



# СОДЕРЖАНИЕ

---

История проектирования .....	4
Постройка .....	6
Описание конструкции .....	11
Корпус .....	11
Вооружение .....	11
Бронирование .....	19
Энергетическая установка .....	21
Судовые устройства и системы .....	21
Экипаж .....	22
История службы .....	23
Первая кампания .....	23
Первый заграничный поход .....	24
Второй заграничный поход .....	30
Землетрясение в Мессине .....	34
Снова учебные будни .....	37
Авария .....	40
В Бригаде линкоров .....	47
Начало войны .....	54
В Рижском заливе .....	55
Роковой 1917 год .....	58
Оценка проекта .....	63
Литература .....	63

# История проектирования

Последние годы XIX века ознаменовались повышенным вниманием России к Дальнему Востоку. Требовалось создать противовес быстро растущему японскому флоту, претендовавшему после завершения Японо-китайской войны 1894–1895 гг. на господство в регионе.

20 февраля 1898 года император Николай II утвердил дополнительное, сверх обычного финансирования Морского ведомства, выделение 90 млн рублей. Их предполагалось использовать на постройку пяти эскадренных броненосцев в рамках программы «Для нужд Дальнего Востока». В 1899 году к ним добавили еще три так и не начатых постройкой эскадренных броненосца программы 1895 года.

По распоряжению управляющего Морским министерством адмирала П.П. Тыртова заказ на постройку первого корабля, будущей «Победы», в апреле 1898 года выдали Балтийскому заводу. По причине отсутствия готового проекта броненосец решили строить по чертежам «Пересвета», внося лишь незначительные изменения.

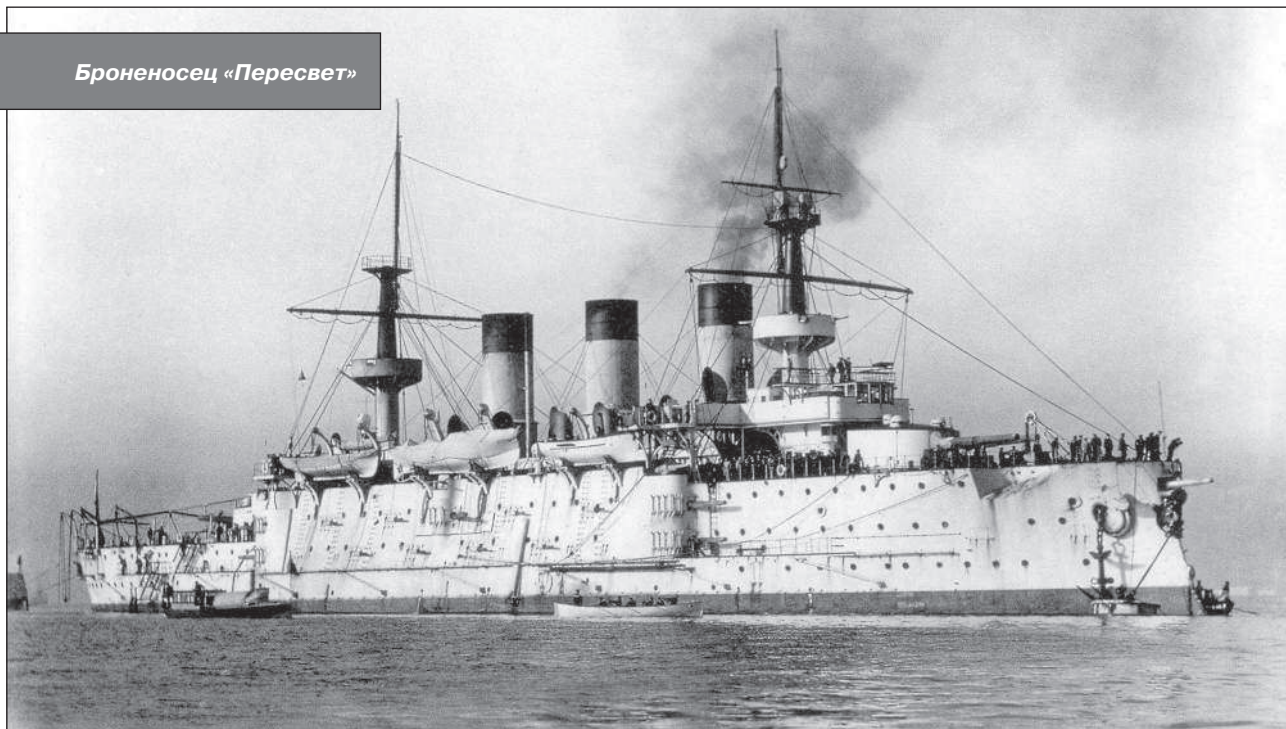
Параллельно в Морском техническом комитете (МТК) шла разработка проекта для остальных броненосцев. Несмотря на многочисленные возражения, для новых кораблей установили лимит водоизмещения в 12 000 т, что программировало создание боевых единиц, заведомо уступавших японским броненосцам и лишенных модернизационных резервов. Предполагалось, что корабли будут нести вооружение из четырех 305-мм и двенадцати 152-мм орудий, развивать

