находили нас на указанном разведчиками месте.

Во исполнение последнего сигнала Генерал-Адъютанта Рожественского, мы снова легли на курс на Владивосток). Так прошли мы около

часа. Солнце всходило; золотым диском в затишье оно над темно-синевой водою; тогда мы увидели на горизонте справа по носу и справа за кормой целый ряд дымков.

Матрос-сигнальщик на мостке сказал мне: «Ваше Высокоблагородие, вчера мы дрались с англичанами, а вот сейчас пришли японцы», — Он не мог понять своей простой головой, как это после 6-часового упорного и жестокого боя, от нас остались лишь ошметки, а японцы явились как на параде. Не успел он высказать свое недоумение, как мы снова увидели еще с двух других сторон горизонта новые дымки; всего насчитали мы в эту минуту от 16 до 20 японских кораблей.

Тогда, чувствуя себя как раненый олень, загнанный в бурную реку и окруженный стаей злобных собак, готовых вцепиться в него и перекусить горло, контр-адмирал Небогатов, не желая умножать число жертв своей команды и число вдов и сирот в России, зная, что броненосец «Император Николай I» в носовой части имеет пробоину и вода напирала в переборку, еле сдерживаемую дубовыми распорками, радиотелеграф сбит, трубы продырявлены, нежные приборы передачи Гейслера повреждены, все шлюпки налиты водою и обложены сетями минных заграждений против пожара и осколков, средняя стрела для спуска шлюпок разбита, паровой катер продырявлен снарядом, в жилой палубе по колено стоит вода, для 12" башни остался лишь один 12" снаряд, сигнальные книги,

чтобы не достались неприятелю, потоплены, в кают-компании лазарет, где лежат двадцать раненых и пятнадцать убитых матросов и судовой священник в епитрахили с Евангелием и крестом в руках обходит и причащает умирающих; зная неминуемую гибель последних кораблей броненосных отрядов эскадры, посоветовавшись с некоторыми офицерами своего корабля, приказал поднять белый парламентский флаг, означающий: «Желаю вступить в переговоры», и застопорил машину. В ответ на этот флаг к борту «Императора Николая I» подошел японский миноносец, взял контр-адмирала Небогатова и пошел на броненосец «Миказа», где были составлены условия сдачи. I пункт их был: разрешение послать телеграмму Государю Императору о случившемся и о сохранении оружия офицерам. На русских судах офицеры и команды были заменены японскими.

Я попал в группу офицеров на броненосец «Матшushima» и поразился, придя на этот корабль (второй от головного во время боя), что на нем не было ни единого следа от боя; все снасти, телеграф, шлюпки были в полном порядке и верхняя палуба была чиста, как для смотра. Совсем иначе меня поразила груда пустых медных гильз от 6" снарядов на спардеке, где их перегружали в бомбовые погреба. Нас посадили в помещение с иллюминаторами, закрытыми броневыми крышками, чтобы мы не видели их передвижений. К нам спустился молодой японский офицер и на ломаном французском языке

перечислил нам названия потопленных ими кораблей и прибавил слово «куле», а к миноносцу «Бедовый» прибавил «каптюре». Тут же выяснилось, что контр-адмирал Энkvист со своими крейсерами ушел на юг на о. Манилу.

С пленными офицерами и матросами, которым японцы оставили оружие и разрешили взять свои вещи с собою, корабли японские пошли в Сасебо — военный порт Японии, где на первое время поместили нам в морской казарме в Сасебо и нам пришлось спать прямо на полу. А затем уже увезли нас вглубь страны, где мы прожили 9 месяцев уже совсем по-человечески и где мы увидели близко жизнь японского народа, оказавшегося очень вежливым и скромным, весьма любознательным и трудолюбивым.

Японцы смерти не боятся, беспредельно любят свою родину; всюду у них порядок образцовый, и бесконечно преданы они Императору.

Девять месяцев пробыл я в лену у этого народа. Член Государственного Совета Витте в Портсмуте, при посредничестве президента С. А. Ш. Тафта, заключил мир с японцами и был Высочайше пожалован графским титулом.

