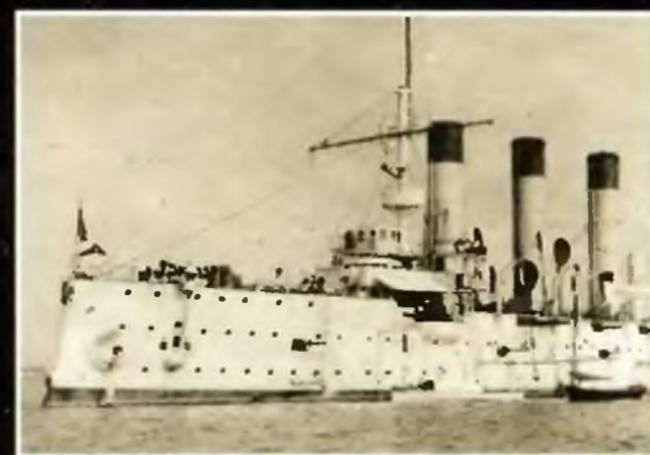
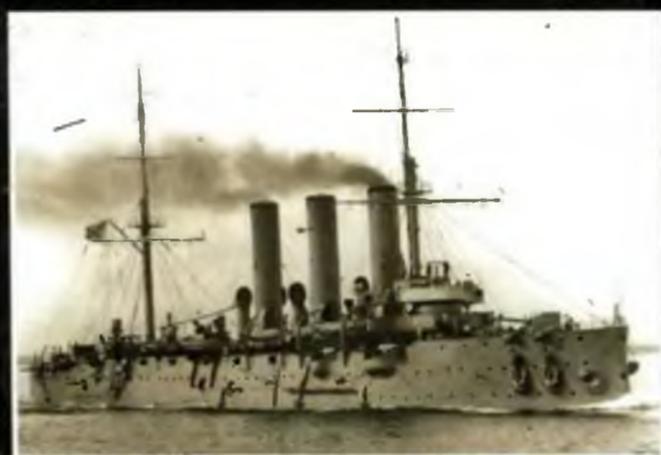




ВИКТОР НОВИКОВ АЛЕКСАНДР СЕРГЕЕВ

БОГИНИ РОССИЙСКОГО ФЛОТА

«АВРОРА», «ДИАНА», «ПАЛЛАДА»



ВИКТОР НОВИКОВ АЛЕКСАНДР СЕРГЕЕВ

БОГИНИ
РОССИЙСКОГО ФЛОТА
«АВРОРА», «ДИАНА», «ПАЛЛАДА»

УДК 29.12
ББК 68.54
Н73

Оформление серии П.Волкова

В оформлении переплета использована иллюстрация художника А. Заикина

Виктор Новиков, Александр Сергеев

Н73 Богини Российского флота. «Аврора», «Диана», «Паллада». — М.: Коллекция; Яуза; Эксмо, 2009. — 128 с., ил.

ISBN 978-5-699-33382-0

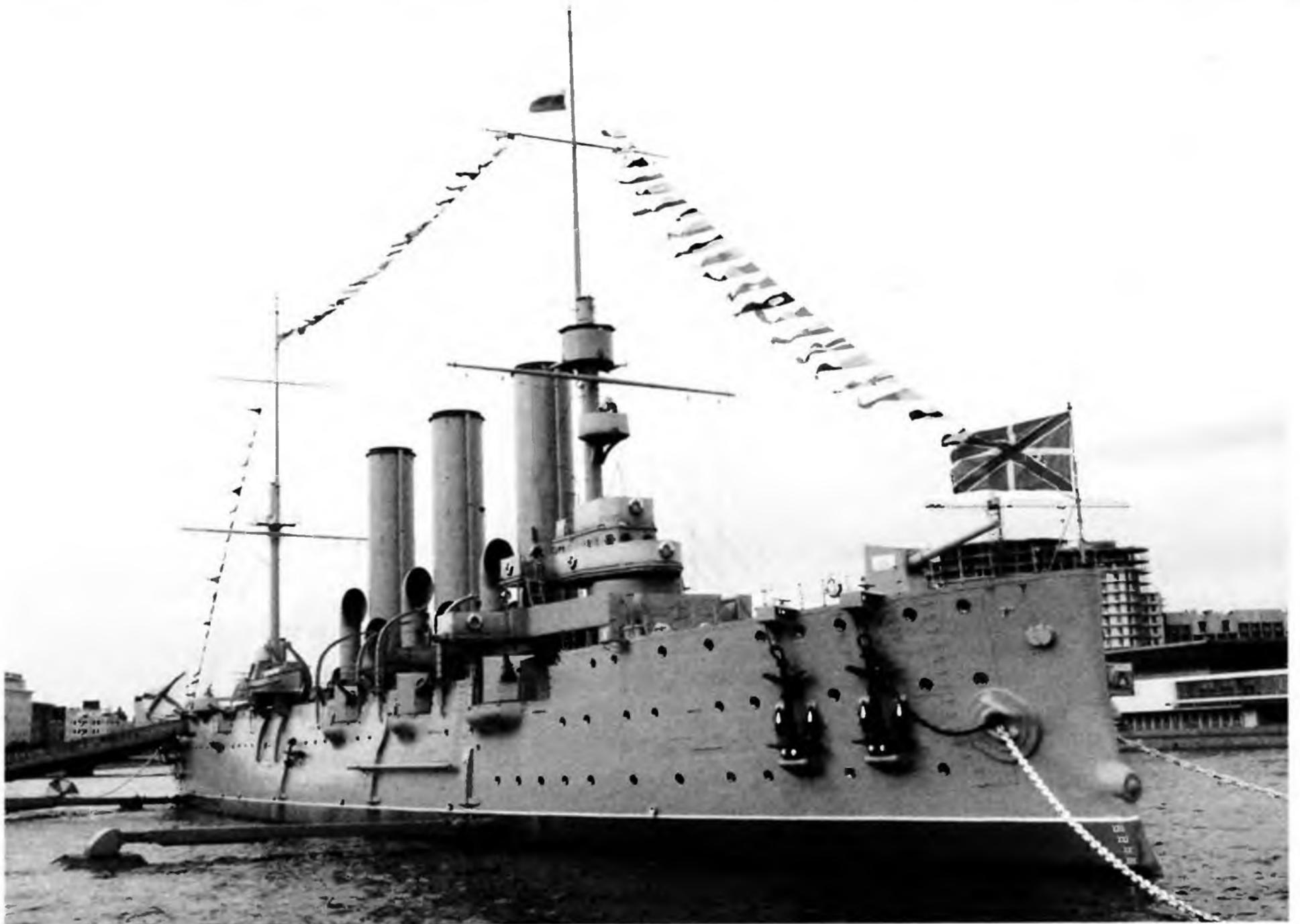
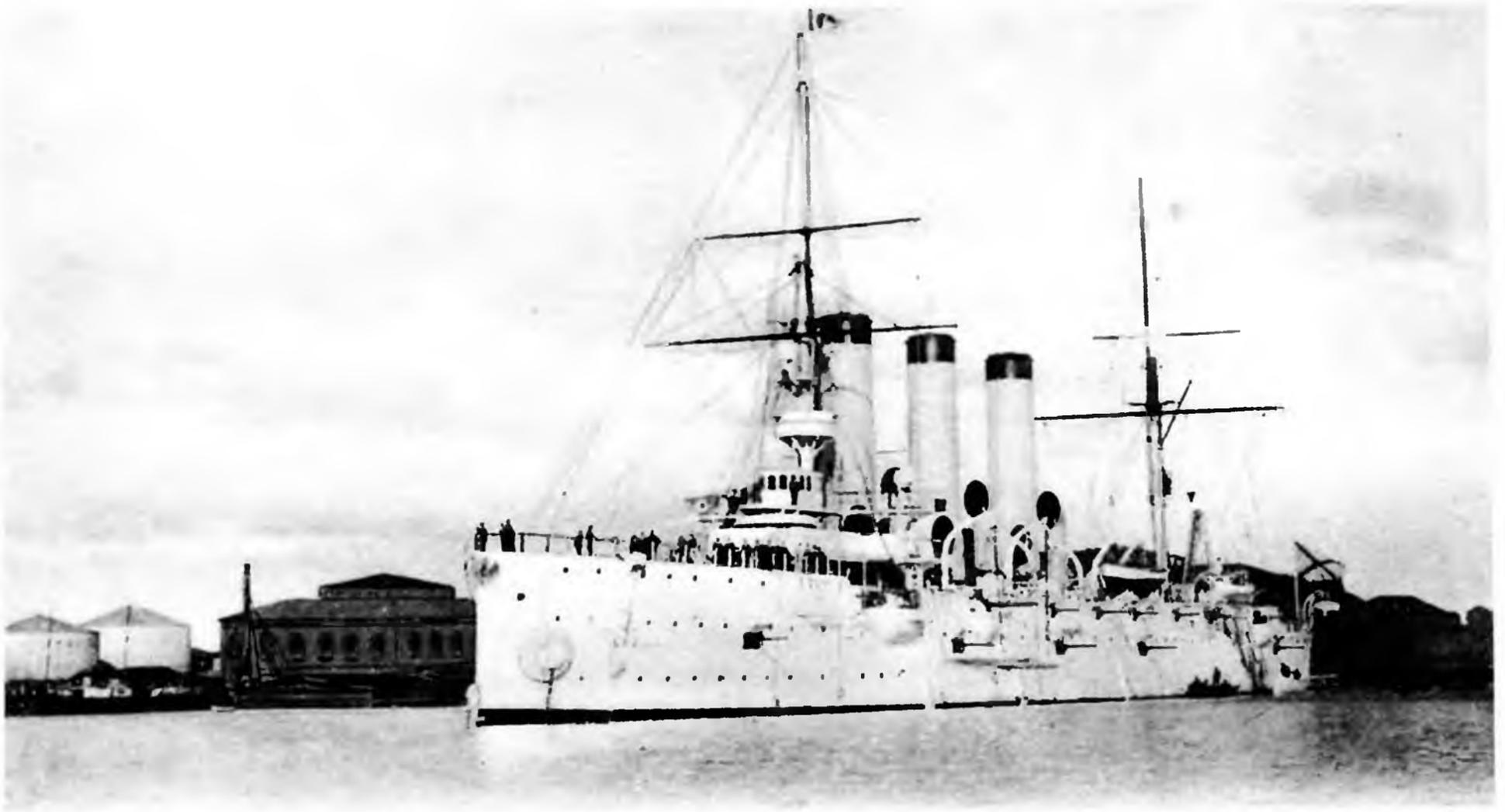
Этим крейсерам достались не только необычные для кораблей I ранга имена античных богинь, но и столь же необычная судьба. «Аврора», «Диана» и «Паллада» — первые крейсера Российского флота серийной постройки. Они предназначались для действий на океанских коммуникациях и потому обладали хорошей мореходностью и высокой автономностью, однако их вооружение и защита не отвечали требованиям эскадренного боя. Но волею судеб всем трем крейсерам довелось сражаться именно с вражескими броненосными эскадрами.

Во время Русско-японской войны 1904—1905 гг. «Диана» и «Паллада» участвовали в сражении в Желтом море, «Аврора» — в Цусимском бою. «Паллада» была затоплена в Порт-Артуре и позже вошла в состав японского флота, а две ее сестры вернулись на Балтику, где их застала Первая Мировая война. В октябре 1917-го «Аврора» произвела исторический холостой выстрел из носового орудия, благодаря которому стала самым знаменитым кораблем отечественного флота...

УДК 629.12
ББК 68.54

СОДЕРЖАНИЕ

ТРИ «БОГИНИ»: «ДИАНА», «ПАЛЛАДА» И «АВРОРА»	5
Проектирование и заказ	5
Строительство	13
Достройка и испытания	20
ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ	26
Корпус	26
Бронирование	32
Вооружение	34
Энергетическая установка	39
Системы и устройства	43
Экипаж и условия его обитания	46
ИСТОРИЯ СЛУЖБЫ	48
«Паллада» и «Диана»: курс на Дальний Восток	48
Первый поход «Авроры»	54
Порт-Артур. Начало войны	55
Бой у Шантунга	61
«Паллада» в последние месяцы обороны Порт-Артура	66
«Диана» в Сайгоне	70
Поход Второй эскадры флота Тихого океана	73
Цусимский разгром	79
«Аврора» в Маниле	83
Возвращение в Россию	88
«Диана» и «Аврора» между войнами	90
В годы Первой мировой войны	98
В огне революций и гражданской войны	106
Учебный корабль Балтийского флота	111
Великая Отечественная	116
Памятник — база Нахимовского училища	119
«Реставрация»	121
ОБЩАЯ ОЦЕНКА ПРОЕКТА	126
Литература и источники	127



ТРИ «БОГИНИ»: «ДИАНА», «ПАЛЛАДА» И «АВРОРА»

Проектирование и заказ

Создав, стараниями великого князя генерал-адмирала Константина Николаевича, силы береговой обороны, способные обеспечить надежное прикрытие столицы со стороны моря, российское руководство приняло решение о создании океанского флота. Особое совещание, созванное Александром III под председательством великого князя Алексея Александровича, разработало судостроительную программу на ближайшие двадцать лет (1881—1901 гг.). В дальнейшем она неоднократно корректировалась — в 1885, 1890, 1895 и 1898 годах. Именно в рамках внесенных в 1895 году дополнений и были заказаны три крейсера типа «Диана».

В истории их проектирования и создания как в зеркале отразились все колебания и противоречия во взглядах на роль крейсеров в будущей войне, которым была подвержена верхушка Морского министерства. Во многом эти метания стали следствием политического веса России в Европе и заключенного ею союза с Францией. Наряду с Великобританией, рассматривавшейся десятилетиями в качестве основного противника на море, в список недругов периодически попадали и другие государства. Так, в 1890 году пришлось корректировать 20-летнюю судостроительную программу с целью ускоренного развития Балтийского флота.

Кайзер Вильгельм II, опасаясь все более отчетливого сближения Франции и России, во второй половине 1889 года предпринял несколько попыток налаживания дружественных отношений с Англией. Перспектива получения у своих морских границ союзника извечного противника вызвала адекватную реакцию. Общее число броненосцев на Балтике, в соответствии с принятыми изменениями, предполагалось довести до 10. Для разведки при создающейся эскадре и охраны линейных сил от атак миноносцев требовалось построить несколько быстроходных бронепалубных крейсеров небольшого водоизмещения. Приходилось все делать буквально с нуля, поскольку прототипа в русском флоте просто не существовало. Все корабли крейсерского класса, построенные до этого как на российских верфях, так и заказанные за рубежом, предназначались для «истребления вражеской тор-

говли», т.е. для действий на морских коммуникациях.

В 1891 году управляющий Морским министерством Н.М.Чихачев предложил адмиралам и специалистам МТК заполнить опросный лист из десяти пунктов — «о величине и свойствах разведчиков, нужных для нашего флота», с приложением таблиц с данными иностранных крейсеров подобного типа. Этот момент и можно считать отправной точкой в истории проектирования «Паллады», «Дианы» и «Авроры». Обсуждение иностранных кораблей, могущих послужить прототипом, и проработка тактико-технических характеристик, которые требовалось заложить в проект, затянулись на три года. В результате, когда в конечном итоге дело дошло до проведения конкурса, ситуация значительно изменилась. Англо-германский альянс так и не состоялся, и немецкая угроза на время отошла на второй план. Ни финансовые возможности России, ни тем более мощности ее судостроительной промышленности не позволили воплотить в жизнь грандиозные замыслы программы образца 1890 года. И как следствие, отпала необходимость в крейсерах-разведчиках. Их задачи, при оставшихся довольно немногочисленными линейными силами, решили возложить на мореходные канонерские лодки и минные крейсера. К тому же оформившийся франко-русский союз, на фоне вновь обострившихся противоречий с Великобританией за раздел зон влияния в Средней Азии, подтолкнул политиков и военных «владычицы морей» к усиленному наращиванию мощи Королевского флота. Очередной виток гонки военноморских вооружений не оставил безучастной и Россию.

Поскольку вновь первую строчку в списке вероятных противников занял «коварный Альбион», адмирал Н.М.Чихачев приказал МТК разработать проект стального, быстроходного, бронепалубного океанского крейсера, т.е. очередного истребителя торговли. Благодаря отказу от бортовой брони и облегчению вооружения он должен был иметь меньшее, чем «Рюрик», водоизмещение, а следовательно — меньшую стоимость, что позволило бы развернуть серийное строительство таких кораблей. Морской технический комитет циркуляром №2 от 2 марта 1894 года объявил конкурс на лучший проект сталь-

На предыдущей странице: крейсер «Паллада» вскоре после вступления в строй, 1902 г. (вверху) и «Аврора» на вечной стоянке в наши дни (внизу)

ного океанского крейсера. Всем его участникам вменялось в обязанность в двухмесячный срок представить в МТК эскизный проект и пояснительную записку с обоснованием главных элементов корабля. Финалисты первого этапа конкурса допускались до второго тура, в котором им предстояло разработать необходимую документацию — настолько подробную, чтобы сразу же после ее одобрения можно было бы приступить к постройке. Страния участников поощрялись премиями в 2500, 1800 и 1000 рублей, они же являлись и платой, за которую проекты переходили в собственность МТК.

Представленные на конкурс проекты в обязательном порядке должны были отвечать следующим требованиям:

— водоизмещение не более 8000 т, осадка с полными запасами не более 7,3 м;

— корабль должен иметь деревянную и медную наружную обшивку, двойное дно и возможно большее число водонепроницаемых отсеков для максимального обеспечения безопасности крейсера при получении повреждений от мин и снарядов;

— скорость не менее 19 узлов «при натуральной тяге, обыкновенном угле и обычных кочегарах»;

— вооружение — два 8" орудия в оконечностях, восемь 4,7" пушек побортно; артиллерия должна располагаться таким образом, чтобы огонь в основном был направлен по носу и по корме; кроме того, на крейсере предполагалось установить такое количество мелкокалиберных скорострелок, которые обеспечили бы круговую оборону от миноносцев на дистанции до 500 саженей;

— минное вооружение должно включать три аппарата (из них два подводных) для самодвижущихся мин Уайтхеда с запасными минами к ним, а также мины заграждения, электрическое освещение и сетевое заграждение;

— броневая защита «не стесняемая по своей системе» должна обеспечить защиту всех жизненно важных пунктов корабля при бое с крейсерами типов, преобладающих во флотах ведущих морских держав;

— кроме броневой защиты котлы и машины должны прикрываться «угольными водонепроницаемыми ящиками»;

— нормальный запас угля должен обеспечить дальность хода в 9000 миль 10-узловой скоростью, а объем угольных ям рассчитан так, чтобы они вмещали топлива на 12 000 миль;

— главная энергетическая установка крейсера может быть двух- или трехвинтовой, но с обязательным приспособле-

нием для искусственной тяги, со специальными емкостями для запасов котельной воды и установкой для опреснения последней;

— котлы водотрубные системы Бельвиля с рабочим давлением 11 атм;

— машины вертикального типа, тройного расширения с двухэксцентриковыми золотниковыми приводами;

— в котельных и машинных отделениях предусматривалась установка питательных помп, вентиляторов, очистителей питательной воды, пожарных и трюмных помп, машинками для подъема шлака и золы;

— принудительная вентиляция машинных отделений, при закрытых люках, должна в достаточном количестве обеспечивать их свежим воздухом;

— машинные отделения требовалось в обязательном порядке снабдить «предохранительными каналами достаточной ширины вдоль закрытых люков на предмет удаления горячего воздуха и разрядки жара в случае скопления его в машинных отделениях»;

— запас питательной воды в междудонном пространстве из расчета 1 т на каждые 100 инд. л.с. и сверх того кипятильники, способные опреснять в сутки 3/4 т воды на каждые 100 инд. л.с.;

— экипаж около 500 человек, включая 18—20 офицеров, каждый из которых «должен помещаться в отдельной, хотя и небольшой, каюте»;

— на крейсере должен быть камбуз, рассчитанный на 550 человек; запас провизии — на 4 месяца, пресной воды — на 2 недели, «полагая полведра нижнему чину и одно ведро офицеру» в сутки;

— корабль требовалось снабдить 3 якорями (из них один запасной);

— плавсредства крейсера должны насчитывать 4 паровых катера и 9 гребных судов различного типа.