скорость до 18 узлов и обладать дальностью плавания экономическим 10-узловым ходом в 5000 миль.

На Балтийском заводе немедленно приступили к разработке нового проекта. Но, узнав о планах постройки крупной серии броненосцев, в Петербург потянулись и зарубежные судостроители. Глава фирмы «В. Крамп и сыновья» Чарльз Крамп с истинно американским размахом предложил построить на своих стапелях едва ли не все корабли программы. В конечном итоге ему удалось заполучить заказы на постройку бронепалубного крейсера (будущий «Варяг») и одного эскадренного броненосца «подходящего по типу к «Пересвету», но без деревянной обшивки с 12-дм. орудиями в башнях вместо 10-дм., с двумя машинами вместо трех и пятью подводными аппаратами, из которых один носовой».

26 мая 1898 года свой проект эскадренного броненосца («три эскизных чертежа броненосца в 12 900 т водоизмещения, общего бокового вида с верхней палубой, палуб и миделевого сечения, спецификация броненосца и расчеты грузов его») в Морское министерство представил французский инженер А. Лагань. До сих пор остается неясным, благодаря какой интриге или откату французский проект получил мощную поддержку у Главного начальника флота великого князя Алексея Александровича. В конечном итоге 6 июня проект, минуя положенные в таком случае конкурсные процедуры, одобрили, и французская фирма «Форж э Шантье де ла Медитерране» получила заказ общей стоимостью около 30 млн франков на постройку бро-

Броненосец «Пересвет»



неносца для русского флота (будущий «Цесаревич»). Одновременно решили *«выговорить в контракте до- ставление детальных чертежей по корпусу и меха- низмам для постройки таких же типов на наших адми- ралтействах»*, фактически определив произвольным решением облик самой многочисленной серии рус- ских броненосцев.

Навязанный «свыше» французский проект был не- подходящим как для флота, так и для судостроителей. По сути, расположение вспомогательной артиллерии в башнях давало только одно преимущество — боль- шие углы обстрела для орудий и возможность сосре- доточить при стрельбе в нос или корму огонь четырех из восьми (две 12-дм и шесть 6-дм) башен. К длинному списку их недостатков следовало отнести усложнение конструкции кораблей и удлинение сроков постройки, меньшую (в сравнении с казематными установками) ремонтпригодность и отсутствие возможности об- мена прислужой и боеприпасами, что осуществлялось без труда в случае использования казематных устано- вок. Позже, уже во время войны, выявился еще один существенный недостаток тесных шестидюймовых башен: повышенная загазованность, что вынуждало прекращать стрельбу для вентиляции или периодиче- ски заменять отравленных газами собственных ору- дий комендоров.