Произошел обмен пленными и я вернулся на родину в дорогой мне С.-Петербург.

И думалось мне: как бы все могло пойти иначе и, может быть, не было бы все так печально и тягостно, если бы мы не встретились с эскадрой Генерал-Адъютанта Рожественского и не пошли бы за ним в Цусимский пролив, а пошли бы, по мысли к.-а. Небогатова, Тихим океаном

далеко от берегов Японских островов, обошли бы их с севера проливами, достигли бы своего Владивостока и неожиданно ударили бы на японцев с двух сторон: с юга — Рождественский, с севера — Небогатов. Или стали бы бомбардировать японские порты на севере и этим отвлекли бы часть их флота, ослабив их нападение на нашу эскадру.

Да, все могло бы быть иначе и не было бы того, что было...

А. Д.

М. А. Гинсбург

Двадцать пять лет на исходе со времени тяжелых испытаний, выпавших на долю России в связи с Японской войной. Вспоминая об этих событиях, нельзя не вспомнить и о людях, принявших в них непосредственное участие. Целя плеяда крупных государственных, военных и морских деятелей так или иначе отмечена на страницах истории; но были, кроме того, лица, о которых пока ничего не сказано и которые свое знание, опыт и силы отдали русскому делу; и заслуга их перед родиной — немалая.

Среди этих последних выделяется личность М. А. Гинсбурга, и достойна внимания биография этого незаурядного человека.

Часто приходилось читать биографические очерки о заморских миллионерах, поражающие совершенно сказочной обстановкой. Обычно, юношей, с грошами в кармане, такое лицо на-

чинает свою самостоятельную жизнь и благодаря своему природному уму, выдающейся выдержке, энергии и умению пользоваться обстоятельствами, претерпев подчас самые невероятные случайности, постепенно создает себе независимое положение; в конце концов достигает богатства, известности и становится крупным деятелем в жизни своей страны. По большей части такие типы людей принадлежат американской нации; случается иногда слышать и о других странах; о русских же людях такой складки было слышно очень мало.

М. А. Гинсбург в этом отношении составляет редкое исключение. Помимо того, что самые условия его жизни с юных лет были совершенно исключительного характера, его деятельность впоследствии вышла за пределы его специальности и за целый ряд лет была тесно связана с важными событиями, происходившими в России. Среди данных о нем имеются, как видно будет дальше, факты, представляющие историческую ценность.

Моисей Акимович Гинсбург родился в 1851 году в местечке Радзивилове, Волынской губернии, в бедной еврейской семье.

Уже с 11-летнего возраста он зарабатывал в местной таможне писанием ярлыков по двадцать копеек в день, которые и передавал своей матери. Подрастая, он начал понимать, что эта помощь является далеко недостаточной и потому просил их отпустить его в Одессу, где он рассчитывал найти более прибыльное занятие.

Прибыв в 1866 году в Одессу, пятнадцатилетний, к тому времени, Гинсбург не нашел и там достаточного заработка и решил попытать счастья за океаном. Тайно добирается он в Германии до Гамбурга и ухитряется даже скопить к этому времени необходимое на переезд в Англию, где он постепенно «сколачивает» себе сумму в пять фунтов.

Работал Гинсбург во время плавания из Англии в Америку только за стол. Работа была несложная, но каторжная: на протяжении 46 суток, отделявших порт отправления (Ливерпуль) от порта прибытия (Нью-Йорк), надо было выкачивать ручной помпой воду из трюма деревянного парусника.

В Нью-Йорке сородичи Гинсбурга хотя и отнеслись к нему дружелюбно, но существенной помощи не оказали и потому он скоро понял, что Америка не явится ему, как он ожидал, обетованной землей и что ему придется искать подходящих его мечтам условий где-то еще дальше от родного места. Но где именно?

В то время в Америке носились слухи, что в Китае можно найти выгодное дело, и девятнадцатилетний Гинсбург, не колеблясь, зашагал по направлению к Сан-Франциско; зашагал потому, что на иной способ передвижения у него не было денег.