На первый тур, итоги которого подвели в октябре 1894 года, проектировщики представили девять проектов под девизами: «Волна», «Сокол», «Князь Владимир», «Непотопляемый», «Порт Дуэ», «Неуязвимый», «Богатырь Святогор», «Алабама» и «Труд», из них первых четыре отвергли из-за несоответствия техническому заданию, а остальные допустили к дальнейшему проектированию, с учетом замечаний МТК. При подведении окончательных итогов конкурса первая премия досталась коллективу из двух младших помощников судостроителя (первый чин в ККИ) И.Г.Бубнову и Л.Л.Коромальди, представивший разработку под девизом «Порт Дуэ». Вторая — старшему помощнику судостроителя Г.Ф.Шлезингеру («Неуязви-

мый»), а третья — старшему помощнику судостроителя П.Ф.Вешкурцеву («Труд»).

Однако судьба всех этих проектов сложилась одинаково, их попросту сдали в архив. И на это имелись вполне объективные причины. Во-первых, ни один из них не мог без доработки «подлежать немедленной постройке». Во-вторых, несмотря на выполнение конкурсантами условий технического задания, спроектированные корабли оказались слишком слабыми, чтобы противостоять британским «защитникам торговли» 1-го класса, и в то же время излишне большими и дорогими, чтобы использовать их для борьбы с английскими крейсерами 2-го и 3-го класса. К тому же в очередной раз изменилась политическая обстановка.

Противоречия с «коварным Альбионом» удалось урегулировать дипломатическим путем, подписав договор о разграничении зон влияния в Средней Азии по реке Пяндж. И тут Морское ведомство России обнаружило, что угроза на Балтике со стороны Германии не только не стала меньше, а наоборот усилилась. Немецкий флот продолжал расти не только количественно, но и качественно. А постоянная враждебность во франко-германских отношениях заставляла рассматривать его как потенциального противника.

В очередной раз судостроительная программа подверглась корректуре. Теперь ее главной целью стало «уравновешивание наших морских сил с германскими и с силами прилегающих к Балтике



Адмирал, генерал-адъютант Н.М.Чихачев — управляющий Морским министерством в 1888—1896 гг.

второстепенных государств». Притом ситуация с отставанием, на взгляд Морского ведомства, сложилась настолько критическая, что для экономии времени очередной конкурс решили не проводить. Еще до подведения окончательных итогов предыдущего Н.М.Чихачев поручил Балтийскому судостроительному и механическому заводу разработать проект умеренного водоизмещения на основе конкурсного задания. За прототип предлагалось взять английские крейсера 2 класса типа «Астрея» и создать корабль с двумя закрытыми палубами, у которого вся артиллерия будет установлена на верхней палубе.

7 мая 1895 года управляющий заводом старший судостроитель К.К.Ратник предс-

Проекты крейсеров — победители конкурса 1894 г.

Характеристики	«Порт Дуэ»	«Неуязвимый»	«Труд»
Водоизмещение (т)	7960	8000	7200
Длина (м)	131,0	126,2	120,4
Ширина (м)	17,4	17,0	18,1
Средняя осадка (м)	6,5	7,0	7,1
Мощность машин (инд.с.)	11230	11050	10767
Скорость хода (уз.)	19	19	19
Количество машин	3	3	3
Запас топлива (т)	965,00	1385,00	1244,25
Дальность плавания 10-узловым ходом (мили)	9000	9000	9000
Вооружение	3—203-мм; 9—120-мм; 9—47-мм; 11—37-мм; 1 надводный ТА	2—203-мм; 8—120-мм; 10—47-мм; 12—37-мм; 1 надводный ТА	2—203-мм; 8—120-мм; 10—47-мм; 10—37-мм; 1 надводный ТА 2 подводных ТА
Бронирование (в дюймах):			
пояс	3 — 8	—	—
палуба в горизонтальной части	1 — 3	1,5 — 3	1,5 — 2
скос палубы	0,4 — 0,66	4	3
боевая рубка	—	6	6
Экипаж (человек)	500	500	500

Проекты крейсеров Балтийского завода (1895 г.)

Характеристики	Водоизмещение (т)		
	4400	4700	5600
Длина (м)	97,5	106,0	112,8
Ширина (м)	14,3	14,3	16,2
Средняя осадка (м)	5,8	5,8	6,4
Мощность машин (инд. л.с.)	7900	7900	8740
Скорость (уз.)	20	20	20
Нормальный запас топлива (т)	450	506	620
Полный запас топлива (т)	570	570	870
Дальность плавания 10-уз. ходом (мили)	4416	4652	6108
Вооружение	2—152-мм; 8—120-мм; 8—47-мм; 10—37-мм одноств.; 8—37-мм пятиств.; 2—63,5-мм дес.; 4 надводных ТА; 30 мин загр.	2—203-мм; 8—120-мм; 8—47-мм; 10—37-мм одноств.; 8—37-мм пятиств.; 2—63,5-мм дес.; 4 надводных ТА; 30 мин загр.	2—203-мм; 4—152-мм; 6—120-мм; 10—47-мм; 10—37-мм одноств.; 8—37-мм пятиств.; 2—63,5-мм дес.; 4 надводных ТА; 30 мин загр.
Бронирование (в дюймах):			
палуба	1,5 — 2,5	1,5 — 2,5	1,5 — 2,5
боевая рубка (носовая)	6	6	6
боевая рубка (кормовая)	—	—	3
гласисы	5	5	5
элеваторы	1,5	1,5	1,5
основание дымоходов	1,5	1,5	1,5
Экипаж (человек)	344	374	428

тавил в МТК три эскизных варианта водоизмещением от 4400 до 5600 т.

Через четыре дня, после рассмотрения в МТК, чертежи легли на стол для утверждения Главному начальнику флота и Морского ведомства генерал-адмиралу великому князю Алексею Александровичу. Туда же 11 мая попал и четвертый проект, разработанный в инициативном порядке на базе новейшего английского крейсера 2 класса «Тэлбот». Поскольку, по мнению К.К.Ратника, «Астрея» не представляла собой «тип наивыгоднейший». Новый вариант, созданный, по всей видимости, под руководством самого управляющего Балтийским заводом при участии младшего помощника судостроителя М.В.Шебалина и младшего судостроителя В.М.Гредякина, имел водоизмещение 6000 т и скорость 20 узлов. Его вооружение состояло из двух 203-мм орудий, по одному на баке и юте, восьми 152-мм (по четыре на борт) и двадцати семи 57-мм скорострелок (десять на верхней и батарейной палубах и семь на мостиках и марсах), а также трех надводных торпедных аппаратов. В приложенной к эскизу записке с предварительными расчетами указывалось, что длина крейсера составляла 118,26 м, ширина 16,92 м, средняя осадка 5,9 м, а нагрузка распределялась следующим образом: корпус — 2280 т

(38%), бронирование и энергетическая установка — 1945 т (32,4%), артиллерия — 380 т (6,35%), минное вооружение — 80 т (1,35%), нормальный запас топлива — 800 т (13,3%), снабжение — 395 т (6,6%), запас пресной воды — 120 т (2%).

Алексей Александрович одобрил последний проект, но приказал заменить концевые 8-дюймовые орудия на 6-дюймовые. На основании этого решения и проводились дальнейшие работы. В конце июня 1895 года на рассмотрение МТК поступили чертежи, расчеты и спецификация крейсера водоизмещением 6080 т. Из двух вариантов — первый, с традиционными для русского флота боевой рубкой позади фок-мачты и мачтами, раскрепленными вантами; второй — с рубкой перед фок-мачтой и «широкими мачтами, способными держаться без вантов и не так быстро подверженным срезанию их выстрелами», — выбрали последний, более отвечающий духу времени. Однако специалисты МТК высказали замечание по поводу избыточной остойчивости. Специалисты Балтийского завода разработали новый теоретический чертеж, в соответствии с которым ширина корпуса нового крейсера уменьшалась до 16,3 м, водоизмещение до 6006 т. Платой за такое усовершенствование стала «затесненность» внутренних помещений.

После очередного обсуждения нового крейсера, МТК 12 августа 1895 года направил письмо на имя управляющего Балтийским заводом с просьбой в очередной раз переработать теоретический чертеж, с целью увеличения внутреннего объема корпуса для более удобного размещения оборудования и механизмов. Проектировщикам рекомендовалось увеличить водоизмещение до 6500 т, придать обводам корабля более полные образования в средней части и заострить оконечности. На это ушло еще около месяца.

После обсчета представленного Балтийским заводом окончательного теоретического чертежа крейсера в 6540 т специалистами МТК, обнаружилось занижение водоизмещения на 90 т. Фактически оно составляло 6630 т. Именно этот чертеж и был передан в Опытный бассейн для определения необходимой мощности механизмов, обеспечивающей достижение крейсером 20-узловой скорости при естественной тяге. Испытание модели показали, что для этого будет достаточно 12 693 инд.с., в то время как у предыдущего проекта водоизмещением 6006 т для поддержания той же самой скорости требовалось 13 500 инд.с. Заведующий бассейном А.А.Грехнев пошел дальше и предложил свой теоретический чертеж того же водоизмещения, дававший экономию мощности в 865 л.с., однако достигнута она была за счет понижения остойчивости. Поэтому МТК принял разработку Балтийского завода, но обязал последний срочно исправить ошибки, выявленные в расчетах продольной прочности корпуса. В первых числах ноября переработанная и откорректированная документация поступила в МТК на очередное рассмотрение. Продольную прочность увеличили, сделав толще ширстрек, стрингеры верхней и броневой палуб, а также настилку последней.

А пока корабельные инженеры МТК перепроверяли расчеты, удалось получить согласие Общества Франко-Русских заводов на проектирование и изготовление двух комплектов механизмов для крейсеров с трехвальной энергетической установкой. Однако прошло всего четыре дня, и управляющий Морским министерством 8 ноября 1895 года приказал строить корабли двухвальными. В свете антигерманской ориентации программы это решение выглядело вполне логично. Для стесненных условий Балтийского моря хорошая маневренность являлась далеко не лишним качеством. Ни для кого не было секретом, что поток от третьего винта делал реакцию руля в определенных его положениях вялой, из-за чего маневренные

характеристики корабля ухудшались, и управлять им становилось намного сложнее. Теоретическое же уменьшение дальности плавания, при отказе от машины экономического хода, для ограниченного театра не имело решающего значения. К тому же это позволяло использовать освободившиеся внутренние объемы для других нужд. Технический комитет просил Общество Франко-Русских заводов перепроектировать энергетическую установку в кратчайшие сроки, так как неопределенность в этом вопросе не позволяла разработать окончательные чертежи внутреннего расположения и забортной арматуры. Две машины тройного расширения, общей мощностью не менее 11 300 инд.с., разрешалось сделать с четырьмя цилиндрами (один высокого, один среднего и два низкого давления).

30 ноября 1895 года исполняющий обязанности Главного инспектора кораблестроения старший судостроитель Э.Е.Гуляев подписал заключение о продольной прочности корабля, в котором говорилось: «...одобрить вновь представленный чертеж миделя и спецификацию, так как теперь последние согласованы между собою, и на чертежах миделя показана, как было назначено, однорядная деревянная обшивка». К этому моменту уже стало ясно, что, несмотря на выполнение всех проектных работ Балтийским заводом, наряд на постройку двух крейсеров по 6630 т по настоянию адмирала Чихачева предоставили Петербургскому порту. Согласно указанию управляющего Морского министерства от 18 ноября 1895 года корпуса планировалось заложить в эллингах Галерного островка по теоретическому чертежу №631, а финансировать постройку согласно статье №5 сметы.

Весьма оперативно, всего через три дня, командир СПб порта вице-адмирал В.П.Верховский, заручившись одобрением Н.М.Чихачева, назначил строителями новых крейсеров старшего судостроителя (чин соответствовал полковнику) П.Е.Андрющенко и младшего судостроителя (подполковник, но звезды в один ряд) А.И.Мустафина. Первый из них наблюдал за постройкой корабля в большом каменном эллинге, а второй — в малом деревянном.

Окончательно расставаясь с проектом крейсера в 6630 т, председатель правления Балтийского завода контр-адмирал В.М.Лавров представил счет за исполнение документации на сумму 2090 рублей 70 коп., из которых на долю инженеров пришлось — 1100, чертежников — 680, на материалы — 38 и заводу в виде 15% прибыли — 272 рубля 70 коп.



Рассматривавшиеся в качестве прототипов будущих «богинь» бронепалубные крейсера «Тэлбот» (вверху) и «Герта» (внизу)

Даже после получения положительного отзыва прочности корпуса новых крейсеров от Э.Е. Гуляева немедленно приступить к постройке оказалось невозможно, нерешенными оставались вопросы, связанные как с составом энергетической установки, так и вооружения. Только 3 января 1896 года Франко-Русский завод смог представить на рассмотрение материалы по двухвальной ЭУ. К сожалению, новые машины получились достаточно громоздкими, и верхушки цилиндров слишком высоко выступали над предполагаемым уровнем броневой палубы. К тому же от военно-морского агента в Германии поступил отчет, в котором указывалось, что там все большие крейсера строятся трехвинтовыми, и немцы совсем не опасаются за их маневренные качества. Учитывая все это, генерал-адъютант Чихачев принял решение опять вернуться к трехвальному варианту.

И уже 5 февраля этого же года механическая часть МТК рассмотрела предварительный проект энергетической установки, состоящей из трех машин тройного расширения вертикального типа общей мощностью 12 500 инд. с. и 24 котлов Бельвиля. Инженеры Технического коми-

тета высказали ряд замечаний, в частности, мощность механизмов «при открытых люках и выходах из кочегарень» (т.е. при естественной тяге) предложили считать равной 11 500 инд. с.

В начале 1896 года, после утверждения проекта великим князем Алексеем Александровичем, впервые пересмотрели состав вооружения. Чтобы не вводить чуждый для русского флота калибр 57 мм, противоминную артиллерию заменили привычными 47-мм и 37-мм пушками Гочкиса. Кроме того, посчитали, что десять 6-дюймовок по огневой производительности уступают установленным на крейсерах вероятного противника (типа «Ирене» и «Кайзерин Аугуста») двенадцати 150-мм и 105-мм орудиям. Поэтому, как информировал 24 февраля 1896 года председатель МТК вице-адмирал К.П. Пилкин начальника Главного управления кораблестроения и снабжения (ГУКиС) вице-адмирала П.П. Тыртова, на каждом из строящихся на Галерном островке крейсеров 1 ранга должно быть установлено: шесть 152-мм патронных пушек Канэ, длиной в 45 калибров со щитами; шесть 120-мм патронных пушек, длиной 45 калибров; двадцать семь 47-мм одноствольных пушек Гочкиса; восемь 37-мм одноствольных пушек Гочкиса и два 63,5-мм десантных орудия Барановского. При этом вопрос с размещением артустановок на кораблях оставался в подвешенном состоянии, и как следствие этого не представлялось возможным окончательно определиться с размещением погребов и систем подачи боезапаса.

12 марта 1896 года в МТК провел заключительное заседание по рассмотрению проекта энергетической установки с участием строителей крейсеров, которых управляющий Морским министерством своим приказом от 24 января обязал принять самое деятельное участие в разработке всех чертежей. По итогам обсуждения состав и размещение ЭУ из трех одинаковых машин тройного расширения по 3870 л.с. каждая и 24-х котлов Бельвиля образца 1894 г. утвердили. Но для повышения непотопляемости первое МО (между 75-м и 87-м шпангоутами) рекомендовалось разделить продольной переборкой на два отсека, при этом допускалась ее установка уже после монтажа машин, к тому же разрешалось поступиться ее прямолинейностью.

В апреле 1896 года пришлось в очередной раз корректировать вооружение. Дело в том, что выпуск 120-мм орудий наладить до этого времени так не удалось. И перспективы получить их на вооружение в

ближайшем будущем представлялись крайне туманными. Кроме того, из Германии поступили тревожные сведения, что для своего флота немцы заложили серию бронепалубных крейсеров 2 класса типа «Герта», превосходящих по боевой мощи все построенные ранее. Основное их вооружение из 21-см и 15-см орудий указывало на то, что эти корабли рассчитывались для боя на средних и больших, по понятиям того времени (порядка 15—20 кбт), дистанциях. На их фоне планировавшиеся к постройке русские крейсера, с многочисленной, но мелкокалиберной артиллерией, выглядели просто недовооруженными.

Для повышения огневой мощи в первую очередь вернулись к варианту с десятью 6-дюймовками и заменили 75-миллиметровками 47-мм орудия, не уступавшие последним в скорострельности, но имевшие большую дальность и настильность траектории, а также более чем в четыре раза тяжелый снаряд. Новые 75-мм пушки длиной в 50 калибров, по существовавшим тогда взглядам, считались скорее вторым крейсерским калибром, чем противоминной артиллерией. В середине 90-х годов XIX века очень модной стала теория, что при встрече двух противников, не имеющих бортового бронирования, преимущество в бою будет иметь тот, который сможет выпускать большее количество снарядов в единицу времени. На взгляд многих военно-морских специалистов 75-мм и 76-мм пушки для этой роли подходили идеально, поскольку имели высо-

кую скорострельность, эффективную дальность стрельбы, перекрывающую практически все боевые дистанции, и снаряд с достаточно приличным разрушительным действием. К тому же легкость наведения в сочетании с высоким темпом стрельбы, позволяли использовать их и в качестве противоминных. Наличие же на «Гертах» двух 21-см орудий надеялись компенсировать за счет скорострельности 6-дюймовок. В результате утвержденный состав артиллерийского вооружения включал десять 152-мм, двадцать 75-мм, восемь одноствольных 37-мм пушек и два 63,5-мм десантных орудия Барановского. Правильность направления, в котором произошло увеличение огневой мощи крейсера, подтвердила испано-американская война. Эскадра Серверы была полностью уничтожена в сражении при Сантьяго-де-Куба в основном снарядами 57-мм скорострельных орудий.

После того, как утрясли основные вопросы с энергетической установкой и вооружением, МТК приступил к обсуждению исправленной спецификации 20 апреля 1896 года ее одобрили. Управляющий Морским министерством требовал предварить постройку крейсеров разработкой полного комплекта чертежей, как общих, так и детальных. Однако, не дожидаясь этого, спецификацию отправили к строению (аппарат строителя корабля) для заказа материалов и начала работ.

Но как позже выяснилось, даже этот утвержденный во всех инстанциях вариант крейсера оказался не последним. В нояб-

ТТЭ крейсера Балтийского завода и его зарубежных «одноклассников»

Характеристики	Крейсер в 6630 т (Россия)	Тип «Тэлбот» (Великобритания)	Тип «Герта» (Германия)
Водоизмещение (т)	6630	5600	5660
Длина между перпендикулярами (м)	118,2	106,7	109,8
Ширина (м)	16,8	16,3	17,6
Средняя осадка (м)	6,4	6,3	6,7
Мощность машин (инд. с.)	11600	9600	10000
Запас угля нормальный/полный (т)	850/1430	550/1000	500/950
Скорость хода проектная (уз.)	20	19,5	19
Артиллерийское вооружение	10—152-мм; 20—75-мм; 8—37-мм одноств.; 2—63,5-мм дес.;	5—152-мм; 6—120-мм; 8—76-мм; 1—47-мм одноств.; 1—12-фунт. дес.;	2—210-мм; 8—150-мм; 10—88-мм; 10—37-мм одноств.
Бортовой залп	6—152-мм; 10—75-мм	3—152-мм; 3—120-мм; 4—76-мм	2—210-мм; 4—150-мм; 5—88-мм
Бронирование (мм):			
палуба в горизонт. части	38	38	40—100
скосы	63,5	63,5	70—100
боевая рубка	152	152	150
башни	—	—	100
казематы	—	—	100
орудийные щиты	25,4	76	25
Экипаж (чел.)	570	450	477

ре 1896 года, когда А.И.Мустафин провел подсчет нагрузки, он обнаружил перегруз в 182,45 т против проекта. Для его устранения кораблестроитель предложил урезать запасы угля и провизии до 800 т и 75 суток соответственно, а также уменьшить на две единицы число орудий главного калибра.

Так как германская угроза к этому времени отошла на второй план (вектор немецкой внешней политики все больше склонялся на Дальний Восток), то умы адмиралов заняло очередное противостояние с Великобританией и новым, набирающей силу, противником — Японией. К сокращению количества пушек ГК, уменьшению запасов угля и автономности отнеслись спокойно. На бумаге проект по комплексу боевых характеристик превосходил любой из имеющихся в составе Королевского флота крейсер, за исключением защитников торговли 1 класса. А возможность использовать в случае войны с «коварным Альбионом» французские базы позволила несколько менее критично подходить к наличию запасов на борту корабля.