Переработка французского проекта, исходя из осо- бенностей отечественного судостроения, в течение 20 дней велась под руководством корабельного ин- женера Д.В. Скворцова. Все 75-мм орудия поместили за броней (на «Цесаревиче» 12 из них стояли откры- то на средней и верхней палубах). Добавили бронев- ой скос нижней палубы к нижней кромке бортовой брони. Толщину главного броневоего пояса несколько уменьшили. Механизмы смогли расположить более

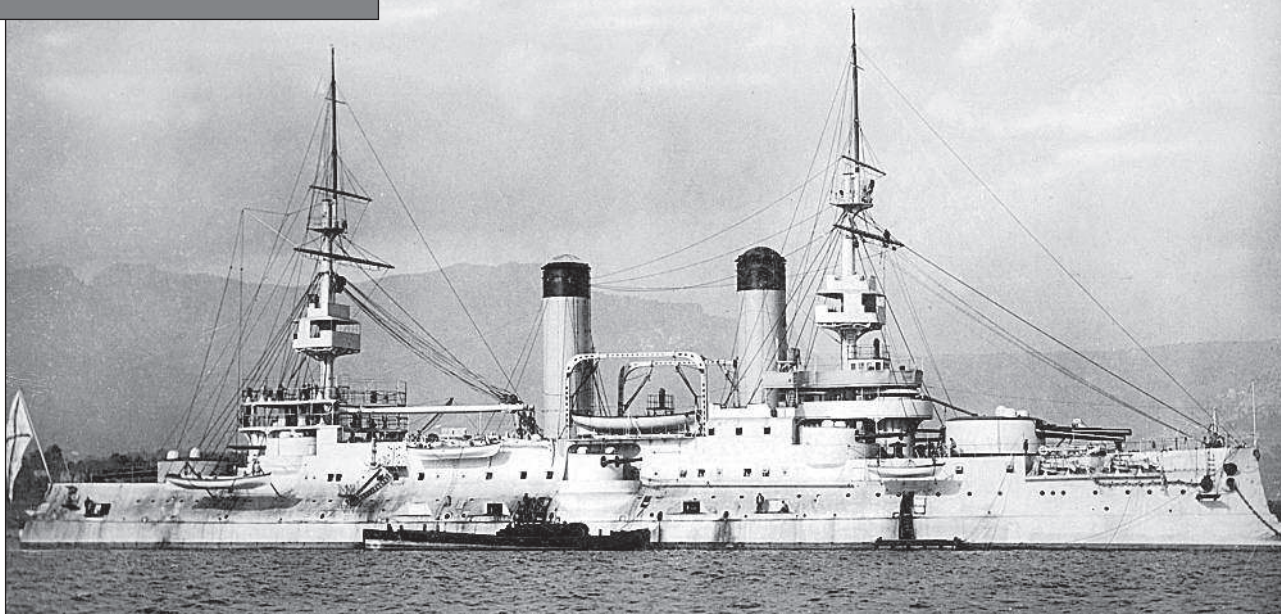
компактно, чем предусматривал французский про- ект, что позволило сократить длину на 2,22 м. С дру- гой стороны, отечественные конструкторы обрати- ли внимание, что при простом копировании проекта Лагана требуемая мощность энергетической уста- новки может быть получена только при использова- нии отборного угля, форсированной тяги и хорошо подготовленных кочеваров. Чтобы привести нагрузку на котлы к принятой в русском флоте норме в 10,5 л.с. на квадратный фут колосниковой решетки, требова- лось увеличить количество котлов с 20 до 25, что по- требовало 291 т дополнительного веса.

Серьезные нарекания вызвала и конструкция башен главного калибра, обладавшая скоростью заряжания 1 минута 40 секунд, в то время как англичане смогли уменьшить этот показатель до 53 секунд. Требовалось расширить верхние части подачных труб (около 130 т дополнительного водоизмещения).