В Сан-Франциско один из его единоверцев дал ему в долг один доллар. Этот доллар послужил ему основным капиталом для начала торговли вразнос, которая дала ему возможность

через несколько дней погасить свой долг, а через три года на скопленные 90 долларов купить себе билет 3 класса за 85 долларов на пароход, отбывавший к берегам Китая. По пути туда пароход зашел в Японию, в Иокогаму. Эта страна Гинсбургу понравилась, и он решил тут поселиться. От всех сбережений, сделанных им в Сан-Франциско, у него осталось только пять долларов; но при знании русского и немецкого языков, которыми он владел с детства, а также, английского, которому он научился за пятилетнее пребывание в Америке, ему нетрудно было наняться (в 1875 году) в иностранный магазин корабельных припасов в Иокогаме.

В этом магазине он прослужил полтора года, в продолжение которых скопил 250 иен; но что гораздо важнее, сумел приобрести доверие среди местного населения. С этими деньгами и заручившись у местных коммерсантов кредитом, М. А. Гинсбург решил завести свое дело.

Покинув работу в магазине, в 1877 году он уже выступил с предложением поставки снабжения на находившийся в то время в одном из японских портов русский клипер «Гайдамак».

Благодаря своим умеренным ценам он оставил конкурентов за флагом и в первую же поставку произвел настолько хорошо, что был рекомендован на другие суда отряда, и вскоре затем стал признанным поставщиком русского тихоокеанского флота.

За этот период М. А. Гинсбург основательно ознакомился со всеми потребностями кораблей

и, благодаря постоянному общению с ними, сблизился с флотом, живя его интересами.

Запасы его росли и могли был удовлетворить потребности не только русского флота, но и других, нуждавшихся в них; но когда случилось, что какое-нибудь иностранное командование обращалось к нему с предложением об отпуске, Гинсбург не без гордости отвечал, что все его склады находятся в распоряжении адмирала, командующего Русской эскадрой, и что поэтому он сочтет себя вправе произвести такой отпуск только в том случае, если получит приказание своего адмирала. И такой ответ был не только красивым жестом. В Тихом океане составы и взаимоотношения военных флотов разных наций являлись показателем вожделенных взоров Европы и Америки на Дальний Восток, где потому всегда можно было ожидать столкновений между находящимися там их вооруженными силами. Моисей Акимович Гинсбург это понимал и поэтому отдавал все силы, служба только своему флоту. Такие некоммерческие действия М. А. были правильны и своевременны.

С 1880 года наступает ряд осложнений на Востоке. В этом году, вследствие натянутых отношений между Россией и Китаем, в водах Тихого океана сосредотачивается более сильная эскадра Адмирала Лисовского. М. А. Гинсбург снабжает и эту эскадру, заслуживая благодарность как адмирала, так и командиров судов. Потом он поставляет уголь и другие материалы на эскадру адмирала Кроуна, бывшую в Ти-

хом океане в 1885 году, когда предполагался разрыв между Россией и Англией.

В 1894 году, для понуждения японцев покинуть Порт-Артур, взятый ими у китайцев, в Чифу в виде угрозы находилась эскадра из 18 вымпелов под флагом адмирала С. П. Тыртова.

М. А. Гинсбург, находясь там все время на пароходе Добровольного флота «Хабаровск», по распоряжению командующего эскадрой, снабжал ее углем и всеми необходимыми материалами, справляясь, к общему удовлетворению, с этой уже более сложной задачей.

Затем Моисей Акимович продолжал так же добросовестно служить флоту; но начиная с 1898 года, когда русская эскадра заняла Порт-Артур, его полезная деятельность становится более широкой. Адмирал Дубасов, командовавший в то время эскадрой в Тихом океане, поручает М. А. Гинсбургу устройство в Порт-Артуре для нужд эскадры материальных складов, послуживших впоследствии для образования экипажеских магазинов военного флота.