Специалисты МТК пошли еще дальше и упразднили щиты для орудий, сэкономив на этом еще 9,6 т. Кажущаяся копеечной, на первый взгляд, экономия была вполне в духе времени. Проанализировав ход сражений японо-китайской войны, многие военно-морские специалисты пришли к выводу, что тонкие противоосколочные щиты не только бесполезны, но и вредны. Снаряды, которые могли бы просто пролететь мимо орудия, при попадании в щит взрывались после его пробития, уничтожая расчеты и повреждая саму пушку. А поскольку боеприпасы, снаряженные порохом, давали небольшое количество осколков, хотя и достаточно тяжелых, чтобы пробить дюймовую броню, то практически

во всех странах с кораблей стали демонтировать легкие прикрытия с артустановок. А на долю инициативного кораблестроителя выпала разработка нового проекта размещения артиллерии.

В начале июня 1896 года было принято решение о постройке третьего крейсера этого типа в большом эллинге Нового Адмиралтейства. Тогда же МТК представил новому начальнику ГУКиС вице-адмиралу В.П.Верховскому две кандидатуры на должность строителя — старшего судостроителя Леонтьева 2-го и младшего судостроителя Э.Р. де Грофе. Выбор пал на последнего.

В начале 1897 года впервые после составления эскизного проекта в МТК вспомнили о том, что размещение торпедного вооружения не соответствует мировому опыту. Японо-китайская война со всей очевидностью показала опасность надводных торпедных аппаратов во время артиллерийского боя. Одного удачного попадания (пришедшегося в заряженный ТА) вполне хватало, чтобы не только вывести корабль из строя, но и уничтожить его. Во всех странах мира их поспешно стали убирать под защиту брони. Это коснулось и строящихся 6630-тонных крейсеров. Сначала под палубу опустили бортовые торпедные трубы. А 8 марта 1897 года главный инспектор минного дела контр-адмирал Н.И.Скрыдлов обратился к командиру Петербургского порта вице-адмиралу К.К. де Ливрону с просьбой прислать чертеж форштевня, с целью разработки носового подводного ТА (под шпироном). Однако, получив информацию о том, что штевни уже находятся в работе, от этой идеи отказались. В результате крейсера получили на вооружение один надводный выдвигающийся торпедный аппарат в форштевне и два бортовых подводных.

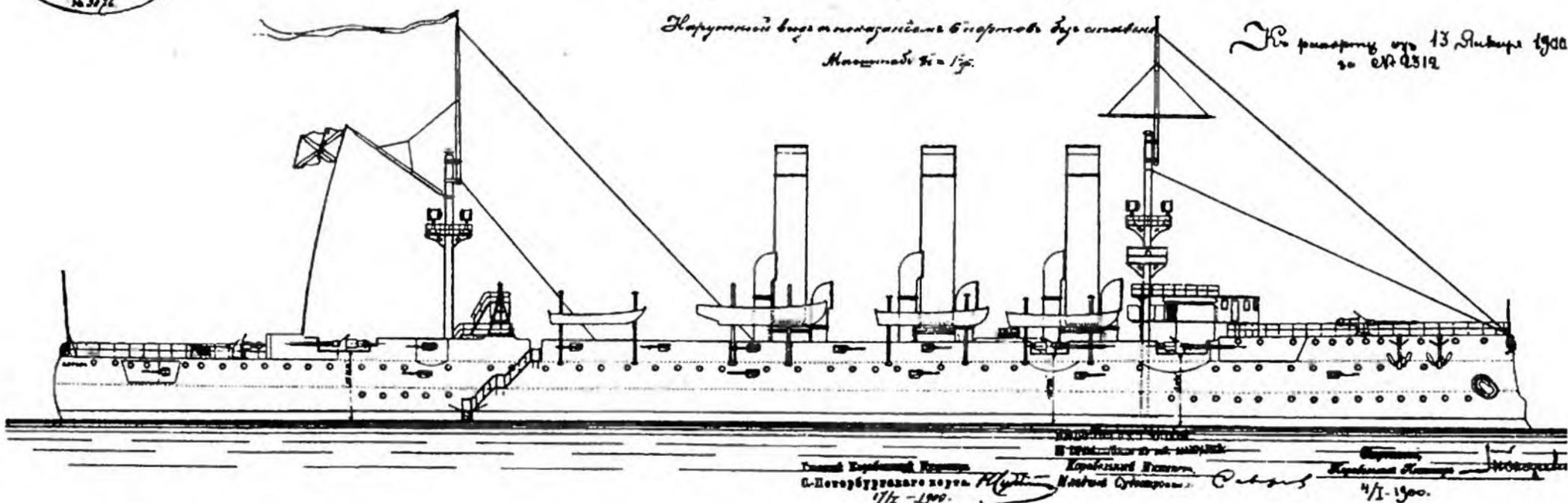
Крейсер типа «Диана»: боковой вид и план носового мостика по первоначальному проекту, 1899 г.



Крейсера Франца Аврора Паллада «Диана»

Нарушенный вид от первоначального проекта в виде двух орудий
Масштаб 1:100

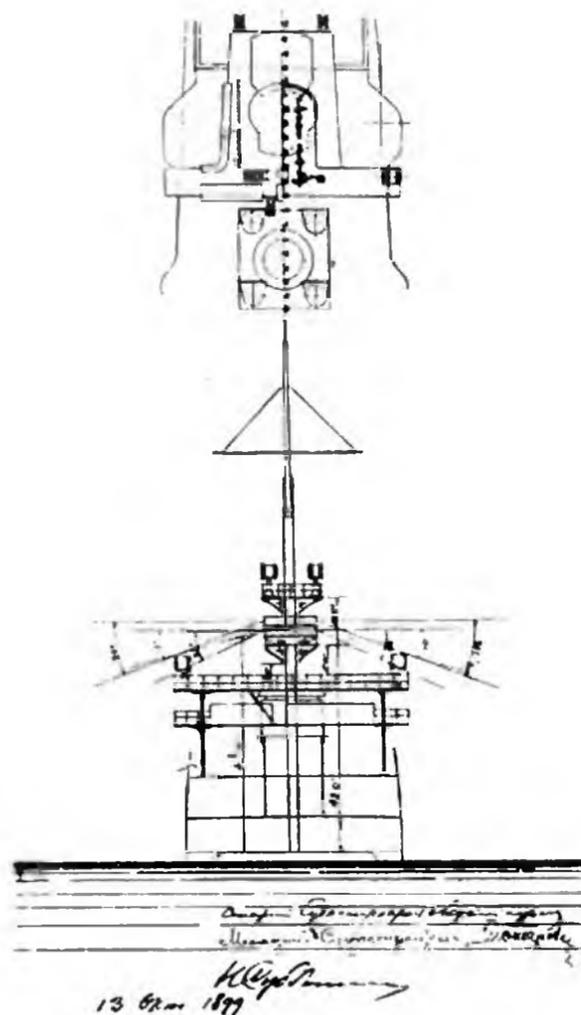
По проекту от 13 Октября 1898
№ 2312



Строительство

Новые крейсера, названные в честь древнегреческих богинь, унаследовали свои имена от парусных фрегатов, отличившихся в освоении и защите дальневосточных рубежей Российской империи в первой половине XIX века. Корабль, строящийся в большом каменном эллинге на Галерном островке, 27 апреля 1896 года нарекли «Палладой». В древней Греции Афина Паллада — богиня справедливой войны и мудрости, покровительница городов, государств, науки и ремесел. Для второго крейсера император Николай II в тот же день выбрал имя «Диана», в честь богини охоты и урожая. Третий корабль серии почти год во всех документах проходил как крейсер в 6630 т типа «Диана». И только 31 марта 1897 года русский самодержец повелел его назвать «Авророй». У эллинов имя Аврора носила богиня зари.

На основании полученной еще весной спецификации строители составили ведомость №1 заказа металла, необходимого для формирования корпуса, в первую очередь, листовую и угольную сталь на вертикальный и горизонтальный киля. На всю серию требовалось около 8850 т металла. Поэтому контракт на поставку проката для «Паллады» заключили с Александровским сталелитейным заводом, для «Дианы» — с Адмиралтейскими Ижорскими заводами Морского ведомства, а на третий, до того времени остававшийся безымянным, — с обоими предприятиями,



хотя первоначально планировалось отдать подряд ижорцам. Однако администрация и без того перегруженного заказами завода обратилась к начальнику ГУКиС с просьбой увеличить сроки выполнения работ и передать заказ на коробчатую сталь (швеллер) другому предприятию. Вице-адмирал В.П.Верховский счел возможным удовлетворить ходатайство. И часть заказа передали Александровскому сталелитейному.

Изготовить штевни, рулевые рамы и кронштейны валов бронзового литья подрядился заводчик Пульман по 6,5 руб./пуд, с поставками металла от порта. Сроки исчислялись с момента доставки моделей заказчиком и колебались от четырех до двенадцати месяцев. Заодно Пульман согласился выделать все 58 800 бронзовых болтов для крепления к корпусу деревянной обшивки.

Поскольку заказ на палубную броню из экстремно мягкой никелевой стали разместить в России не удалось, ее выпуск только налаживался, его передали французской фирме «Шатильон-Комантри». Выбор контрагента был одобрен МТК после того, как на морском полигоне представленные образцы плит выдержали без образования трещин по 6—7 касательных попадания 6-дюймовых снарядов. Всего требовалось изготовить 1536 т палубной брони. Фирма брала на себя обязательство изготовить 738 плит, общей массой 1504 т, толщиной 38,1, 50,8 и 63,5 мм, обрезанных по шаблонам, снятым с готового корпуса, с последующим партионным отстрелом. Сроки поставки исчислялись с момента поступления шаблонов, а всю броню предполагалось доставить в Россию десятью партиями. Государственной казне заказ обошелся в 6 507 808 рублей золотом. Броню для прикрытия элеваторов и кожухов котельных отделений, 324 плиты массой 249 т, поручили изготовить Адмиралтейским Ижорским заводам.

Им же достался наряд на выделку становых адмиралтейских якорей с деревянными штоками весом по 228 пудов и запасных того же типа, но с металлическими штоками, для всей серии. К ним заказали цепи калибром 2 1/8" длиной по 150 сажен (и запасные по 100 саженей). Начальник Ижорского завода присмотрел в гребном порту пять якорей подходящего веса от 217 до 220 пудов и предложил установить их на крейсера, а недостающие изготовить. Идея встретила понимание руководства Морского ведомства, и оно разрешило установку их на корабли, но только после предварительного испытания. Доставленные водой на завод и об-



Управляющий Балтийским заводом К.К.Ратник — один из авторов проекта крейсеров типа «Диана»

следованные в нагретом состоянии якоря оказались со значительными пороками. Поэтому их решили использовать только в качестве спусковых. А крейсера в итоге получили якоря более совершенного типа.

Все контракты с частными заводами заключались только на конкурсной основе для сбита цен, назначаемых в рублях за пуд веса. Однако это провоцировало завышение массы продукции. Кроме того, благая цель удешевить постройку кораблей оставалась далека от реализации. Так, на торги для заказа водонепроницаемых крышек и дверей явилось пять заводов. При нормальной цене 3 руб. 58 коп. за пуд, заявленные колебались от 10 до 25 рублей при незначительной разнице в сроках изготовления.

Несмотря на то, что еще 16 марта 1896 года управляющий Морским министерством разрешил подписать контракт с Франко-Русским заводом на изготовление двух паросиловых установок с гребными валами, винтами и запасными частями по цене 2 336 000 за каждую, его смогли заключить только 21 сентября. Опасаясь, что предприятие сорвет сроки поставки механизмов, Н.М.Чихачев приказал создать комиссию из специалистов МТК, ГУКиС и Петербургского порта для выяснения реальных возможностей подрядчика. Под руководством флагманского инженер-механика В.И.Афонасьева она приступила к работе с 10 июня. Комиссия установила, что при текущем состоянии производственной базы общество не сможет изготовить в срок два комплекта механизмов. Правление завода, крайне заинтересованное в заказе, информировало ГУКиС о расширении производства путем установки новых станков двадцати двух типов, часть которых уже поступила, а остальные ожидаются к концу навигации.

Для «Паллады» механизмы требовалось подготовить к загрузке в корпус, поданный под заводской кран, к ноябрю 1897 года, а к испытанию на швартовах — через шесть месяцев. Штрафные санкции назначались: за превышение веса от 1471 т на 4—6% — 40 000 руб., следующие 2% — 60 000 руб.; за просрочку — каждый день — 200 руб.; за недобор мощности — первой сотни индикаторных сил по рублю за каждую, вторую — по два и третью — по три рубля. При перевесе и недоборе мощности выше установленных норм общество обязалось либо заменить механизмы, либо вернуть платежи с процентами.

ГУКиС удалось сэкономить 35 000 рублей за счет применения сварных трубок в котлах вместо более надежных цельноля-

нутых. Полная стоимость энергетической установки для каждого крейсера выплачивалась одиннадцатью платежами от 90 000 до 116 000 рублей, выдаваемых по квитанциям наблюдающих инженеров, после выполнения оговоренных работ. Прием механизмов в казну производился после официальных испытаний, проводимых за счет завода. Гарантии давались на год плавания или же на два года, если корабль оставался вне кампании. Валопроды, из-за загруженности Обуховского завода, разрешили заказать во Франции сразу на двух заводах.

Естественно, что при таком положении дел вопрос о том, кому поручить изготовление энергетической установки для «Авроры», не был праздным. Новый управляющий Морским министерством вице-адмирал П.П.Тыртов хотел выдать заказ казенному Балтийскому заводу, предполагая не только сэкономить некоторые средства, но и получить гарантии выполнения контракта в срок. Однако К.К.Ратник разочаровал его. Экономии ни денег, ни времени не ожидалось, поскольку Балтийском заводу пришлось бы все делать с нуля, т.е. начиная с разработки чертежей и модели и заканчивая изготовлением оснастки, специальных инструментов и приспособлений. В итоге, как отмечал Ратник, получилась бы совершенно другая конструкция механизмов, отличающаяся от изготавливаемых Франко-Русским заводом направлением осей гребных валов, расположением забортных отверстий, клапанов и т.д. Попытка ГУКиС обратиться к разработчику энергетической установки с просьбой передать чертежи и модель Балтийскому заводу не увенчалась успехом. Правление общества Франко-Русских заводов не собиралось делиться опытом с конкурентами. Оно выступило с встречным предложением — взять на себя изготовление третьего комплекта механизмов, а в качестве приманки для стесненного в средствах Морского ведомства обещало 2% скидку от цены заказанных для первых двух крейсеров.

Попытка усовершенствовать котлы введением экономайзеров и заменой сварных трубок цельноотянутыми требовала дополнительных затрат в размере 60 000 руб. и увеличивала их вес на 48 тонн. В результате от всех нововведений отказались, и контракт подписали на точно такой же комплект ЭУ, что и для головного корабля, но по цене на 60 440 рублей дешевле. Правда, при этом было потеряно полгода, что отразилось на сроках сборки корпуса.

В конкурентной борьбе заказ на минное вооружение в середине 1898 года получил Металлический завод, предложивший самые совершенные технические решения. Для каждого крейсера комплект состоял из носового выдвижного торпедного аппарата и двух подводных, с электрическими приводами предохранительного щита и верхней зарядной крышки. Попытка заменить паровой привод воздухоматительных насосов на электрический не увенчалась успехом. Механизмы получились больше размером, тяжелее и стоили в три раза дороже. Поэтому от теоретически перспективной новинки решили отказаться.

Этот же завод принял заказ на изготовление комплекта мачт на всю серию крейсеров, по 6,78 руб./пуд из собственного металла по чертежам МТК. Поскольку подписание контракта задерживалось из-за длительного согласования, потерявший терпение завод изготовил мачты по своему разумению и предъявил их к сдаче. Комиссии под руководством главного инженера порта Н.Л.Субботина с участием А.И.Мустафина и К.М.Токаревского, сменившего Э.Р. де Грофе, направленного в Германию наблюдать за постройкой «Аскольда», осмотрев еще не окрашенные мачты и, несмотря на несоответствие пазов и стыков чертежам МТК, приняли решение их принять и сдать на хранение в экипажные магазины (склады) порта.

Тем временем подготовительные работы шли своим чередом. В механической мастерской листы и угольники обрезались по размерам, части горизонтального килья выгибались по шаблонам и склепывались. В июле 1896 года в эллингах Галерного островка на выставленные по чертежу кильблоки рабочие уложили первые секции горизонтальных килей. К ним с помощью стальных угольников приклепали участки вертикальных килей, а дальше развитие корпусов пошло во все четыре стороны. К постройке третьего крейсера приступили 18 октября.

Вскоре после начала формирования корпусов «Дианы» и «Паллады» старший судостроитель Андриющенко сломал ногу и надолго выбыл из строя. Посетив эллинги Галерного островка и ознакомившись с ходом строительства, управляющий Морским министерством пришел к мысли поручить руководство работами на обоих крейсерах одному лицу, так как корабли создавались по одному типу, в одном месте и в одно время. Наиболее подходящим кандидатом для этого оказался младший судостроитель Мустафин, его и назначили. После чего ему только и оста-

лось, как завести двойной угловой штамп для исходящих бумаг.

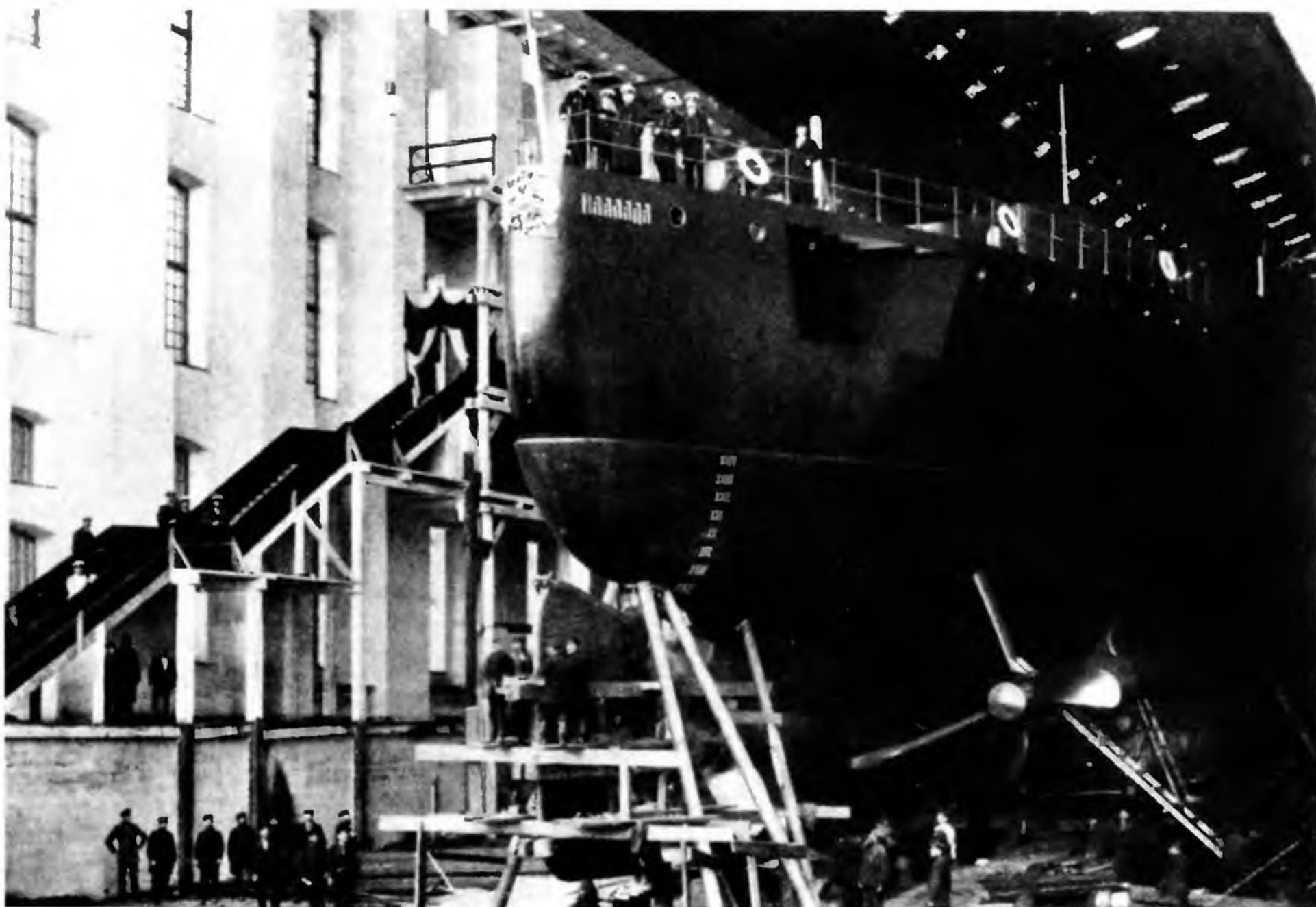
В мае 1897 года в эллингах Галерного островка к кильям пристыковали бронзовые форштевни. Так как при контрольном взвешивании штевней, с целью учета массы всех поступающих для сборки корпусов компонентов, возникали затруднения, было разрешено при соответствии отливки модели вес последней умножать на 18 — соотношение весов дерева и бронзы.