Большие сомнения вызывала возможность обеспе- чить для средней пары 152-мм башен отечественной конструкции углы обстрела по 180°. Д.В. Скворцов предложил (по аналогии с французским броненосцем «Сюффрен») расположить четыре 152-мм орудия в ка- зематах, но МТК все же настоял на установке башен, резонно возражая, что в случае казематного распо- ложения оси орудий возвышались над ватерлинией все- го лишь на 3,3 м.

Скорректированный проект «Цесаревича» полу- чил одобрение 12 января 1899 года. При этом высо- кое начальство потребовало, чтобы энергетическая установка представляла собой точную копию таковой «Цесаревича». Однако увеличения водоизмещения, против французского проекта, избежать все равно не получалось — сказывался больший вес отечест- венных корпусных конструкций и башен.

Броненосец «Цесаревич»



# Постройка

Утверждение проекта положило начало постройке самой крупной в истории русского флота серии эскадренных броненосцев. Заказы распределили по разным заводам. Новому Адмиралтейству предстояло построить один корабль — «Бородино», второй, «Орел», решили строить на верфи Галерного островка. Балтийскому заводу поручили строительство трех броненосцев серии: «Император Александр III», а затем — «Князь Суворов» и «Слава» (наряд на постройку выдали 18 января 1900 года, а в списки флота включили 21 апреля 1901 года).

«Славу» заложили 19 октября (1 ноября) 1902 года, практически сразу после спуска на воду «Князя Суворова». Церемония не отличалась пышностью. Из «высоких гостей» присутствовал лишь временно управляющий Морским министерством вице-адмирал Ф.К. Авелан, председатель МТК вице-адмирал Ф.В. Дубасов, а также командир Санкт-Петербургского порта вице-адмирал К.К. Деливрон и помощник начальника Главного Морского штаба контр-адмирал П.П. Молас. Все «начальствующие лица» вбили по заклепке в корпус броненосца. На лицевой стороне серебряной закладной доски под гравированным изображением корабля было написано: «62-х пушечный эскадренный броненосец «Слава» в 13516 т и 15800 сил. Заложен в С. Петербурге на Балтийском судостроительном и механическом заводе Морского министерства 19-го октября 1902 г. в присутствии Его

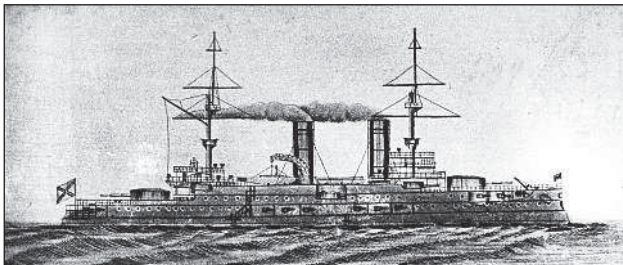
Высокопревосходительства Управляющего Морским Министерством Генерал-адъютанта Павла Петровича Тыртова». Строителем назначили корабельного инженера К.Я. Аверина. Первоначальная стоимость постройки оценивалась в 13 840 824 рубля, но в связи с многочисленными дополнительными работами она оказалась превышенной.

Еще до закладки, в конце августа 1902 года приступили к разработке чертежей по корпусу и дельным вещам, а также спецификаций. С сентября началась доставка корпусной стали, по мере поступления которой производилось выгибание по шаблонам с плаза всех шпангоутов. Первую деталь киля установили на стапеле 21 сентября 1902 года. В октябре установили штевни, в ноябре — кронштейны гребных валов. Детали набора и обшивки соединялись между собой с помощью клепки. Начали сборку жестких барабанов 305-мм и 152-мм башен. Эта работа была особенно сложной по причине многочисленных «завязок» с корпусными конструкциями.