Вскоре начал прибывать гарнизон крепости, который также пользовался услугами складов Гинсбурга. До окончательной организации военного округа в Порт-Артуре Гинсбургу все еще приходилось отправлять снабжение эскадре по месту ее назначения. Так, во время так называемого боксерского восстания в Китае, в 1900 году, когда наша эскадра под флагом адмирала Гильтебрандта стояла в составе союзного флота в Печилийском заливе на высоте

китайских фортов, М. А. прибыл туда на своем пароходе с запасами. В ночь на 4 июня, накануне, произошел бой между канонерскими лодками, стоявшими в реке Пейхо и фортами Таку, запиравшими вход в нее.

На следующее утро, как только прилив позволил, адмирал Гильтебрандт послал офицера в реку Пейхо с приказанием привести отсюда возможно большее количество плавучих средств для высадки сухопутных сил. Вернувшись на эскадру, посланный доложил, что единственный бывший на плаву буксирный пароход им выведен через бар реки; для завладения же остальными плавучими средствами, необходимо некоторое число людей, которых канонерские лодки уделить из своих составов не могут вследствие большого числа убитых и раненых на них. Тогда адмирал предложил младшему флагману адмиралу Веселаго перенести свой флаг на отряд лодок, отдав вместе с тем приказ о пополнении на них убыли.

М. А. Гинсбург вызвался сопровождать адмирала Веселаго. В реке он своим знанием нравов и обычаев китайцев, с помощью данных в его распоряжение людей, быстро привел указанные плавучие средства в пригодное состояние и тем содействовал успеху военной операции своза сухопутных войск на берег с кораблей, стоявших в нескольких милях от него.

Вскоре после подавления боксерского восстания, по представлению Министерства Гинсбург был награжден званием Коммерции Советника.

Отношения нашего правительства на Дальнем Востоке с Японией за это время становились все более и более натянутыми, и начали носиться слухи о надвигающейся войне между Россией и Японией. Однако, одни попросту не верили в возможность столкновения этих двух стран, другие не придавали этим слухам особого значения, полагая, что все уладится; но М. А. Гинсбург, имея точные сведения из японских источников о настроении в Японии, был из числа немногих, определенно предвидевших скорое наступление военных действий.

Он доложил кому следует об имевшихся у него по этому поводу сведениях и узнав, что властимущие не разделяют его опасений, начал на свой страх и риск заполнять свои магазины и склады запасами материалов, провизии, медикаментами и перевязочными средствами. Для успешности этой операции ему приходилось фрагтовать пароходы. На одном из этих пароходов, еще не разгруженном, М. А. Гинсбург 26 января отправил в Шанхай семьи служащих. И это было своевременно: через шесть часов японскими миноносцами была произведена атака на стоявшую на внешнем рейде нашу эскадру.

На следующий день М. А. содействовал отъезду из Порт-Артура многих семей, снабжая их за свой счет железнодорожными билетами и деньгами на дорогу до Европейской России. К началу войны в Порт-Артуре было достаточно запасов, по крайней мере, на первое время; не доставало только продовольственного скота,

пригон которого был затруднен. Адмирал Алексеев поручил М. А. Гинсбургу заготовить для крепости живность, и надо отметить, что он даже не поднял вопроса о том, когда ему будет уплачено за эту поставку, а ведь он был купец и вел коммерческое дело!

В феврале прибыл в Порт-Артур Адмирал Макаров, и к М. А. Гинсбургу он отнесся с большим вниманием. Имея в виду намечавшееся отправление эскадры Адмирала Рожественского, С. О. Макаров предложил М. А. отправиться в Петербург, считая, что опыт М. А. может быть полезен в связи с отправлением эскадры.

27 марта, перед отъездом М. А. в Петербург, адм. Макаров, прощаясь, дал ему письмо к морскому министру адм. Авелану, в котором указывал цель поездки М. А. в столицу. Но нужды в этом письме не было. При одном из очередных докладов о состоянии работ по снаряжению в плавание эскадры Рожественского, морской министр адм. Авелан доложил Государю, что Морское Министерство встречает затруднения в организации снабжения эскадры во время предстоящего ей долгого перехода из Балтийского моря в Тихий океан, на что Государь заметил: «У вас есть Гинсбург».