23 мая того же года генерал-адмирал Алексей Александрович произвел коллективную закладку всей серии крейсеров. Предварительно, еще утром на всех стапелях в присутствии мастеровых, инженеров и администрации провели молебен с окроплением. Первой в 10.30 церемонию провели на «Авроре». Серебряную закладную табличку укрепили между 60 и 61 шп. Одновременно с этим в оконечностях, на специально установленных флагштоках, подняли кормовой флаг и гюйс. Затем управляющий Морским ведомством со свитой переехал на Галерный островок, где заложил «Палладу» и «Диану».

В следующем году, после решения основных технических и организационных вопросов, темпы сборки корпусов хотя и возросли, но все равно оставались недостаточно высокими. Теперь главным образом дело тормозилось медленной разработкой чертежей, длительным процессом их рассмотрения и согласования в различных инстанциях, и, казалось, бесконечными усовершенствованиями, вносимыми в проект. Многие из них делались по инициативе офицеров, назначенных на строящиеся крейсера.

Так, командир «Паллады» капитан 1 ранга А.Р.Родионов направил главному инспектору артиллерии генерал-майору А.С.Кроткову предложения по усилению кормового огня крейсера, что считалось крайне желательным при встрече с более сильным противником в одиночном плавании. Концевую пару 6-дюймовых орудий переместили в корму на 109 шп. и дополнительно установили четыре 75-мм пушки, по две в столовой командира и на спонсонах на 101 шп. Это предложение поддержали командиры «Дианы» и «Авторы» капитаны 1 ранга М.Г.Невинский и А.А.Мельницкий.

Заведующий компасным делом при мастерской мореходных инструментов Главного гидрографического управления лейтенант Н.Н.Оглоблинский уточнил места установки компасов на крейсерах. Он предложил устроить ходовую рубку с компасом, штурвалом и прокладочным



**Крейсер
«Паллада»
в эллинге
Галерного
островка перед
спуском на воду,
14 августа 1899 г.**

столом для удобства плавания вне боя. Кроме того, он рекомендовал установить главные (10-дюймовые) компасы на носовом мостике и специальной кормовой площадке между 93 и 94-м шпангоутами, а боевые и путевые (7,5-дюймовые) — в боевой рубке, центральном посту, на кормовом мостике у штурвала и в румпельном отделении. Профессор Морской академии, член-корреспондент Петербургской Академии наук генерал-майор И.П. де Колонг, для уменьшения вредного влияния стальных конструкций на магнитные компасы, предложил использовать в местах их установки маломагнитные материалы, а все приборы, расположенные рядом, выполнить из медных сплавов. Крышу боевой рубки и ее палубу изготовили из специальной стали с добавкой 25% никеля.

Для повышения живучести управления кораблем старший артиллерийский офицер «Паллады» лейтенант Ф.И. Федоров предложил устроить под защитой броневой палубы боевой центральный пост, в котором требовалось установить точно такие же средства и приборы управления кораблем и его оружием в бою, как и в

боевой рубке. После всестороннего рассмотрения этого предложения в МТК, аварийного дублера главного командного пункта корабля решили расположить в трюме, между 31-м и 35-м шпангоутами под помещением подводных минных аппаратов. Кабельные линии, соединяющие боевую рубку и центральный пост, постановили проложить в броневой трубе с толщиной стенок 89 мм.

А вот решение вопроса о водоотливной системе оставался подвешенным в течение двух лет. От использования магистральной трубы МТК отказался еще в марте 1897 года. Новую же автономную систему специалисты Технического комитета утвердили лишь в марте 1899-го. Одновременно МТК рассмотрел и одобрил чертежи осушительной и противопожарной систем. Только после этого появилась возможность, наконец, разработать ее чертежи и установить на «Палладе» и «Диане» забортную арматуру.

Не все обстояло гладко и с зарубежными заказами. Так, старший инженер-механик Ф.Я. Поречкин, прибывший по вызову завода «Сен-Шамон» для проверки качества металла валов крейсера «Диана»,

обнаружил, что ординарный (одномотылевый) не имеет с одной стороны припуска для отбора пробных планок. Опасаясь, что могла попасть верхняя, самая слабая часть слитка, принимать вал он отказался, о чем донес в МТК через морского агента капитана 2 ранга И.К.Григоровича. Завод предложил испытать планки, взятые от сердцевин. После трехмесячной переписки решили так и сделать. И хотя планки испытания не выдержали, но, принимая во внимание, что брались они от самого слабого места, МТК своим журналом №28 разрешил вал принять. К тому моменту степень готовности механической установки «Паллады» достигла 59,60%, «Дианы» — 59,65%. За это завод получил от Морского ведомства 61% стоимости механизмов. Поскольку машины и котлы «Авроры» имели готовность всего на 1%, то никаких платежей за них не производилось.

Предвидя, что корпуса не будут готовы к установке машин в договорные сроки, правление Франко-Русских заводов обратилось в ГУКиС с просьбой о переносе даты готовности механизмов, чтобы сократить свои издержки на сверхурочных работах. На это было получено формальное согласие, поскольку по информации, предоставленной Главным управлением кораблестроения, готовность кораблей к установке концевых валов ожидалась не ранее июня 1898 года. Однако и эти сроки по разным причинам оказались слишком оптимистичными.

Заложенные по программе 1895 года крейсера плавно перешли в состав новой программы «для нужд Дальнего Востока». Их постройку решили ускорить, для чего на верфях ввели сверхурочные работы, так называемые «экстры». «Палладу» требовалось подготовить к спуску в первую очередь, чтобы освободить большой элинг для закладки броненосца. Как это часто случается, спешка отразилась на качестве работ. При проворачивании установленных впопыхах концевых валов обнаружилась несоосность валолинии правой машины, что выявили по значительному превышению требующегося для этого усилия (62 пуда). Завод извлек вал, при этом определили смещение центра в кронштейне до 3/16", устраненное установкой новой втулки с последующей расточкой. Причину подобного явления, с которым кораблестроители столкнулись впервые, установила комиссия инженера Н.К.Глазырина. Как оказалось, работы по установке и сверловке длинных дейдвудных труб производились в разное время года, что при большом перепаде температур привело к смещению центров.

В начале 1898 года специалисты МТК решили продублировать чисто электрический рулевой привод, значившийся по проекту, паровым и заказать все необходимое оборудование Ижорским заводам. Однако начальник последних, после пятимесячного молчания, взялся выполнить только механическую часть, сославшись на отсутствие производства электродвигателей. Поэтому на разработку электропривода в июне того же года объявили конкурс среди частных предприятий. По указанию адмирала Тыртова «Паллада» получила устройство Балтийского завода, признанное по своим достоинствам первым, «Диана» — фирмы «Унион», а «Аврора» — «Сименс и Гальске», с целью выбора наилучшей системы для всех кораблей русского флота по итогам эксплуатации на новых крейсерах.

К концу года после долгих обсуждений решился вопрос и с якорями, поскольку от старомодных адмиралтейских в конце концов отказались еще в начале строительства. Все три крейсера планировалось снабдить якорями патента Холла массой по 4,3 т. Но, несмотря на это, их получила только «Аврора», для которой они были заказаны морским агентом в Англии капитаном 1 ранга Успенским. Три якоря по 290 пудов обошлись казне в 540 фунтов стерлингов 6 шиллингов и 7 пенсов. Таким образом, крейсер стал первым кораблем российской постройки, снабженный якорями нового типа. «Диана» и «Паллада», чтобы не задерживать сроки их сдачи и не вводить Морское министерство в излишние расходы, получили более консервативные станковые якоря улучшенной системы Мартина, которые изготовил Ижорский завод.

В августе 1898 года командир Санкт-Петербургского порта вице-адмирал К.К. де Ливрон докладывал в ГМШ о своих сомнениях в возможности спуска «Паллады» к ледоставу из-за медленного испытания отсеков водой по новым правилам; опозданий с поставками палубной брони (получено 147 шт. из 246); нехватки тиковых досок для обшивки днища; недостатка хороших мастеров и в особенности плотников, сверловщиков и чеканщиков, уходящих на частные заводы, где больше платят.

Тем не менее, несмотря на все трудности и задержки, момент спуска корабля на воду неумолимо приближался. 10 августа 1899 года комиссия осмотрела спусковое устройство, изготовленное за три месяца до этого. Она потребовала обновить насадку спусковых полозьев и обследовать дно в районе спуска. Приготовления заня-

ли 4 дня. Наконец, утром 14 числа того же месяца самодержец Николай II с супругой и императрицей-матерью, в сопровождении свиты, прибыл на Галерный островок. Он принял на палубе крейсера доклад от командира капитана 1 ранга Родионова, обошел строй команды и, спустившись в царский павильон, дал команду на спуск. В 11.15 крейсер сошел в Неву под залпы императорского салюта с мореходной канонерской лодки «Храбрый», крейсера 2 ранга «Азия» и парохода «Онега». При постановке на якорь от чрезмерного усилия лопнул цепной канат, хотя все обош-

лось без последствий. Комиссия, осмотрев корпус крейсера, установила, что: «Перегибы и течи не оказалось. Углубление форштевнем 12'6", углубление ахтерштевнем 15'9"...».

В дар от отставного капитана 1 ранга А.А.Болтина, служившего еще на фрегате «Паллада» мичманом во время знаменитого плавания в Японию, было принято ростерное украшение, снятое им на память с фрегата в Императорской гавани. Генерал-адмирал выразил ветерану-патриоту благодарность и приказал хранить реликвию на новом крейсере.



**На этой и следующей страницах:
спуск «Авроры»
на воду,
11 мая 1900 г.**

Спуск крейсера «Диана» состоялся 30 сентября в дурную погоду и обошелся без величеств и высочеств. Руководил церемонией управляющий Морским министерством. По докладу, к тому моменту уже старшего судостроителя Мустафина, перегибы корпуса и течи не было, а углубление носом оказалось на 1 фут и 8 дюймов меньше, чем у «Паллады». Царю, гостившему в Дармштадте, по этому поводу отправили верноподданническую телеграмму.

Стапельный период «Авроры» также близился к завершению. В конце года на ней смонтировали всю броню и защиту котельных кожухов, установили забортную арматуру, во всех трех котельных группах начали работу по кирпичной кладке. К весне 1900 года готовность крейсера по корпусу достигала 78%, по машинам 82%, по котлам 61%. Франко-Русский завод установил на крейсере дейдвудные трубы с гребными валами и винтами. Правильность сборки проверили опробованием грузом концевых валов с винтами, повернувшихся при усилии от 13 до 17 пудов (вспомним «Палладу» с ее 62 пудами). Активно велись работы по монтажу водоотливной и противопожарной систем, парового отопления, судовой и машинной вен-

тиляции, некоторых частей трубопроводов. Наконец, к маю корпус крейсера был полностью готов к встрече с родной стихией.

Спуск «Авроры», состоявшийся 11 мая 1900 года, прошел по стандартному ритуалу. Любопытно отметить, что на верхней палубе крейсера на левом фланге почетного караула стоял 78-летний отставной матрос с фрегата «Аврора» Аким Павлович Павлов. В свое время он служил на нем штык-болтным, т.е. при аврале находился у самого нока реи, участвовал в плавании на Дальний Восток, а при обороне Петропавловска входил во вторую стрелковую партию лейтенанта К.П.Пилкина. А на момент проведения торжественной церемонии Аким Павлов трудился истопником Инженерного училища императора Николая I. Императору дали знать о присутствии ветерана, и Николай II, подойдя, «удостоил его милостивыми словами». На спуске крейсера также присутствовал и непосредственный начальник Акима Павловича при обороне Петропавловска, бывший лейтенант прославленного фрегата К.П.Пилкин, который к тому времени дослужился до вице-адмирала. Именно под его руководством как пред-



седателя МТК (эту должность он занимал до 1896 года) и началось проектирование крейсеров типа «Диана». В 11.15 «Аврора» благополучно сошла в воды Невы под залпы императорского салюта. Как докладывал в своем рапорте строитель корабля К.М.Токаревский: «Перегибы и течи не оказалось. Углубление форштевнем 12 фут, ахтерштевнем 15 фут и 6 дюймов».

Достройка и испытания

Спущенные корпуса последовательно подавались под кран Франко-Русских заводов для установки главных машин. Одновременно с этим шел монтаж паропроводов, вспомогательных механизмов и общекорабельных систем. Освещались и отапливались корабли еще с берега. И без того неспешный ритм работ тормозился их неважным планированием и срывом сроков поставок контрагентами. Балтийский завод, как доносил генерал-майор Ратник, подготовил к установке электрический рулевой привод, а порт не изготовил платформу для него. По тем же причинам задерживался монтаж носового минного аппарата и воздухонагнетательных насосов. Изготовленные для «Паллады» 75-мм пушки ушли на вооружение «Пересвета», поэтому только две из них своевременно поступили на корабль.

Тем не менее, уже в апреле 1900 года МГШ поторопился включить головной крейсер в Отряд назначенных к испытанию кораблей, не дожидаясь установки всего оборудования, для опробования машин в море. Однако очередной строитель «Паллады» корабельный инженер Н.Е.Титов доложил на заседании МТК о неготовности «судна к безопасному плаванию». Перечень невыполненных работ и недопоставленного оборудования составил более сорока пунктов. Крейсер мог быть подготовлен к испытаниям не раньше сентября, да и то без боевой рубки, чертежи последней перерабатывались из-за устройства центрального поста и системы вентиляции.

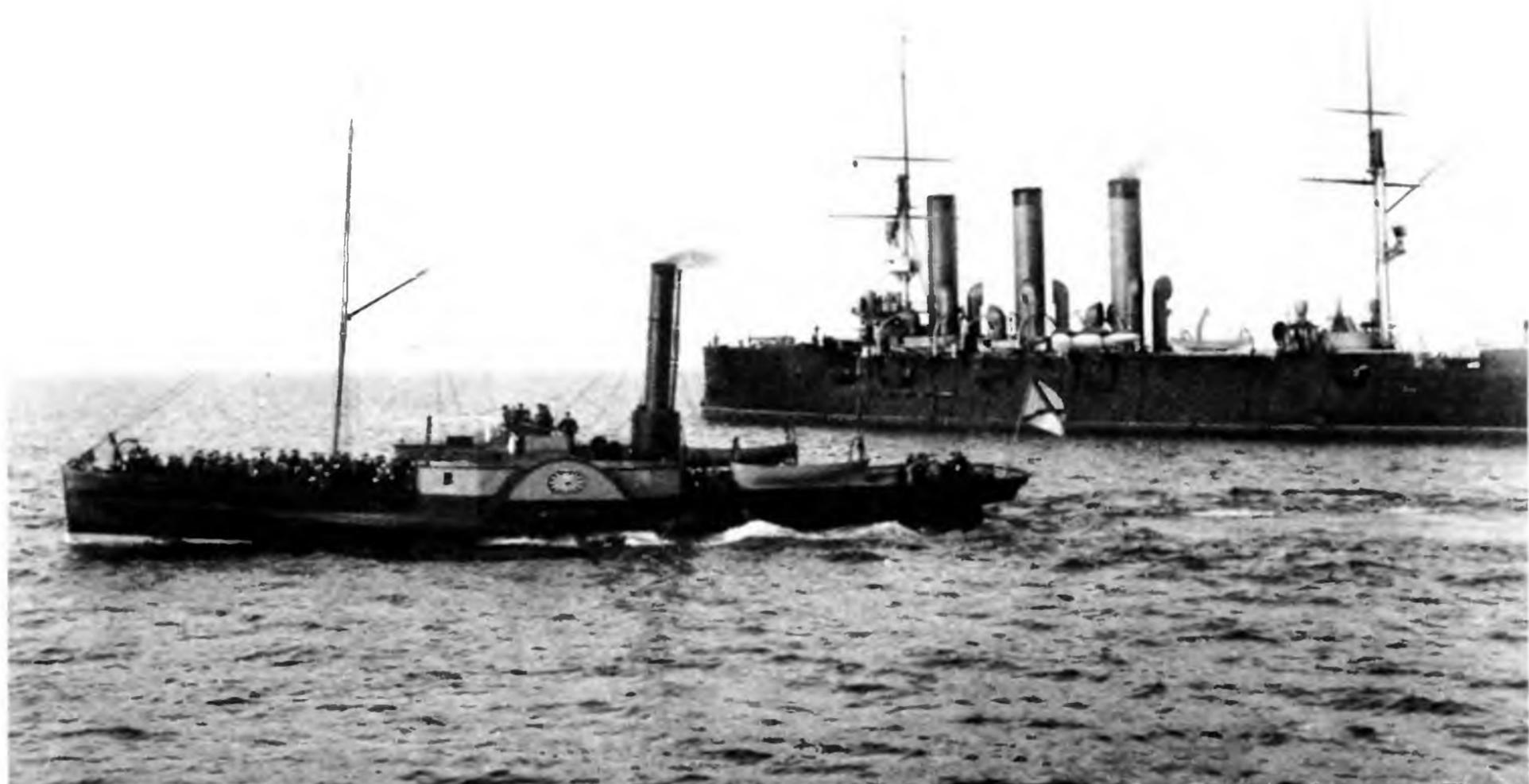
Но даже этот прогноз оказался чересчур оптимистичным. К июлю 1900 года на «Палладе» еще не смонтировали ни паровой, ни электрический привод руля, из-за неготовности фундаментов не могли установить динамо-машины. На корабле полностью отсутствовали мачты, торпедные аппараты, устройства для погрузки угля и якорное устройство, водоопреснители. Где-то на заводах застряли предназначенные для крейсера броня элеваторов, броневые крышки машинных люков, хлебопекарня, ставни портов 75-мм орудий.

А рангоут для мачт еще даже не был заказан. С «Дианой» дела обстояли не лучше.

Единственным обнадеживающим моментом стали успешно проведенные в середине 1900 года швартовые испытания. На основании этого председатель МТК И.М.Дикой в июле заверил управляющего Морским министерством, что «Палладу» удастся ввести в строй до конца года. Однако в действительности крейсера не то чтобы пополнить флот, а выйти на заводскую пробу машин смогли только осенью следующего года. А до этого они чуть не стали жертвами грандиозного пожара на Галерном островке, где выгорела дотла колыбель «Дианы». Огонь, охвативший деревянный элинг с днищевыми конструкциями только что заложенного крейсера «Витязь», под порывами дувшего с залива ветра, грозил переброситься на «Палладу» и «Диану». Когда на палубы кораблей начали падать горящие головешки, вытравив канаты, их оттянулись вниз по течению Невы, а затем отвели к Балтийскому заводу. После ликвидации пожара крейсера вернули на место для достройки.

По отчету командующего Отдельным отрядом судов Балтийского моря, назначенных для испытания, контр-адмирала А.П.Кашеринина, на «Палладе», находившейся в составе соединения с 19 сентября 1901 года в течение 95 суток, успешно прошли испытания и были «приняты в казну» энергетическая установка и артиллерия. Хотя достигнуть контрактной скорости так и не удалось. Несмотря на то, что машины работали без больших замечаний и стабильно держали 134 об./мин., при этом превысив контрактную мощность на 1490,3 инд. л.с., крейсер удалось разогнать только до 19,17 уз. Когда за 25 минут до окончания пробы самопроизвольно отдались «гайки на болтах у одного фланца питательной трубы котлов левой кормовой кочегарки, вследствие чего был выгребен жар из топок четырех котлов», отключили четыре котла, оказалось, что скорость при этом не уменьшилась.

Для проверки прочности станков орудий и подкреплений палубы в местах их установки из них сделали по три выстрела с различными углами вертикальной и горизонтальной наводки. При этом разрушений и остаточных деформаций в подкреплениях не обнаружили. Однако выявилось ограничение углов горизонтального наведения, так как орудия поставили по теоретическому чертежу, без примерки на корабле модели или самой пушки, что позволило бы определить наилучшее место. Кроме того, патронные погреба не



вмещали всего штатного боезапаса, да и располагались слишком близко к котлам и к тому же плохо вентилировались.

Окончив испытания, «Паллада» отправилась на зимовку в Либаву. Для устранения выявленных недостатков контр-адмирал Кашерининов предложил снять среднюю машину и четыре котла и за счет этого увеличить запас угля и снарядов.