Среди контрагентов преобладали отечественные производители, но часть заказов пришлось передать и зарубежным фирмам. Палубную хромоникелевую броню заказали Никополь-Мариупольскому обществу. Вскоре выяснилось, что российские Ижорский и Обуховский заводы не смогут в срок изготовить всей бортовой брони для столь большой серии броненосцев. Следует отметить, что к тому времени отечест-

Броненосец «Бородино»





*62<sup>я</sup> пушечный эскадренный броненосец  
"Слава"  
в 13516 тонн и 15800 сил. Заверен в С.Петербург  
на Балтийском Судостроительном и Механическом  
заводе Морского Министерства 19<sup>го</sup> Октября 1902 года  
в присутствии Его Высочайшего Величества  
Императорского Морского Министерства  
Генерал-Адмирала Павла Петровича Штюрмца*

**Закладная доска «Славы»**

венные заводы наконец-то смогли преодолеть трудности, связанные с освоением приобретенного у фирмы «Крупп» способа цементации и закалки броневых плит и наладить производство. Поэтому 8250,9 т пришлось заказать британской фирме «Бирдмор». На долю «Славы» в этом заказе пришлось 242,87 т. Столько весили 30 плит для вращающихся частей башен 152-мм орудий.

Энергетическую установку решили изготовить на Балтийском заводе, но цельнотянутые трубы для котлов поставил Ижорский завод, а коленчатые валы машин — фирма «Крупп». Башенные установки заказали Металлическому заводу.

К наступлению нового, 1903 года корпус броненосца был сформирован уже до средней палубы. В феврале установили продольную переборку между машинными отделениями, а в апреле — приступили к установке броневых плит траверсных переборок. С наступлением лета вырубили в обшивке порты для 75-мм орудий и собрали подкрепления под орудийные башни и боевую рубку.

В феврале 1903 года прибыли заказанные за рубежом коленчатые валы машин. По неизвестной до настоящего времени причине их изготавливали разные фирмы и даже в разных странах. Вал для левой машины делала германская фирма «Крупп», для правой — французская «Фюрде де Донэ». Помимо дополнительных транспортных расходов это привело к тому, что немецкий вал оказался длиннее на 1,5 мм, однако это отклонение признали несущественным.

Спуск на воду «Славы» состоялся 16 (29) августа 1903 года. Готовность корабля к этому моменту составила 67%, а стапельный период достиг рекордных для русского броненосного судостроения 10 месяцев и 3 недель. Этот срок мог быть сокращен еще более, если бы Никополь-Мариупольский завод не сорвал сроки поставки 30 тыс. пудов (490 т) хромоникелевой палубной брони. Опоздание для разных партий стали составляло от 102 до 123 дней. Для сравнения, фирма «Крупп» такую же палубную броню для «Боро-

дино» и «Императора Александра III» поставила точно в срок.

Церемония была чрезвычайно пышной. На Неве стояли расцвеченные флагами крейсера «Алмаз» и «Азия», а также пароходы «Нева» и «Онега». Присутствовали адмиралы Н.Г. Шиллинг и П.П. Пилкин, вице-адмиралы В.П. Верховский, С.О. Макаров, Ф.Ф. Шанц, К.К. Деливрон, Г.П. Чухнин, И.М. Лавров и множество других гостей. Несколько позже прибыли контр-адмирал З.П. Рожественский, вице-адмирал Ф.К. Авелан и великий князь Алексей Александрович. К 11 часам прибыл командир броненосца капитана 1 ранга В.Ф. Васильева, поздоровался с командой и произвел краткий осмотр корабля. Одновременно с командой рубить задержники оркестр грянул гимн. Корабль тронулся с места, набирая скорость, вошел в воду и, отдав якоря, замер на середине Невы. Спускской вес составил 5300 т.

В целом церемония прошла благополучно, но, как и в случае с «Князем Суворовым», не обошлось



**Строитель  
«Славы» —  
корабельный  
инженер  
К.Я. Аверин**



**Генерал-адмирал великий князь  
Алексей Александрович**