Он был призван в Морское Министерство, где ему было предложено представить ведомости материалов, которые он берется доставлять по пути следования эскадры; М. А. Гинсбург, зная, как уже упоминалось, до мелочей нужды военных судов, без промедления представил свои

соображения в Министерство и ему был выдан аванс в размере десяти миллионов рублей.

Справедливость требует отметить, что успех беспримерного в истории флотов похода 48 вымпелов, составлявших эскадру Рождественского, в значительной мере обязан своевременно и добросовестно выполнявшимся поставкам Гинсбурга. За снабжение 2-й Тихоокеанской эскадры Моисей Акимович Гинсбург был Высочайше награжден орденом Святого Владимира 4-й степени и чином действительного статского советника.

Печальное известие о падении Порт-Артура и уничтожение там уцелевших судов 1-й эскадры достигло Петербурга до перехода эскадрой Рождественского Индийского океана. Создавшаяся обстановка породила у многих сомнение в целесообразности дальнейшего преследования эскадру Рождественского поставленной цели, вследствие чего явились разные предложения относительно ее использования. Одним из них было: довести эскадру до одной из бухт Индо-Китая, откуда она могла бы держать Японию в блокаде. М. А. Гинсбург разделял это мнение и вызвался организовать снабжение там эскадры всем ей необходимым, невзирая на то, что выполнение этой сложной операции и в менее отдаленных от Европы местах наталкивалось на затруднения, создаваемые нашими, так сказать, официальными доброжелателями; так, например, на пароходе-холодильнике, на котором было отправлено большое количество замороженного мяса, умышленно были испорчены

рефрижераторные машины, и все мясо прибыло на эскадру в совершенно непригодном для употребления виде.

Затем пароход, нагруженный материалами, стал у Мадагаскара на мель настолько прочно, что М. А. Гинсбургу пришлось отправить туда другой пароход, который перегрузил к себе эти материалы; или — при погрузке угля в открытом море у восточных берегов Африки капитаны пароходов чинили препятствия к отпуску угля, хотя и не значившегося у них по документам, но фактически бывшего в наличии на угольщиках.

Проект блокады Японии, как известно, не был осуществлен и эскадра Адмирала Рождественского была направлена к Цусимскому проливу, где и погибла в бою, предвозвестив свою гибелью печальный для нас исход войны с Японией.

Следовавшие за эскадрой и дошедшие до Индо-Китая пароходы с углем и прочими запасами были по требованию Морского Министерства отправлены из Сайгона в Кронштадт без захода в какой-либо промежуточный порт. Это распоряжение было вызвано желанием Министерства проверить наличие грузов на этих пароходах, так как возникало сомнение, мог ли в действительности Гинсбург в такой короткий срок (три недели) погрузить столь огромное количество запасов, требовавшееся для эскадры.

Для поверки этого срока был даже вызван эксперт-англичанин, который, ознакомившись с обстоятельствами дела, высказал мнение, что

погрузка в такой короткий срок могла быть произведена при условии, что оплачивалась она по очень большой цене. Поверка же самого наличия грузов на пароходах, по прибытии их в Кронштадт, показала, что товаров на них находилось на сумму около трех миллионов рублей более, чем значилось в уже представленных Гинсбургом счетах.

Шло время. Наступила Великая война, и М. А. Гинсбург устраивает в принадлежащем ему доме на Петербургской стороне (Уральская улица, 17) морской лазарет и убежище для жен и детей матросов, ушедших на войну.

В 1915 году Моисей Акимович отправляется из Петрограда через Архангельск в Америку, имея поручение от трех министерств: Военному Министерству нужны были ружья, Морскому — стальной трос, а Министерству Финансов — конечно, деньги. Возлагались эти миссии на испытанного своей преданностью Родине еврея, по всей вероятности, не без умысла.