«Диана» вышла на испытания через 21 день после головного корабля серии — 10 октября 1901 года. И тут без поломок энергетической установки не обошлось. Через 30 минут после начала пробы выскочил штырь клапана детандеров левой машины, из-за чего пришлось перекрывать главный паропровод, ведущий к ней. После устранения неисправности испытания возобновили, но приемная комиссия отмечала, что в клапанах детандеров, как левой, так и средней машин постоянно слышался стук. Кроме того, в четырех котлах левого борта в носовом КО через водомерные стекла периодически уходила вода. Однако даже с этими неисправностями машины крейсера превысили контрактную мощность, развив в сумме 12 200 инд. л.с. А вот скорость, несмотря на то, что водоизмещение «Дианы» на испытаниях было меньше, чем у «Паллады» (6657 т против 6722 т), оказалась еще ниже — всего 19 узлов. Причем даже эту величину нельзя считать абсолютно точной, так как из-за ненастной погоды ее опре-

делили при помощи лага, а не как требовалось, по створным знакам.

Превышение мощности и недобор скорости на однотипных кораблях наводило руководство Морского ведомства и МТК на мысль о несовершенстве образований (обводов) их корпусов. Адмирал Тыртов дал указание выяснить, испытывались ли модели в Опытном бассейне, и почему ход не соответствовал ожидаемому. Пытаясь объяснить вышестоящему начальству, почему при неоднократных испытаниях моделей в Опытном бассейне получились столь плачевные результаты, инспектор кораблестроения старший судостроитель Э.Е. Гуляев писал: «Исходя из первого представления заведующего бассейном, что для достижения 6000-тонным крейсером 20-узловой скорости требуется 13 000 НР, а по этому рапорту — 11 250 НР, нахожу, что таким образом для одного проекта наш бассейн пока дает две совершенно разные силы, и это происходит, понятно, оттого, что в нашем бассейне пока еще не произведено ни одной серии испытаний той модели, по которой испытано настоящее судно, а потому еще не выведено того отношения индикаторной силы к работе сопротивления воды НР/ЕНР».

Дальше этого разбирательство не пошло. Франко-Русский завод стремился как можно быстрее сдать механизмы в казну и получить причитающееся вознагражде-

«Паллада» на испытаниях в Финском заливе, осень 1901 г. На переднем плане — 40-летний ветеран Балтийского флота портовый пароход «Ижора»

**Крейсер 1 ранга
«Диана» вскоре
после вступления
в строй, 1902 г.**



ние за превышение контрактной мощности. Адмиралы, озабоченные ухудшением обстановки на Дальнем Востоке, готовы были закрыть глаза на недобор скорости ради максимально быстрого введения кораблей в строй. Цейтнот был столь жесткий, что «Диану» отправили на Дальний Восток без дополнительного трубопровода вспомогательный механизмов, изготовить который вовремя не успели. Поэтому его отправили в Порт-Артур для установки его на крейсере уже там. На «Палладе» и «Диане», перед их выходом к дальневосточным рубежам России, из выявленных недостатков устранили только те, на исправление которых не требовалось много времени. Дорогие и продолжительные эксперименты, другого способа тогда не существовало, явно не вписывались в эту схему. К всеобщему удовольствию выяснение истинных причин недобора скорости решили отложить до лучших времен, а за кораблями утвердилась сомнительная слава тихоходов с неудачными обводами корпуса.

Реабилитировать инженеров Опытного бассейна, хотя и задним числом, удалось только японцам после восстановления доставшейся им в качестве трофея «Паллады». На испытаниях после окончания капитального ремонта крейсер уверенно

держал ход за 20 узлов, а на короткое время был даже зафиксирован результат в 21,85 узла. Для того, чтобы добиться от «Паллады» казавшейся недостижимой в русском флоте скорости, новым хозяевам потребовалось всего лишь избавиться корабль от дифферента на нос (посадки «свиньей»), тщательно отрегулировать машины и подобрать оптимальный шаг винтов.

А вот опробовать артустановки и торпедные аппараты на «Диане» до конца кампании не успели. Их испытания перенесли на кампанию следующего года. В середине августа 1902 года «Диана» на полигоне в районе деревни Харидла провела отстрел минных аппаратов. Из каждого произвели по три выстрела самодвижущимися минами Уайтхеда с учебными зарядными отделениями. Пуски производились на дальность 183 м (600 футов) при углублении три метра, сначала на якорю, а затем и на ходу. В конце пути мина всплывала и дымным патроном сигнализировала о месте нахождения. После обнаружения торпеда буксировалась шлюпкой к борту крейсера, где стрелой ее поднимали на палубу. Успешно окончив испытания минных аппаратов, «Диана» вернулась на внешний рейд Кронштадта. Но лишь затем, чтобы, приняв не-

обходимый боезапас, под флагом контр-адмирала К.П.Никонова с комиссией на борту выйти в Финский залив к Лондонскому маяку для отстрела артустановок. Достигнув назначенного места, на крейсере подняли флаг «Наш» (красный с косяцами) и открыли огонь поочередно из всех орудий. Из каждой пушки делалось по три выстрела боевыми зарядами под разными углами. При осмотре корпуса остаточных деформаций и повреждений не обнаружили. Несмотря на предварительную подготовку, множество стеклянных изделий (масляных фонарей 50 шт., иллюминаторов 19 шт. и т.д.) оказалось разбито.

Для приемки в казну водоотливных турбин пожарный катер порта закачивал в отсеки воду до уровня комингса дверей в переборках, после чего пускали в ход турбину и засекали время для определения производительности. При соответствии полученных параметров проектным, комиссия подписывала приемный акт. После чего все повторялось в следующем отсеке.

Выявленные на испытаниях «Паллады» и «Дианы» недостатки большей частью удалось учесть при достройке «Авроры». Для улучшения связи между мостиком и МО ненадежные телефоны лейтенанта Колбасьева продублировали переговорными трубами, усилили вентиляцию и теплоизоляцию погребов боезапаса, также улучшили их освещение. Переделали оказавшуюся не совсем удачной конструкцию пушечных портов на батарейной палубе и увеличили углы обстрела 75-мм пушек.

На основании рапорта старшего механика «Паллады» Н.М.Гредякина, указавшего по опыту эксплуатации крейсера на еще один существенный недостаток, решили для питания вспомогательных механизмов смонтировать дополнительный паропровод малого диаметра. Дело в том, что из-за отсутствия вспомогательного котла, что оговаривалось еще заданием на проектирование, на стоянках для внутрикорабельных нужд приходилось под парами держать один из основных. Поскольку пар от него шел по главному паропроводу большого диаметра, то значительная его часть конденсировалась, а оставшейся не хватало для нормального функционирования всех вспомогательных механизмов. По этой причине приходилось задействовать второй котел, что приводило к необоснованному увеличению расхода топлива и преждевременному износу котлов. Наряду с этим усовершенствовали систему подключения донок, обеспечив их взаимозаменяемость. К то-

му же благодаря введенным изменениям, появилась возможность направлять отработанный пар из вспомогательных механизмов в любой из главных холодильников.

Все эти переделки, наряду с острой нехваткой рабочих, занятых на постройке кораблей новой программы, привели к тому, что строительство «Авроры» шло еще медленнее, чем «Паллады» и «Дианы». В свое первое плавание в Кронштадт крейсер вышел 28 июля 1902 года с половинной командой и новым командиром капитаном 1 ранга И.В.Сухотиным, строителем А.А.Баженовым и сдатчиком от Франко-Русских заводов. На переходе в 11 часов 40 минут из-за отказа рулевого управления корабль на малом ходу коснулся бровки канала, незначительно повредив правый винт. Тогда на это никто не обратил внимание. В 13.30 крейсер вошел на Малый Кронштадтский рейд и отдал якорь. Десять дней ушло на уничтожение девиации компасов и завершению незаконченных работ. После этого, начиная с 8 августа, «Аврора» несколько раз выходила в море для проверки работоспособности машин. Две недели в начале сентября (с 4 по 17 число) крейсер провел в Александровском доке, где специалисты Металлического завода установили и опробовали щиты подводных минных аппаратов, а рабочие Франко-Русского завода выправили лопасти правого винта, погнутые при касании бровки канала.

На официальные испытания механизмов для сдачи в казну «Аврора» вышла 10 октября 1902 года под флагом контр-адмирала К.П.Никонова. Крейсер на мерной миле шел со скоростью 19,66 уз., но испытания пришлось прервать из-за постепенно усилившегося металлического стука в мотылевом подшипнике ЦНД правой машины. При вскрытии механизмов и осмотре подшипника выяснилось, что он полностью выплавился из-за низкого качества металла, использованного для его заливки. Помимо этого комиссия обратила внимание на скрип в золотниках ЦНД всех машин, нагрев и стук многих трущихся частей, неисправность клапанов-детандеров, трещины в ребрах золотниковых коробок и компенсаторов правой и средней машин. К тому же в котлах была обнаружена течь и погибь большого количества водогрейных трубок. На устранение выявленных неисправностей заводу дали две недели.

25 октября, после устранения всех недостатков, совершили второй выход, который оказавшийся достаточно удачным. На основании этого 28 октября решили

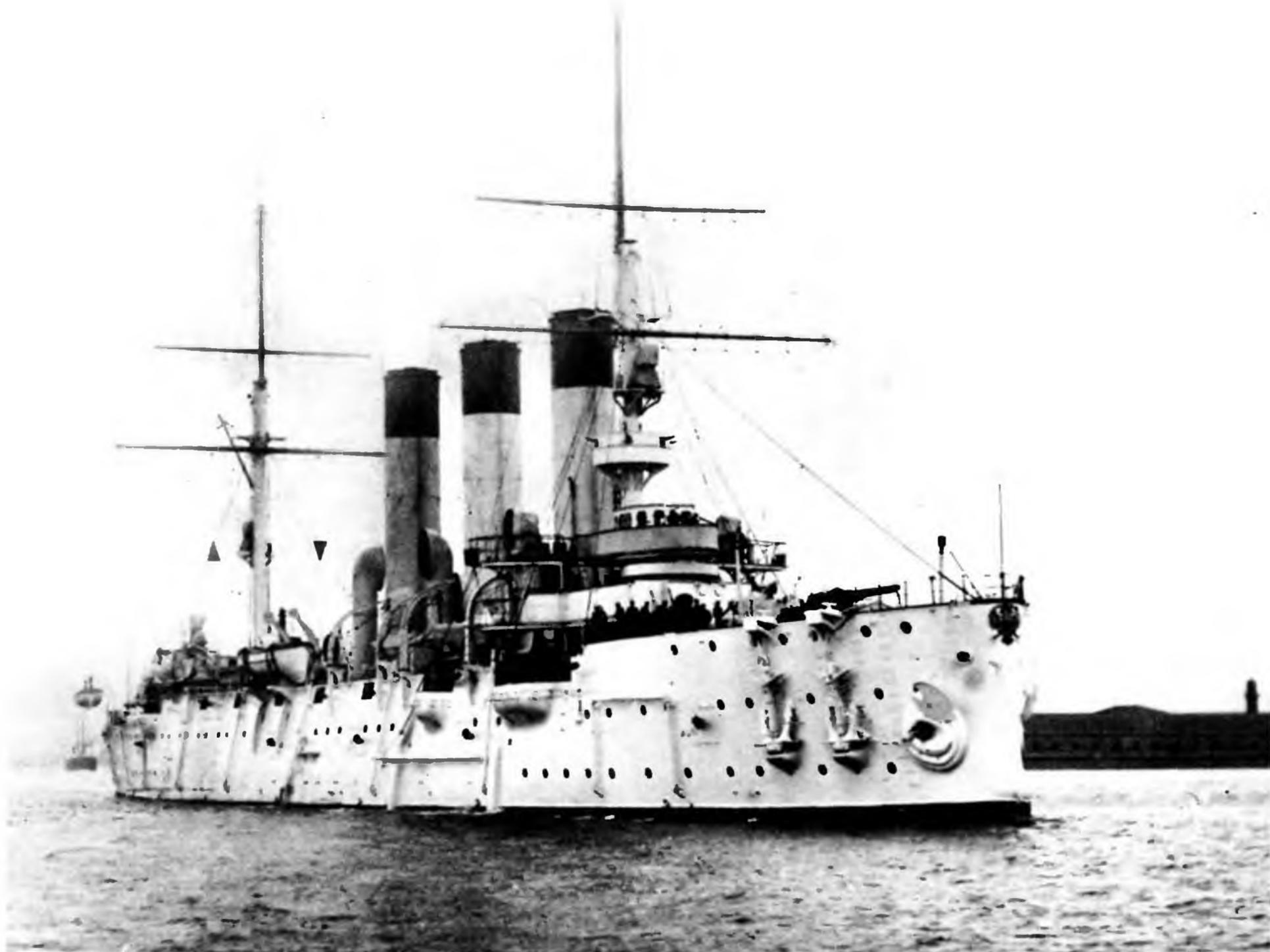
**Крейсер «Аврора»
в первой кампа-
нии, фото
Н.Апостоли**

провести официальные испытания. Однако из-за сильного волнения их перенесли на следующий день. Очередной выход на официальные испытания так же, как и первый завершился полным фиаско. На этот раз через час после начала пробы вышел из строя рулевой привод. После устранения неисправности испытание продолжили. Почти пять часов машины работали без замечаний. За это время по мерной миле удалось сделать два пробега со средней скоростью 19,28 узла. Но после этого из-за нагрева эксцентрика ЦСД левой машины испытания пришлось прервать. При вскрытии механизмов в очередной раз обнаружили трещины в ребрах золотниковых коробок, погиль и течь котельных трубок. Кроме того, треснул белый металл в одном из главных подшипников шатуна.

Поскольку машины «Авроры» не выдержали оговоренную контрактом 6-часовую

пробу, в казну их не приняли. Намного удачнее оказалось отстрел артиллерии, проведенный в этот же день. Корпус и арт-установки выдержали испытания без замечаний. Все повреждения крейсера свелись к 16 разбитым иллюминаторам. Через два дня (31 октября) «Аврору» вывели из кампании, а ее экипаж перевели в береговые казармы.

Однако правление Франко-Русских заводов, крайне заинтересованное в скорейшей сдаче механизмов, обратилось к П.П.Тыртову с предложением продлить испытания. Последний дал согласие, но при условии, если не начнется ледостав. «Аврору» вновь на неделю ввели в кампанию. 9 ноября по следу «Ермака», взломавшего лед на рейде, крейсер вышел на очередную пробу машин с перегрузкой относительно проекта в 227,5 т. Механизмы выдержали шестичасовые испытания полным ходом (их средняя суммарная



мощность составила 12 277 инд. л.с., а средняя скорость 18,75 узла). На следующий день под проводкой ледокола корабль вернулся в Кронштадт и закончил кампанию. Вопреки мнению комиссии командир крейсера капитан 1 ранга И.В.Сухотин и старший механик Н.А.Петров отказались принять механизмы в казну в силу многих отступлений от условий реальной эксплуатации. В машинных и котельных отделениях находилось в два раза больше высококвалифицированного персонала, обслуживающего механизмы и котлы, чем полагалось; расход угля, отборного сеянного кардифа, почти в 1,5 раза превосходил оговоренный контрактом (7476 пудов, против 5179 пудов по контракту); расход дорогого импортного деревянного масла оказался в 18 раз больше положенного; трущиеся детали обильно поливались водой. При пробеге крейсера по мерной миле «из всех его дымовых труб били огненные факелы высотой в 2 сажени* и безостановочно травился пар».

После трехмесячного рассмотрения материалов испытаний МТК постановил машинную установку в казну не принимать, а проведения испытаний перенести на кампанию 1903 года. А пока на «Авроре» специалисты Франко-Русского завода доводили механизмы, всю зиму и весну на корабле велись мелкие достроечные работы (окраска жилых и служебных помещений, настилка линолеума, монтаж освящения и т.п.) и устранялись выявленные недостатки. Так, на носовом и кормовом ходовых мостиках линолеумное покрытие заменили решетчатыми съемными деревянными щитами, решили перенести беспроволочный телеграф из штурманской рубки в специально для этого смонтированную над ней.

Вновь на мерную милю «Аврора» вышла только в середине 1903 года. Назначенные на 14 июня испытания прошли успешно, однако крейсеру так и не удалось достичь контрактной скорости. На четырех пробегах по мерной линии суммарная средняя мощность машин составила 11 971,5 инд. л.с., а скорость всего 18,97 уз. (при максимальном ее значе-

* Две сажени — примерно 4,3 м.

нии 19,2 уз.). После контрольного вскрытия механизмов все обнаруженные неисправности быстро устранили. Поэтому члены комиссия и МТК решили принять машины и котлы в казну.

Когда затянувшаяся на два года эпопея с механизмами подходила к счастливому концу, из Англии доставили и срочно смонтировали на корабле рефрижераторную установку. 10 июля 1903 года крейсер совершил контрольный выход в море с опробованием торпедных аппаратов. После его успешного завершения на стол главного командира Кронштадтского порта вице-адмирала С.О.Макарова лег рапорт контр-адмирала К.П.Никонова с перечнем причин, могущих повлиять на сроки готовности «Авроры» к плаванию. В нем отмечалось: отсутствие рубки для беспроволочного телеграфа, недостаточная изоляция патронных 75-мм погребов № 7, 8, 9 и 10; необходимость замены части деревянного настила верхней палубы из-за использования во время постройки некачественных досок. Тем не менее, крейсер предполагали ввести в строй к осени 1903 года.

Последним испытанием, выпавшим на долю «Авроры», прежде чем она стала считаться полноценной боевой единицей, стал поход до острова Борнхольм и обратно. Предпринят он был по указанию управляющего Морским министерством, который получил отчеты о плавании эскадренных броненосцев «Победа» и «Ослябя», сопровождавшиеся бесконечными поломками энергетических установок из-за недостатка опыта их эксплуатации. Дабы более этого не повторялось, адмирал Тыртов приказал перед отправкой кораблей новой постройки в дальнейшее плавание испытывать их машинные установки и проводить обучение обслуживающего их личного состава на пробеге средним ходом под наблюдением комиссии МТК и представителей заводов. В предписанном директивой пробном плавании «Аврора» находилась с 13 по 18 сентября. За 4,5 суток крейсер под флагом контр-адмирала Никонова прошел 1158 миль со средней скоростью 11,41 узла без поломок. После возвращения в Кронштадт его начали готовить к переходу на Дальний Восток.

ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ

Корпус

Корпус собирался из мягкой судостроительной стали по смешанной системе, на протяжении двойного дна (от 22 до 98-го шпангоута) по продольной, а выше него и в оконечностях — по поперечной. Все элементы конструкции соединялись между собой заклепками на стыковых планках. Крейсера имели по три палубы (броневая, батарейная или жилая и верхняя), а также полубак и две платформы в оконечностях ниже уровня ватерлинии.

Вертикальный внутренний киль, набранный из стальных 11,1-мм листов высотой 991 мм, простирался непрерывно от носа до кормы, переходя в оконечностях в литые бронзовые штевни, с которыми скреплялся специальными угольниками и заклепками. Таранный форштевень весом 18 т доходил до батарейной палубы и имел прилив для установки носового торпедного аппарата и прикрепленные с помощью винтов на уровне шпирона две брештуки. Последние, прорезая внешнюю обшивку, образовывали так называемые усы, которые служили для повышения сопротивляемости штевня внешнему воздействию, направленному перпендикулярно ДП, и увеличению повреждения корпуса корабля противника при таранном ударе. Ахтерштевень, весивший 27,3 т, был отлит заодно с рудерпостом, на который на петлях навешивался руль. Помимо этого в нем имелось отверстие для пропуска гребного вала средней машины и окно для винта. К нижнему краю вертикального киля при помощи угловой стали приклепывался двухслойный горизонтальный. От миделя к оконечностям толщина листов наружного слоя увеличивалась с 14 до 16 мм, а внутреннего — уменьшалась с 13 до 10 мм.

Параллельно вертикальному килю с каждого борта проходили по 3 стрингера, также обеспечивающие продольную прочность корпуса. На протяжении двойного дна они собирались из 9,5-мм листов длиной от 6096 до 7315 мм, соединенных между собой по стыкам с помощью планок, приклепанных с обеих сторон. Далее к оконечностям стрингеры состояли из интеркостелей — отдельных стальных листов толщиной 8 мм, заведенных между шпангоутами. Второй от киля стрингер с каждого борта, на который опиралась внешняя продольная переборка КО, выполнялся водонепроницаемым.

Продольную прочность корпуса крейсера обеспечивали сто тридцать пять шпан-

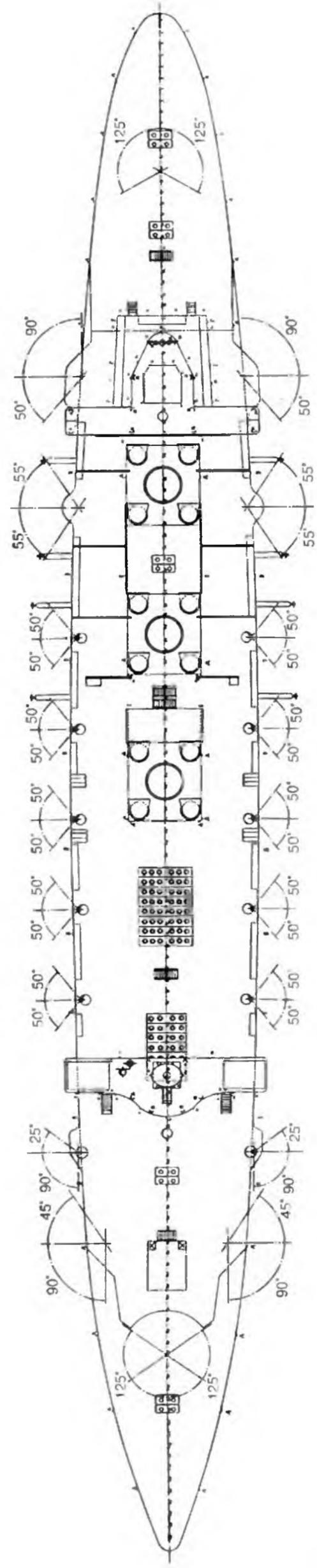
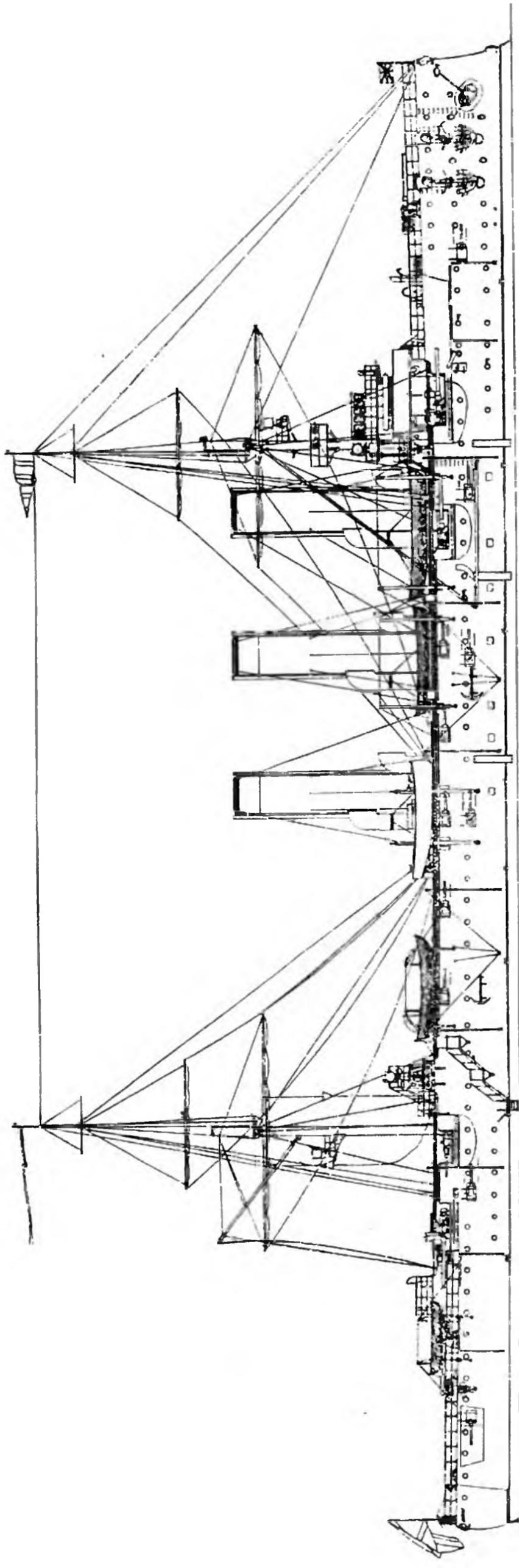
гоутов, установленных со шпацией 914 мм. От броневой до верхней палубы они выполнялись из стали зетового профиля, ниже первой из них — из угольников и листов, переходящих в бракетные или сплошные флоры. Ветви шпангоутов на уровне палуб соединялись, при помощи широких книц, бимсами — горизонтальными балками из коробчатого проката. Бимсы для придания им дополнительной жесткости подкреплялись пиллерсами — вертикальными трубчатыми стойками диаметром от 82,5 до 152 мм.

К набору заклепками крепилась наружная стальная обшивка из листов длиной 6401 мм и толщиной от 11 до 16 мм. В подводной части пояся обшивки укладывались внакрой и соединялись между собой двумя рядами заклепок, а на протяжении машинных и котельных отделений (на длине около 30 м) — тройным заклепочным швом. К оконечностям они утончались. Выше же ватерлинии листы выполнялись вгладь на стыковочных планках.

Подводная часть, по английскому образцу, на 840 мм выше уровня воды обшили одним слоем тиковых досок 6000x254—381x102 мм на сквозных бронзовых болтах. Их стыки и пазы конопатились и покрывались просмоленной бумагой. Поверх последней укладывалась листовая медь толщиной 1 мм на медных же гвоздях общей массой 27,06 т. Как и их парусные предки, крейсера получили деревянный фальшкиль. Медное покрытие, несмотря на его дороговизну, на необорудованных театрах «с избытком вознаграждается на действительной службе экономией топлива и сохранением скорости». Деревянное же покрытие, а также бронзовые болты и бронзовые штевни применены для того, чтобы «гарантировать чистоту медной подводной обшивки и расположить ее с наименьшим риском соприкосновения с железом, дабы не было гальванического действия, если вода проникнет сквозь деревянную обшивку».

Для снижения качки вдоль корпуса корабля на длине 39,2 м устанавливались бортовые кили из стальных листов толщиной 9 мм.

Толщина настилок верхней и жилой палуб утончалась к оконечностям от 14,3 мм до 6 мм соответственно уменьшению изгибающих моментов. Верхняя палуба покрывалась 76-мм тиковой доской. В местах установки артиллерийских орудий, кнехтов и битенгов применялись 89-мм дубо-



Крейсер 1 ранга «Диана»
Боковой вид и вид сверху с указанием секторов обстрела

Вспомогательный верхний вид.

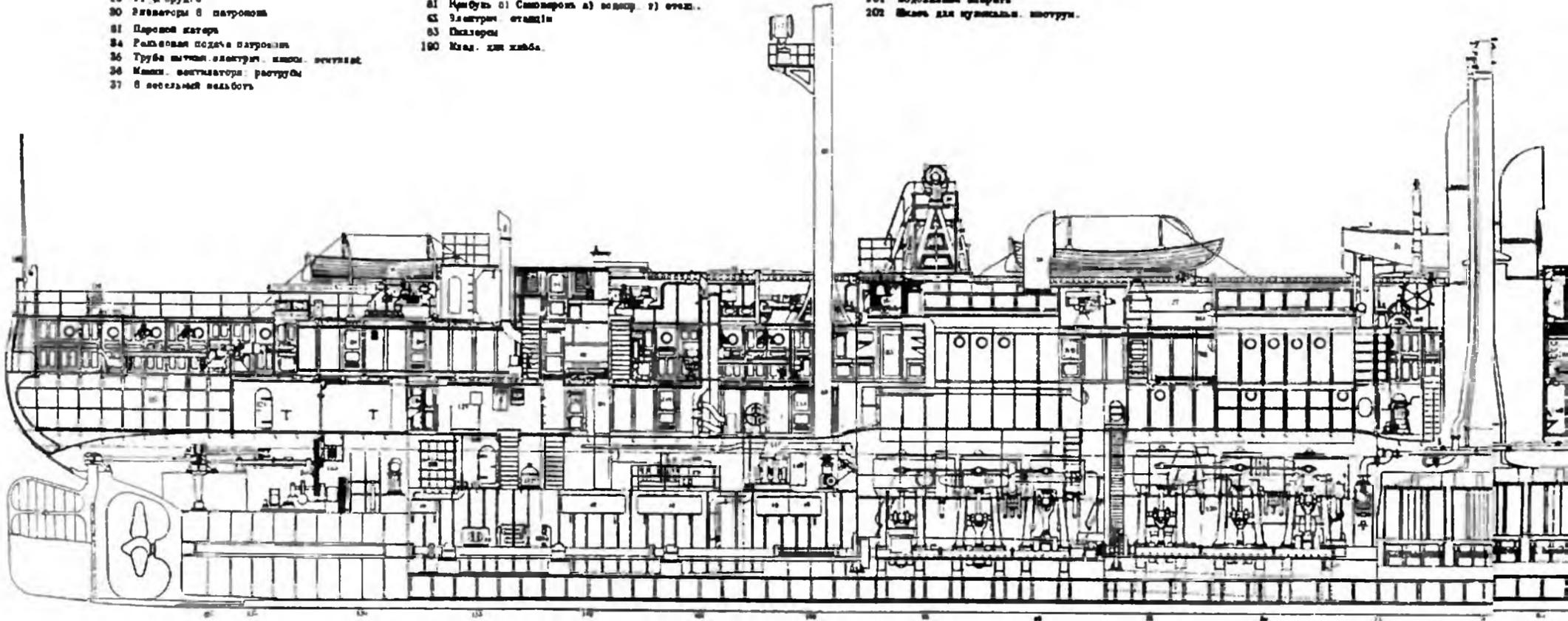
- 1 Крайняя для якорей
- 2 Смотровые люки
- 4 6-е орудие
- 5 Кильватерные планки
- 7 Вспомогательные люки
- 8 Смотровые люки
- 9 Трапы
- 10 Носовая верхняя мостовая
- 11 " " " " " " "
- 12 Корпуса обшивки и ступицы руля и борта
- 13 Компас
- 14 Ручной штурвал
- 15 Электрический штурвал
- 16 Машинная телеграфная
- 17 Промоторы "Машинная"
- 21 Фонарь мачты
- 22 Дымовая трубка с вентилятором, раотор
- 23 Шлюпочка
- 24 18 меселый бервал
- 25 18 месел. районный катер
- 26 Вентиляторы 75% патромом
- 27 Мотельный обдув
- 28 12 месел. легкий катер
- 29 75% орудие
- 30 Вентиляторы в патромом
- 31 Паровой катер
- 34 Рабочая подкачка парового
- 35 Труба выхлоп. электр. машин. вентиляц.
- 36 Машин. вентилятор: раотор
- 37 6 меселый подкачка

- 38 Площадка для команд
 - 39 Морской мостик
 - 41 Помещение для сигналов, азартов
 - 43 Грот мачта
 - 44 Кильватерные рубки
 - 46 6 меселый люк
 - 178 Лот "Винд" "
 - 182 Флаги
 - 184 Вышка для троса
 - 186 Лебедка для буксирного троса
 - 188 Электронное орудие
- Верхняя палуба**
- 48 Карьер
 - 49 Смотровые
 - 50 Прочный в) палубный чан
 - 51 Машинный в) отгр. машин. д) машин. машин
 - 53 Гальюны
 - 54 Ручная помпа
 - 55 Умывальники
 - 56 Шлюпки
 - 57 Машин. электр. вентиц.
 - 58 Рундук для чинодов
 - 61 Краны (1) Смотровые (2) водоп. в) отгр.
 - 62 Электр. станция
 - 63 Смотровые
 - 64 Маг. для хабла

Батарейный палуб.

- 64 Якорные цепи
- 65 Стопора "Летоса"
- 66 Вентиля
- 67 Цепная якор. цепи и цепи
- 68 Компрессоры
- 70 Паровая установка
- 71 Цепочка
- 72 Лебедка для подкачки парового
- 73 Выгородки для мусора, трубы
- 76 Вентиц. электр. вентиляторы
- 77 Смотровые
- 78 Хлебобулочная печь
- 82 Смотровые люки
- 85 Смотровые люки
- 86 Смотровые люки, кильватер
- 87 Мачта мостового
- 88 Фундамент мачты
- 89 Мачта
- 92 Столбы в гостях, аборта и мачты
- 100 Командный чинный обдув
- 101 Водоподкачка
- 102 Шлюпки для мусора, мотури.

ПРОДОЛЬНЫЙ РАЗРЪЗЪ.

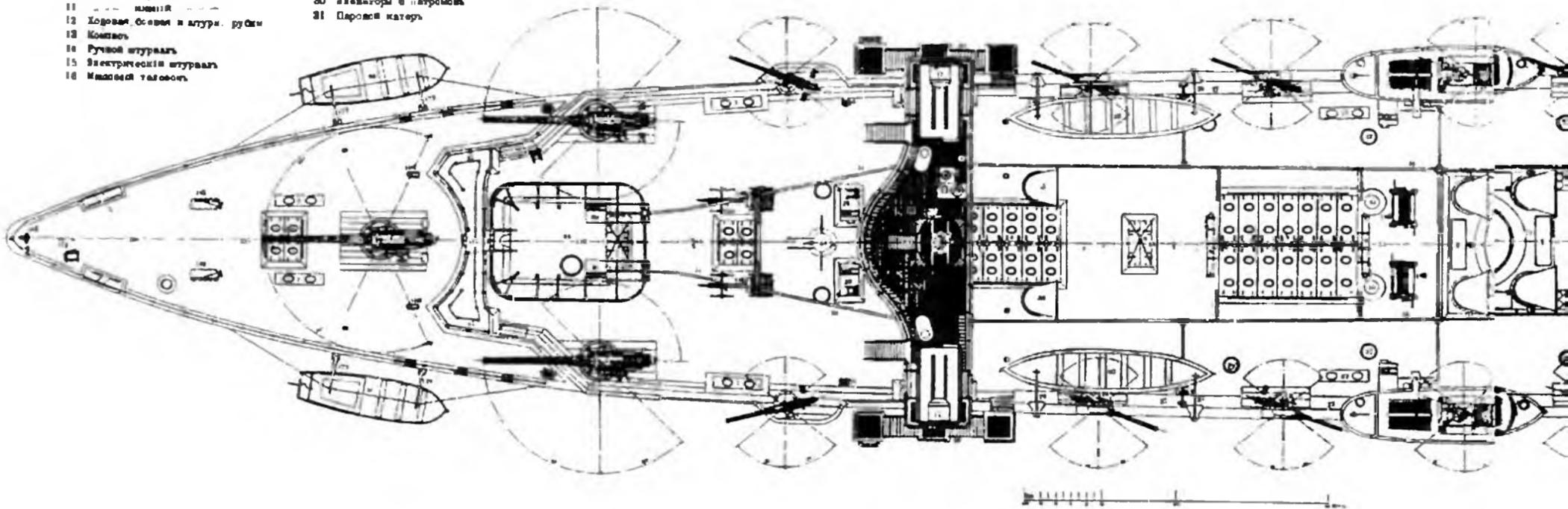


Вспомогательный вид.

- 1 Крайняя для якорей
- 2 Кильватерные планки
- 3 Смотровые люки
- 4 6-ти орудия, орудия
- 5 Кильватерные планки
- 6 Шлюпки
- 7 Вспомогательные люки
- 8 Смотровые люки
- 9 Трапы
- 10 Носовая верхняя мостовая
- 11 " " " " " " "
- 12 Корпуса обшивки и ступицы руля и борта
- 13 Компас
- 14 Ручной штурвал
- 15 Электрический штурвал
- 16 Машинная телеграфная

- 19 Маневровые
- 20 Двухъярусная станция
- 21 Фонарь мачты
- 22 Дымовая трубка с вентилятором, раотор
- 23 Шлюпочка
- 24 18 месел. бервал
- 25 18 месел. районный катер
- 26 Вентиляторы 75% патромом
- 27 Мотельный обдув
- 28 12 месел. легкий катер
- 29 75% орудие
- 30 Вентиляторы в патромом
- 31 Паровой катер

ВЕРХНИЙ ВИДЪ.



Крейсер 1 ранга «Диана»

Копии подлинных чертежей

Жилая палуба.

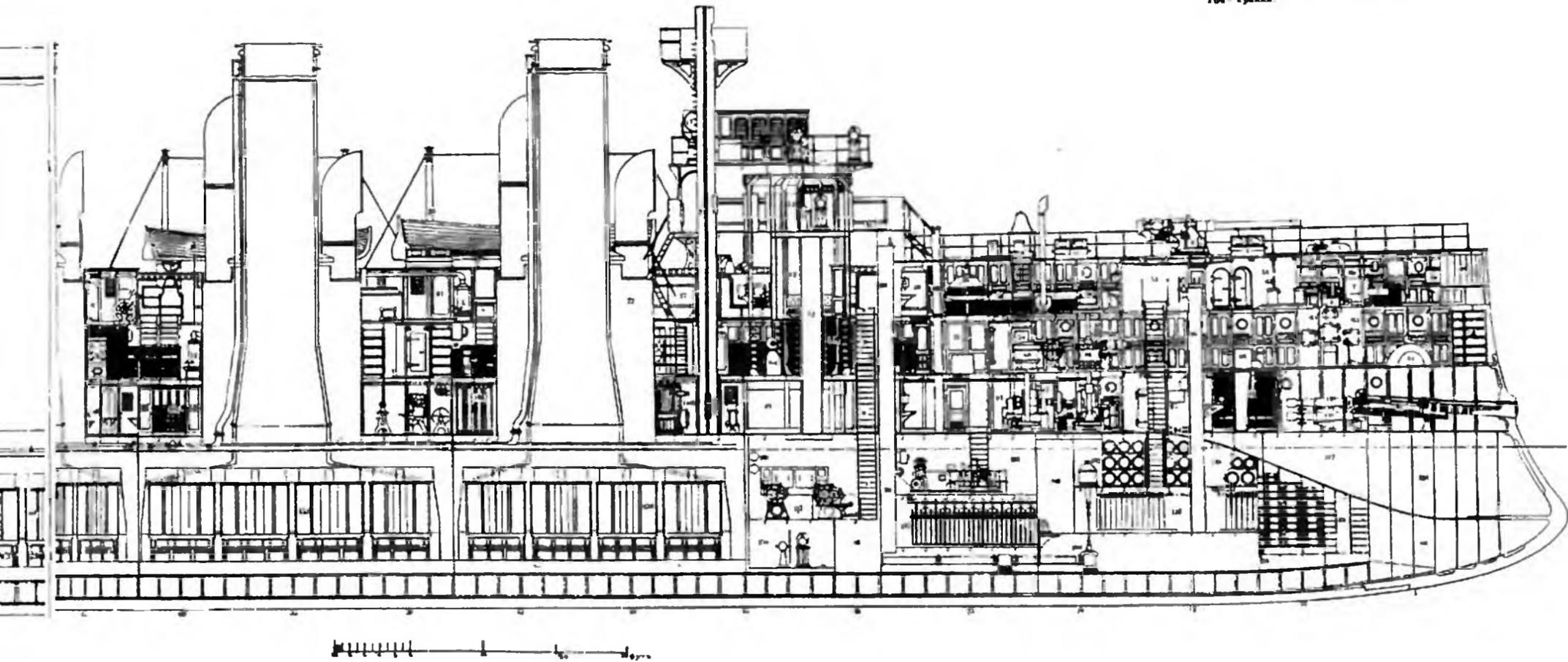
- 98 Надстройка мачты аппараты мачты „Уинстед“
- 99 Мачты
- 99а Помещение для прибор. гальван. устройств
- 96 Мачтовый кран
- 97 Краны кооператоров
- 100 Помещение для аппаратов
- 105 Станция для балла
- 106 Сухопутная электростанция в токовой установке
- 107 Машинозалы электростанции
- 108 Мачты
- 118 Оперативный зал
- 116 Электростанция
- 121 Помещение для суши
- 124 „ — — — — —“
- 126 Аппараты для очистки
- 127 Помещение для сушки

Палубы.