В Нью-Йорке представитель нашего Военного Ведомства отнесся к появлению М. А. Гинсбурга весьма сдержанно, не желая, видимо, посредника в делах, отнесенных к кругу его обязанностей.

Трос для флота М. А. купил и отправил в Россию, а относительно займа для России вступил, при содействии известного поборника еврейства L. Marshall'a, в переговоры с группой американских финансистов. Представитель этой группы банкир J. Schiff выразил готовность на

предоставление займа в двести мил. долл. из 6%, причем, ответил, что заем этот может быть впоследствии значительно увеличен; но для заключения займа ставилось предварительное и непременное условие дарования евреям в России прав наравне с прочими ее гражданами.

Результаты своих переговоров о займе, с упоминанием поставленного условия, М. А. передал Правительству через адмирала Григоровича, но никакого ответа на сообщение он не получил. М. А. понял это в смысле молчаливого отклонения условий займа и был очень огорчен тем, что удачно начатым им переговорам не суждено было получить дальнейшего развития.

Умудренный жизненной школой, которую ему пришлось проходить во многих странах под руководством людей разнообразных наций, М. А. никогда не был сторонником «штурма власти» и теперь оплакивает царскую Россию и ее последнего Монарха, так зверски и безвинно убитого со всею Его Семейей.

Воспоминание об этом убийстве вызывает возмущение в душе М. А., не только как монархиста, каковым он постоянно был и остается по своим убеждениям, но как вообще человека необычайно доброго. Ему всегда было больно видеть страдания людей и слышать об их нужде и, обладая весьма крупным состоянием, он не жалел его для улучшения положения окружающих и для оказания помощи нуждающимся. Для этой цели, а также, из чувства патриотизма, он свои средства, не находящиеся в обороте, дер-

жал в России и во время войны, и даже в начале революции, хотя, имея по роду своей деятельности текущие счета во многих иностранных банках, ему не представляло труда перевести их в сохранное место.

Большевистский переворот лишил М. А. около 95% его состояния. Осталось только находившееся на текущих счетах за границей. Ликвидировав эти остатки, М. А. продолжает оказывать из них и сейчас помощь нуждающимся, причем, часто вспоминает о своем былом богатстве. Вспоминает о потере его с сокрушением, но сокрушается не по причине ущерба, нанесенного ему, как и многим, большевиками, а потому, что утрата им почти всего его состояния лишает его теперь возможности приходить на помощь нуждающимся соотечественникам и притом в размерах, подсказываемых его сердобольностью.

Помимо пользующихся его особым вниманием чинов русского флота, с которыми он связан полувековыми воспоминаниями. М. А. продолжает оказывать посильную помощь и другим лицам, прибегающим к нему за ней, причем не делает различия ни в положении, ни в религии и, будучи правоверным евреем, руководствуется словами: «несть эллин, ниже иудей».

Книги Игоря Бунича

«Влекомые Роком»

«Долгая дорога на Голгофу»

и другие

Вы можете приобрести по адресу
СПб., Московский пр. д.189, во дворе

Готовятся к печати книги

Игоря Бунича

«Второе пришествие в гневе»

«Беспредел»

Валерия Ларина

«Мэр, пригнитесь!»

Сергея Кулакова

«Опрокинутые годы», «Отомстить до конца»

Юрия Мокшина

«Кремлевские зомби», «Кремлевские зомби-2»

«Операция Нострадамус»

Книги различных издательств

— более 2000 наименований —

Вы можете приобрести по адресу
СПб., Московский пр. д. 189, во дворе

тел. 448-04-64

Книги по истории военно-морского флота
можно получить, обратившись в редакцию
альманаха «ЦИТАДЕЛЬ» по адресу:

199004, СПб., а/я 171

Амирханову Л.И.

Книга завершает трилогию, посвященную русско-японской войне. Наспех собранная эскадра, не имевшая боевого опыта, шла на явную гибель. Подвиг тысяч российских моряков ярко представлен в воспоминаниях оставшихся в живых участников Цусимского сражения, сохранивших на чужбине верность Андреевскому флагу.

ISBN 5-85976-213-5



9 785859 762132