- 128 Таранное судно
- 130 Помещение для прохода
- 131 Сухопутная электростанция
- 132 Вентилятор для сушки
- 134 Помещение для длинных мачт
- 137 Подъемная электростанция
- 138 Мачты „Уинстед“
- 140 Рефераторная установка
- 141 „ — — — — —“
- 146 Помещение для прохода
- 198 Помещение для аппаратов
- 203 Станция электростанции

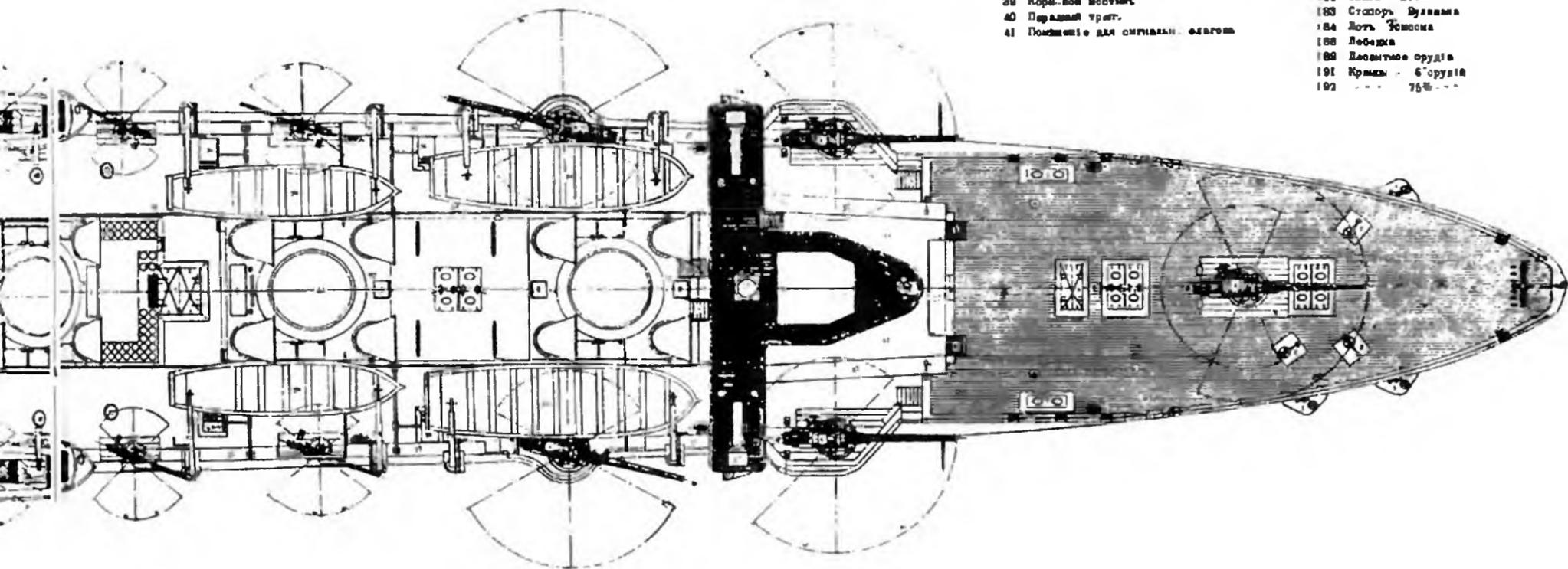
Трубы.

- 148 Паровая 75% паровая
- 147 „ — — — — —“ 6%
- 150 Водяная паровая, паровая
- 153 Котлы „Вальдман“
- 154 Мачты
- 160 Паровая на 250 тн.
- 168 Конденсатор, горючий паров., отокленник
- 164 Трубы



- 32 Горючий для загрузки угля
- 33 Квартовая электростанция
- 34 Рабочая подпитка паровая
- 35 Труба электростанции, мачты
- 36 Мачтовый вентилятор, раструбы
- 37 8 весов, мачты
- 38 Палуба для командира
- 39 Командная мачта
- 40 Паровая трап
- 41 Помещение для сигналов, электростанции

- 42 Реостаты
- 43 Проводы - мачты
- 44 Капитанская рубка
- 45 Мачта прохода - мачты
- 46 6-ти весов, мачты
- 177 Рейдовый электростанция
- 178 Лодка Диница
- 182 Флаг - мачты
- 183 Стопор, Вулкан
- 184 Лодка Юнона
- 186 Лебедка
- 189 Лебедное орудие
- 191 Краны - 6-орудия
- 192 „ — — — — —“ 75%

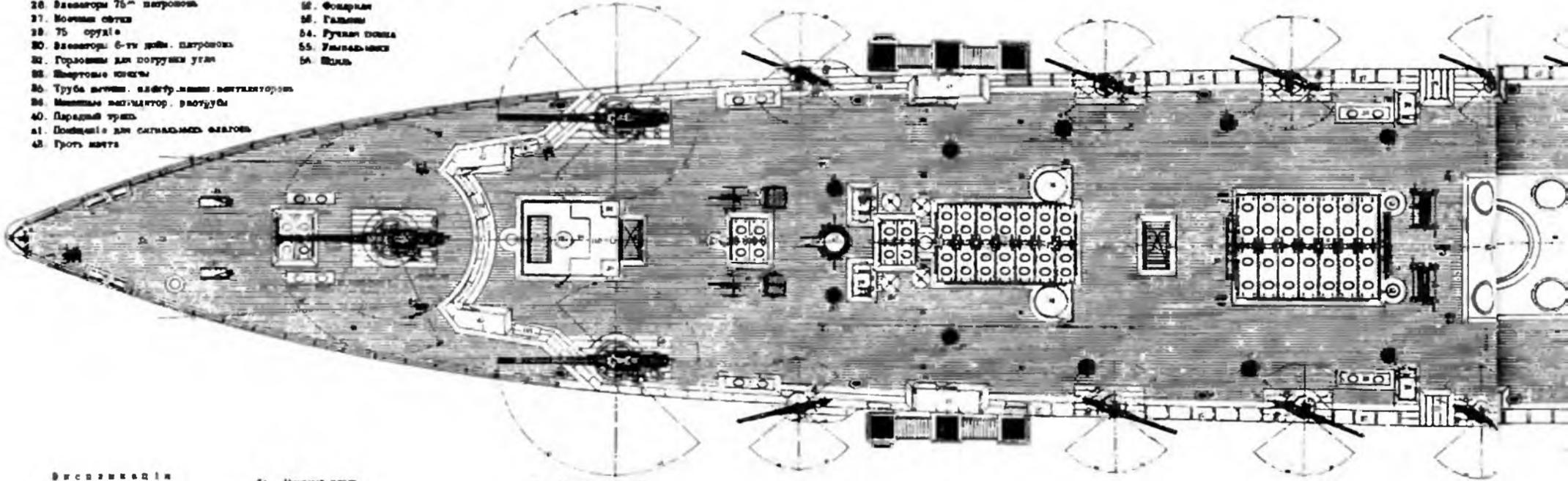


У КОМПОНОВКА

- 3. Сиденье шота
- 4. 6-е орудие
- 5. Копионная палуба
- 6. Шторм
- 7. Вентиляторные шахты
- 8. Складные шоты
- 9. Трапы
- 12. Вентиляционная рубка
- 21. Фокс-шлюз
- 22. Вентиляторные шахты с вентилятором-раструбом
- 23. Вентиляторы
- 26. Вентиляторы 75-м. парового
- 27. Машинный отсек
- 28. 75-е орудие
- 30. Вентиляторы 6-ти дюйм. парового
- 34. Горловины для загрузки угля
- 35. Вентиляторные шахты
- 36. Труба выхлоп. электр. машин вентиляторов
- 38. Машинный вентилятор, раструбы
- 40. Паровой турбин
- 41. Помещение для сигнальных баллонов
- 42. Против палубы

- 44. Копионная рубка
- 45. Малые крылья-камеры
- 47. Вентиляторные шахты
- 48. Каргоу
- 49. Смотровые
- 50. Механические приборы с приборами: а) электротехн. машин б) кинематич. в) пневматич. ч) г) старинный ручной штурвал д) механические машин е) ручной каток.
- 51. Вентиляторы
- 52. Фонари
- 53. Галереи
- 54. Ручная помпа
- 55. Умывальник
- 56. Шлюз

ВЕРХНЯЯ ПАЛУБА



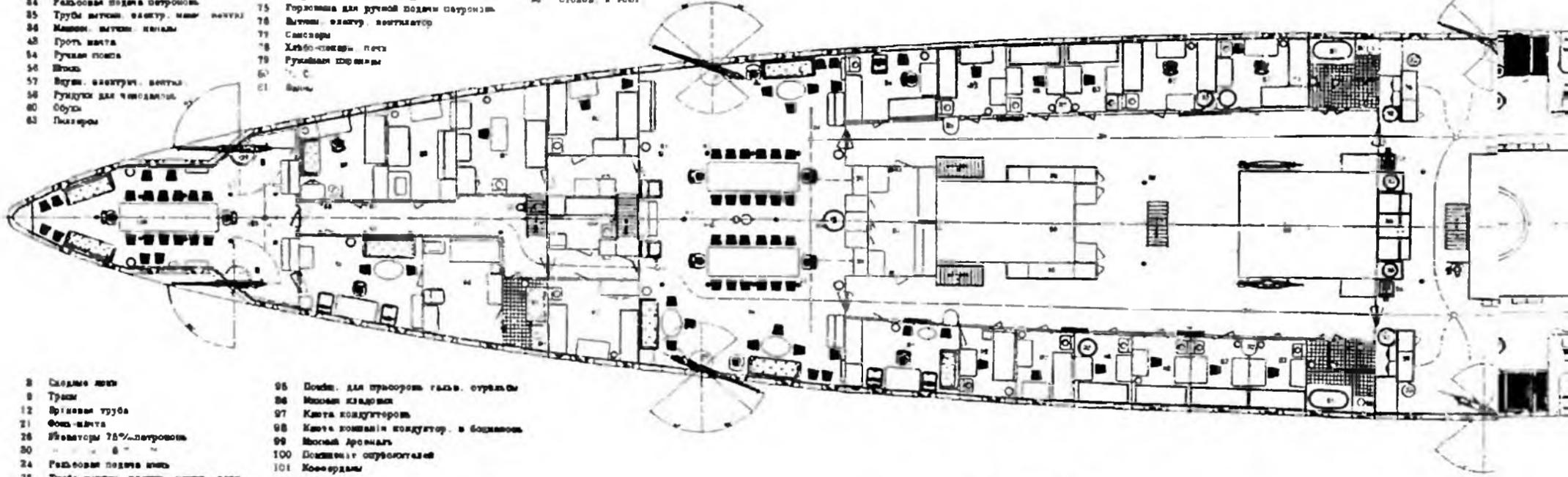
В КОМПОНОВКА

- 3. Сиденье шота
- 6. Шторм
- 8. Складные шоты
- 9. Трапы
- 10. Копионная рубка
- 21. Фокс-шлюз
- 26. Вентиляторы 75-м. парового
- 28. 75-е орудие
- 30. Вентиляторы 6 парового
- 32. Труба для загрузки угля
- 34. Рядовые подвешивания
- 35. Трубы выхлоп. электр. машин
- 38. Машинный вентилятор
- 42. Против палубы
- 44. Ручная помпа
- 46. Шлюз
- 57. Вентиляторные шахты
- 58. Рядовые для чистки
- 60. Обух
- 63. Палубы

- 54. Машинный шлюз
- 55. Стеллаж Легова
- 56. Вентиляторы
- 57. Шахты палубы шахты
- 58. Компрессоры
- 59. Каюта боевая
- 60. Переходные утвари
- 71. Цирком
- 72. Лебедка для подачи парового
- 73. Вентиляторы для электр. турбины от электр. вод
- 74. Жалюзи для горячей воды
- 75. Горловины для ручной подачи парового
- 76. Выхлоп электр. вентиляторов
- 77. Смотровые
- 78. Хлеб-печенье печь
- 79. Ручная помпа
- 80. Ш. С
- 81. Шлюз

- 82. Смотровые шахты
- 83. Каюта старш. охоты
- 84. Каюта охоты и каюта
- 85. Смотровые шахты
- 86. Охот. электр. шахты
- 87. Каюта штурмана
- 88. Вентилятор шахты
- 89. Каюта
- 90. Складные аппараты
- 91. Каюта
- 92. Столов. в рубке

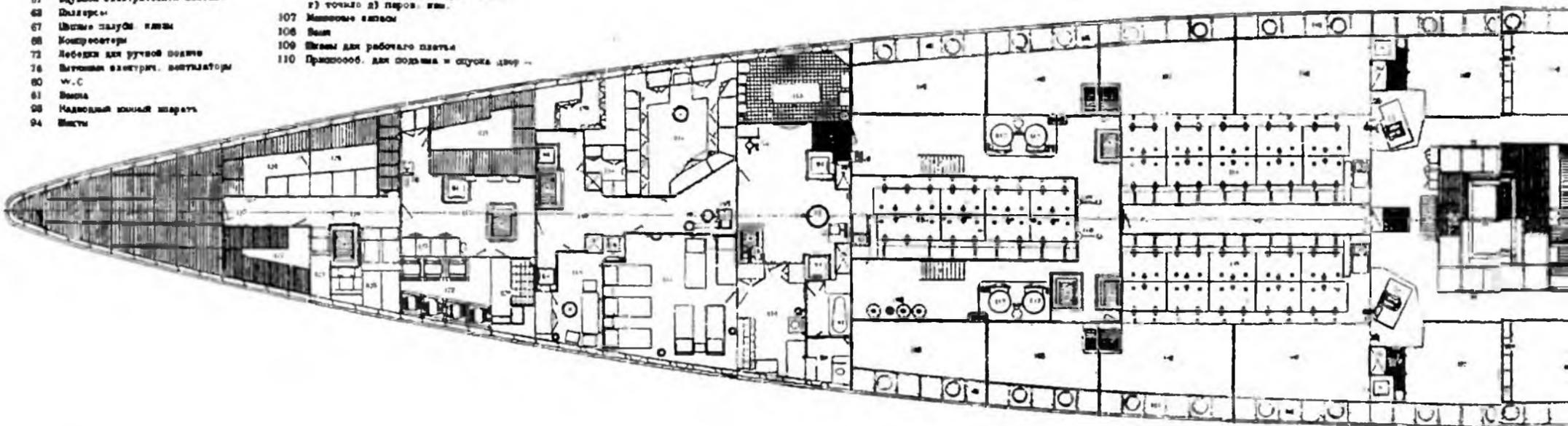
БАТАРЕЙНАЯ ПАЛУБА



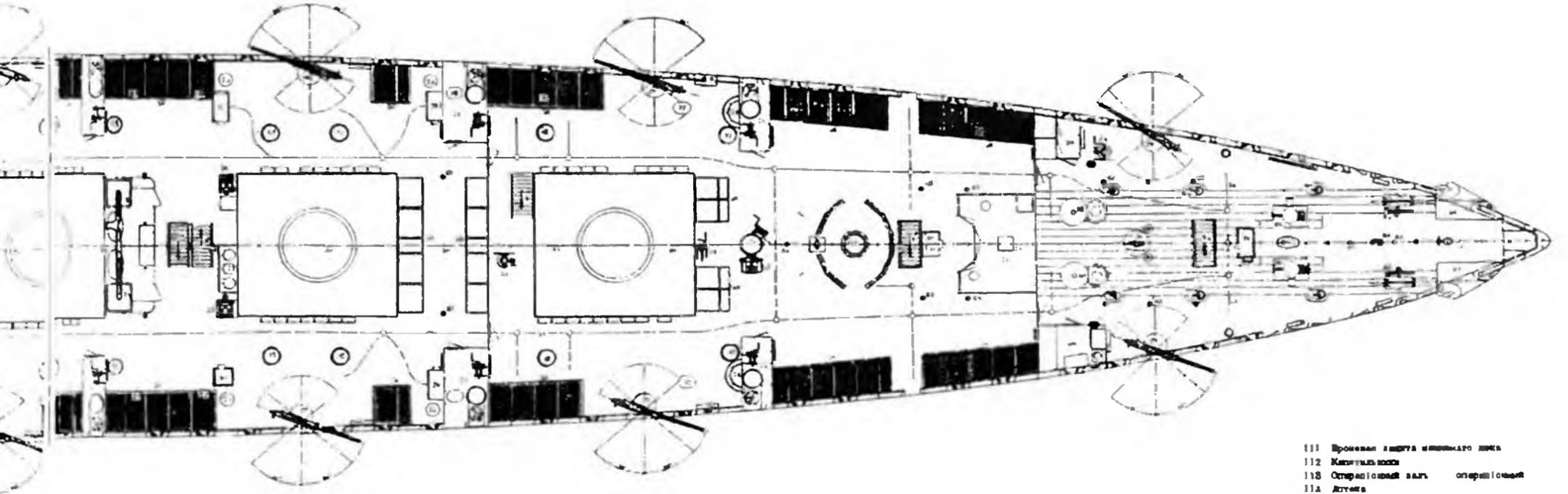
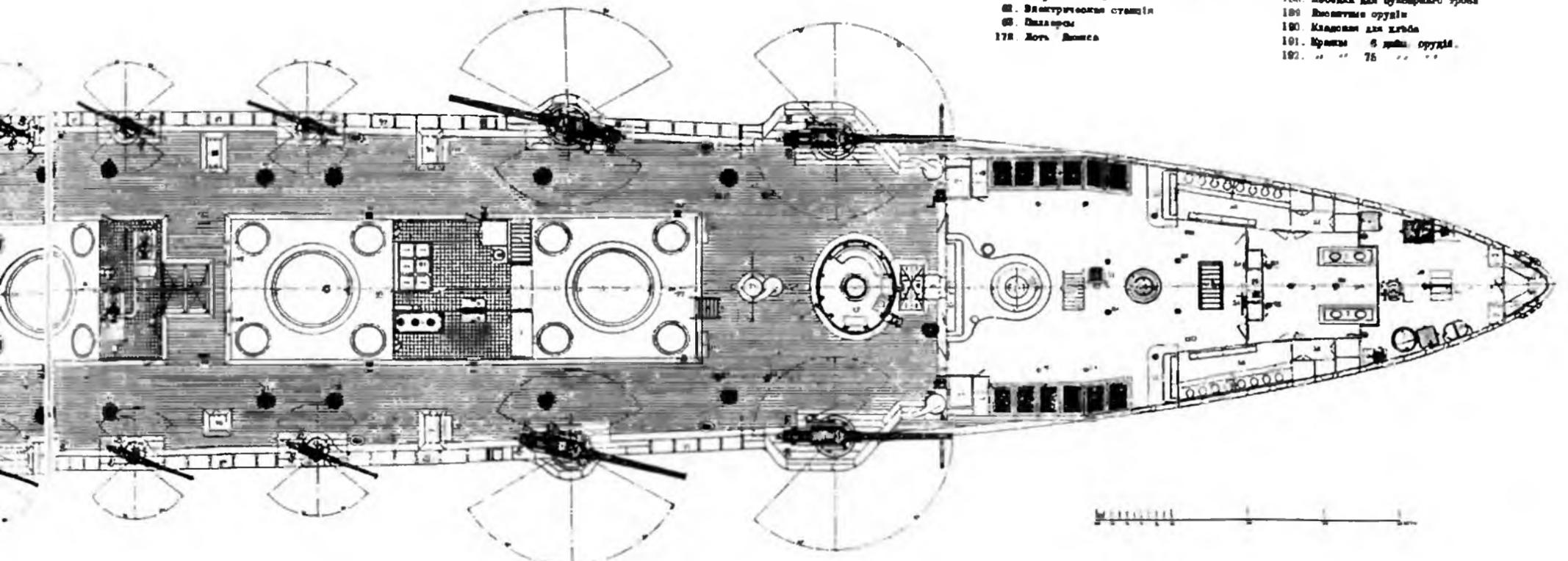
- 3. Сиденье шота
- 9. Трапы
- 12. Вентиляционная рубка
- 21. Фокс-шлюз
- 26. Вентиляторы 75-м. парового
- 28. 75-е орудие
- 34. Рядовые подвешивания
- 35. Трубы выхлоп. электр. машин
- 42. Против палубы
- 44. Ручная помпа
- 46. Шлюз
- 57. Вентиляторные шахты
- 58. Рядовые для чистки
- 60. Обух
- 63. Палубы

- 95. Помещ. для хранения газа, отрубки
- 96. Машинный складной
- 97. Каюта кондуктора
- 98. Каюта командира кондуктора в боевом
- 99. Машинный Арсенал
- 100. Помещение санитарного
- 101. Компрессоры
- 102. Уголь
- 103. Вентиляторные шахты парового
- 104. Порта для загрузки угля от борта
- 105. Сушилки для белья
- 106. Судовые мастерские товари. отаплив: б) отруб. от. в) отруб. отаплив: г) топлив. д) паров. шахты
- 107. Машинные шахты
- 108. Выхл.
- 109. Шахты для рабочего места
- 110. Прихож. для подвешивания и сушки белья

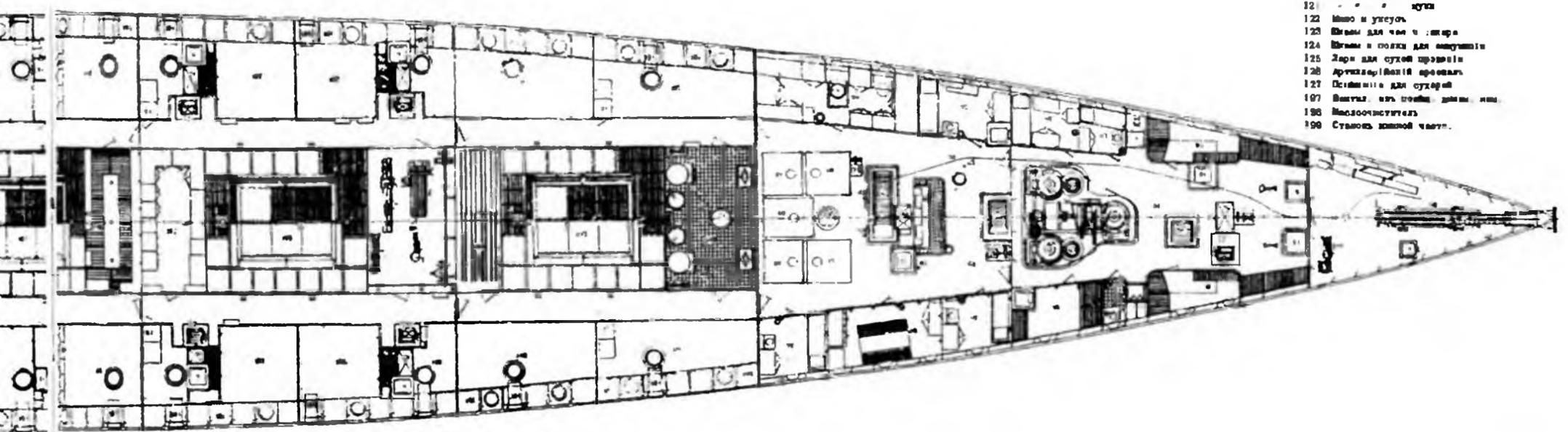
ЖИЛАЯ ПАЛУБА

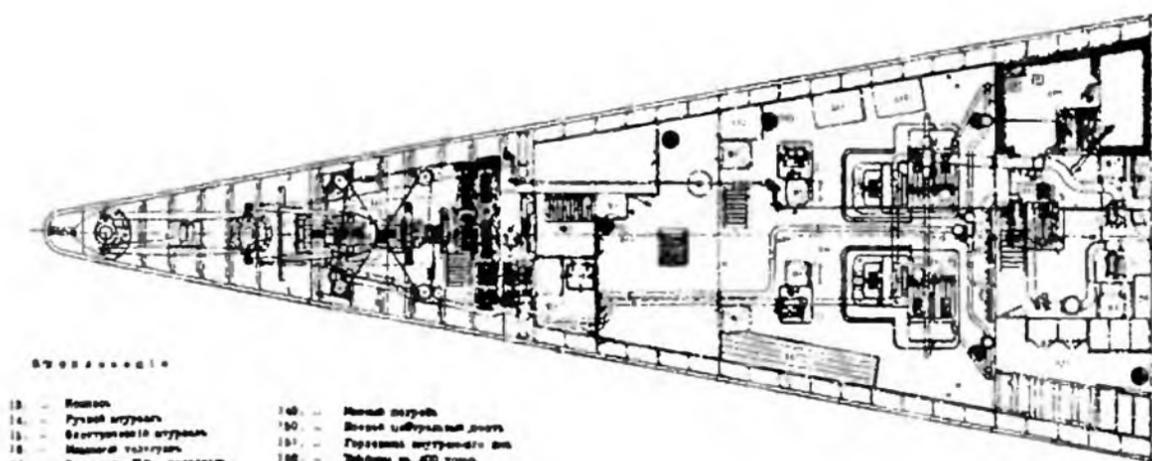


- 67. Водный электрический генератор
- 68. Руздукти для чистоты
- 69. Лебедка для подьема шлюп поь воды
- 70. Дюука
- 81. Кабуль а) Операторская палата б) сити-варь в) водопроводная рамка г) Оружьи в) в) уголки, лавки
- 82. Электрические станции
- 83. Палатры
- 178. Лодка Ванеса
- 182. Флаги - шлюп
- 183. Ступоры Вулканита
- 184. Лодка Томсона
- 185. Горючие ручки подачи
- 186. Лавки для троаа
- 187. Машини аппараты
- 188. Лебедка для будущего троаа
- 189. Лавочки для оруди
- 190. Кладовы для дров
- 191. Крайки 6 дров оруди
- 192. " " 76 " " "



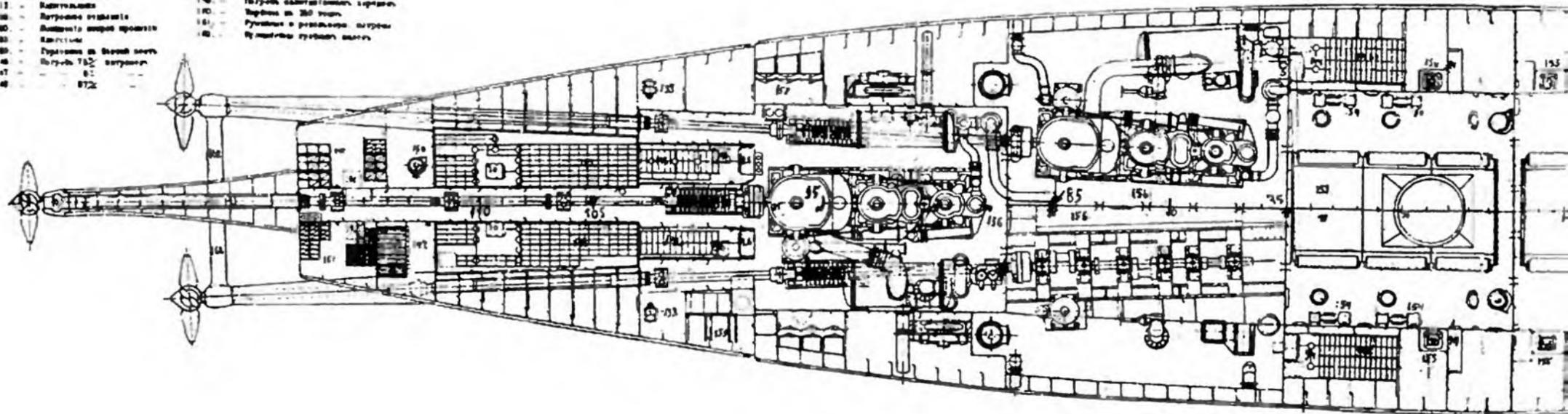
- 111. Промежи палата внешнего шлюп
- 112. Капитанская
- 113. Операторская палата - операционная
- 114. Дюука
- 115. Дюука
- 116. Шкаторная
- 117. Топки и брезенты
- 118. Фотографическая палата
- 119. Капеллерия
- 120. Помещение для масла
- 121. " " " " " "
- 122. Масло и угорь
- 123. Шлюп для чистоты
- 124. Шлюп и полки для амунции
- 125. Лавки для сухой провизии
- 126. Артиллерийский провизия
- 127. Палатры для сухой
- 128. Вентиляторы для дров
- 129. Маслоочиститель
- 130. Столбы изюной чистоты





- | | |
|--------------------------------|---|
| 8. Скользящие якоря | 124. Позиции для шкотов |
| 9. Трапы | 125. Траповые отделения |
| 10. Компасы | 126. Штеги и кресты от ступенчатой клин. брон. д. «54 |
| 26. Вентиляторы 76 паровых | 130. Позиции вокруг шкотов |
| 30. " " " " " " " " | 131. Ступенчатые клинья |
| 67. Цилиндры насосов | 132. Выгородка для элеватора |
| 72. Лебедки для подачи паровых | 133. Юнггоуты |
| 84. Шпанды | 134. Трубы выгородки паров. выгородки |
| 117. Топки и фланцы | |

- | | |
|------------------------------|------------------------------------|
| 13. Котельня | 149. Нижний палубный |
| 14. Рулевой механизм | 150. Нижний цилиндрический донный |
| 15. Вентиляционная установка | 151. Горизонтальная установка для |
| 16. Машина толкателя | 152. Трехлопастный винт |
| 25. Вентиляторы 76 паровых | 153. Котлы „Дальман“ |
| 30. " " " " " " " " | 154. Двигатель |
| 34. Газовый насос парового | 155. Турбины (редуктор насоса) |
| 37. Шпанды насоса | 156. Машины |
| 38. Вентилятор турбины | 157. Водный насос выгородки |
| 39. Шпанды насоса | 158. Машина насосов |
| 40. Шпанды насоса | 159. Паровый автоматический тормоз |
| 111. Котельня | 160. Трехлопастный винт |
| 112. Паровая установка | 161. Рулевые и раздаточные насосы |
| 113. Позиция перед проходом | 162. Рулевые насосы |
| 114. Котельня | |
| 115. Паровая установка | |
| 116. Паровый насос | |
| 117. Паровый насос | |
| 118. Паровый насос | |



вые доски. Такой же настил был и на палубе, но толщиной всего 64 мм. Батарея и броневая палубы покрывались линолеумом, лишь в районе шпиль имелся тиковый настил толщиной 114 мм.

Для обеспечения непотопляемости корпус под броневой палубой разделялся на 14 отсеков главными водонепроницаемыми переборками. В районе КО и патронных погребов устанавливались продольные переборки. Они изготовлялись из листов стали и имели переменную по высоте толщину: от 10 мм внизу до 8 мм в верхних рядах. Стыки листов со стороны котельных отделений тщательно зачеканивались. Продольные переборки нигде не пересекались поперечными, которые по высоте имели также переменную толщину. Нижний (из листов толщиной 10 мм) и верхний (из листов толщиной 8 мм) пояса имели тавровые стойки для скрепления листов между собой по пазам. Прочность и герметичность проверялась наливом воды в отсеки.

Выше броневой палубы корпус разделялся всего на четыре отсека: носовой (1—35-й шпангоуты), котельный (37—75-й шпангоуты), машинный (75—98-й шпангоуты) и кормовой (98—128-й шпангоуты). Помимо этого, 15 водонепроницаемых от-

делений имелось в двойном дне (их использовали для хранения пресной воды и масла) и 12 в двойном борту (по 6 с каждой стороны). Кроме того, для повышения живучести крейсер имел коффердамный пояс, в который входили и «клиновы» отсеки.

На кораблях установили по две мачты цилиндрического сечения внутренним диаметром 762 мм, изготовленные Петербургским Металлическим заводом из стальных листов толщиной 8 мм. Шпоры (основания) мачт крепились к броневой палубе. Их высота от шпора до топа 23,8 м у фок-мачты и 21,6 м у грот-мачты. Высота от верхней палубы до топа 18,2 м у первой и 17,0 м у второй. Продолжением стальных мачт служили деревянные фок- и грот-стенги, каждая высотой порядка 10 м.

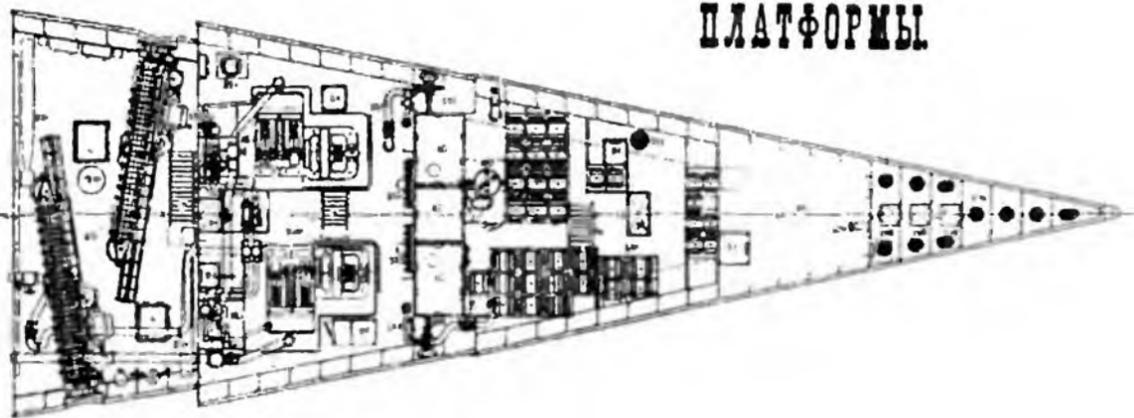
Бронирование

Поскольку на крейсерах типа «Диана» броневая пояс не предусматривался проектом, все жизненно-важные части корабля прикрывались от снарядов противника только карапасной защитной палубой со скосами, из экстрамягкой никелевой стали. Ее горизонтальная часть от 16 до 126 шпангоута проходила на высоте

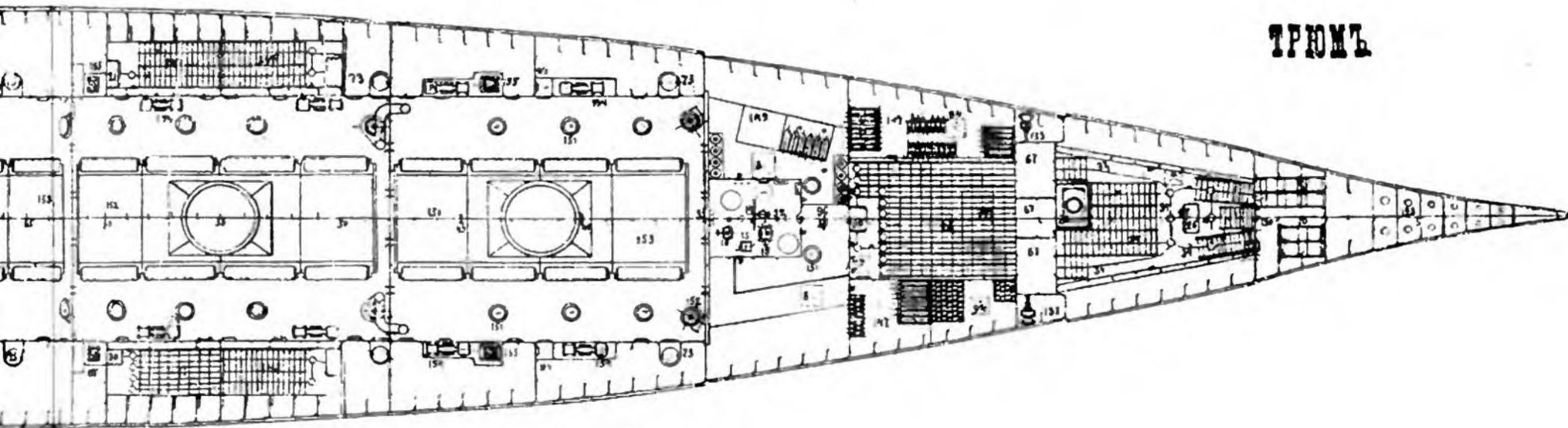
ПЛАТФОРМЫ

- 143. Яма для локса
- 143. " " " " винтовая палуба
- 144. " " " " электр. аппаратура
- 145. Выходные ручки для приборов
- 146. " " " " для палубы
- 148. Вентиляторная
- 149. Воздушный насос
- 149. Смотровые

- 150. Рабочий стол
- 150. Доски для электр. аппаратуры
- 157. Подъемные механизмы аппаратуры
- 158. Механизм Уайтхеда
- 159. Горизонтальная ось боевой палубы
- 160. Вентиляторная конструкция
- 161. " " " " " "



ТРЮМЪ



0,6 м над ватерлинией, плавно опускаясь в оконечностях под воду. В носу она подкрепляла таранный форштевень, а в корме соединялась с ахтерштевнем за головкой баллера руля. В районе МО, чтобы оставалось необходимое рабочее пространство над цилиндрами машин, броневая палуба настилалась на высоте 1,1 м над уровнем воды. Скосы, компенсирующие отсутствие поясной брони, шли под углом 40 градусов, соединяясь с внешней обшивкой корпуса на 1,35 м ниже ватерлинии, а с горизонтальным участком броневой палубы — на расстоянии примерно 2,5 м от борта. Их толщина в средней части составляла 63,5 мм, а к борту, там, где дополнительную защиту давала толщина воды, и к оконечностям уменьшалась до 50,8 мм. Броня укладывалась на однослойную 12,7-мм настилку. В горизонтальной части броневая палуба набиралась из 38-мм плит, положенных также на однослойную подложку из листов мягкой судостроительной стали толщиной не более 12,7 мм.

Тонкая горизонтальная броня крепилась заклепками непосредственно к полкам бимсов, поддерживающих защитную палубу. А более толстые плиты скосов соединялись с набором и настилкой болтами

с винтовой нарезкой и гранеными шляпками. Такое крепление посчитали возможным применить, поскольку под скосами почти на всем протяжении находились угольные ямы, поэтому отскакивающие во время боя шляпки болтов значительного вреда нанести не могли. Для защиты личного состава и механизмов в тех местах, где скос приходился над машинными отделениями, от обломков болтов и заклепок, соединяющих палубную броню с настилкой, под бимсами сделали легкую сплошную подшивку.

Помимо карапасной палубы защитой котельным отделениям служили бортовые угольные ямы и коффердамы. Люки машинных отделений снабдили броневыми крышками толщиной 25,4 мм. Кожухи котельных отделений между броневой и батарейной палубами покрыли 38-мм вертикальной броней. Защитой дымоходов, а также вентиляционных шахт машинных и котельных отделений от крупных осколков служили броневые колосники.

На втором ярусе носовой надстройки размещалась боевая рубка, обшитая 152-мм броневыми плитами, в которой были сосредоточены все средства управления кораблем и его оружием в бою. Ее крышу с целью уменьшения вредного вли-

яния на магнитные компасы изготовили из 51-мм маломангнитной стали. Сзади вход в рубку прикрывал защитный экран из 152-мм плит. Коммуникационная труба, в которую заключили кабели рулевого привода, машинных телеграфов, приборов управления огнем, от дна боевой рубки до защитной палубы изготовили из брони толщиной 89 мм. Приводы управления в тех местах, где они выходили из-под карапасной палубы, защищались 38-мм броневыми коробами.

Артиллерия прикрытий практически не имела, за исключением 16-мм стальной «кормовой защиты» на 116 шпангоуте, которая закрывала с кормовых курсовых углов от осколков и волны орудия и их прислугу на верхней палубе. Снарядные элеваторы бронировались 38-мм плитами от защитной палубы до места выгрузки боезапаса.

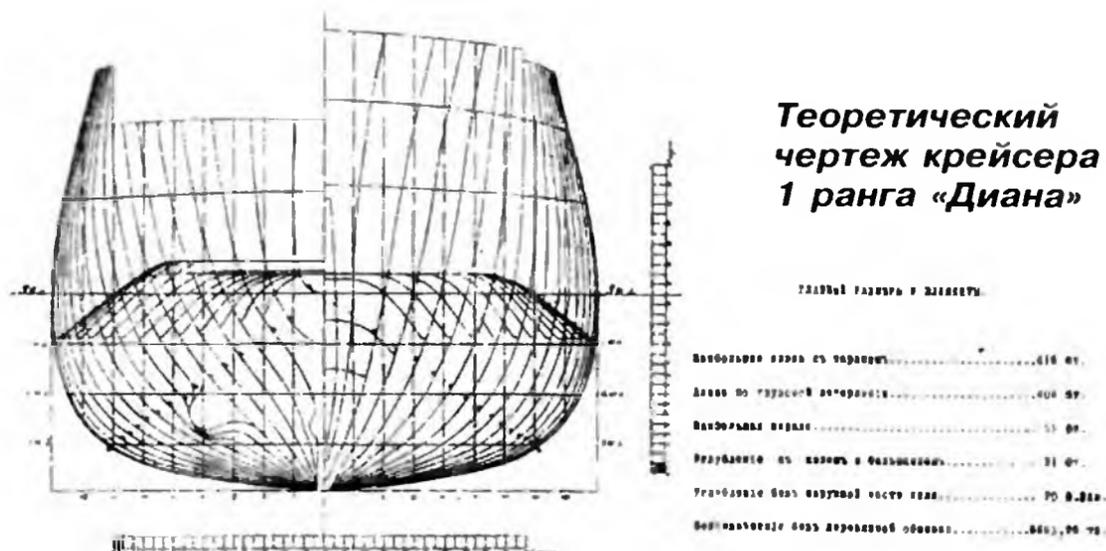
Вооружение

В окончательном варианте вооружение крейсеров состояло только из скорострельных орудий — восьми 6-дюймовок

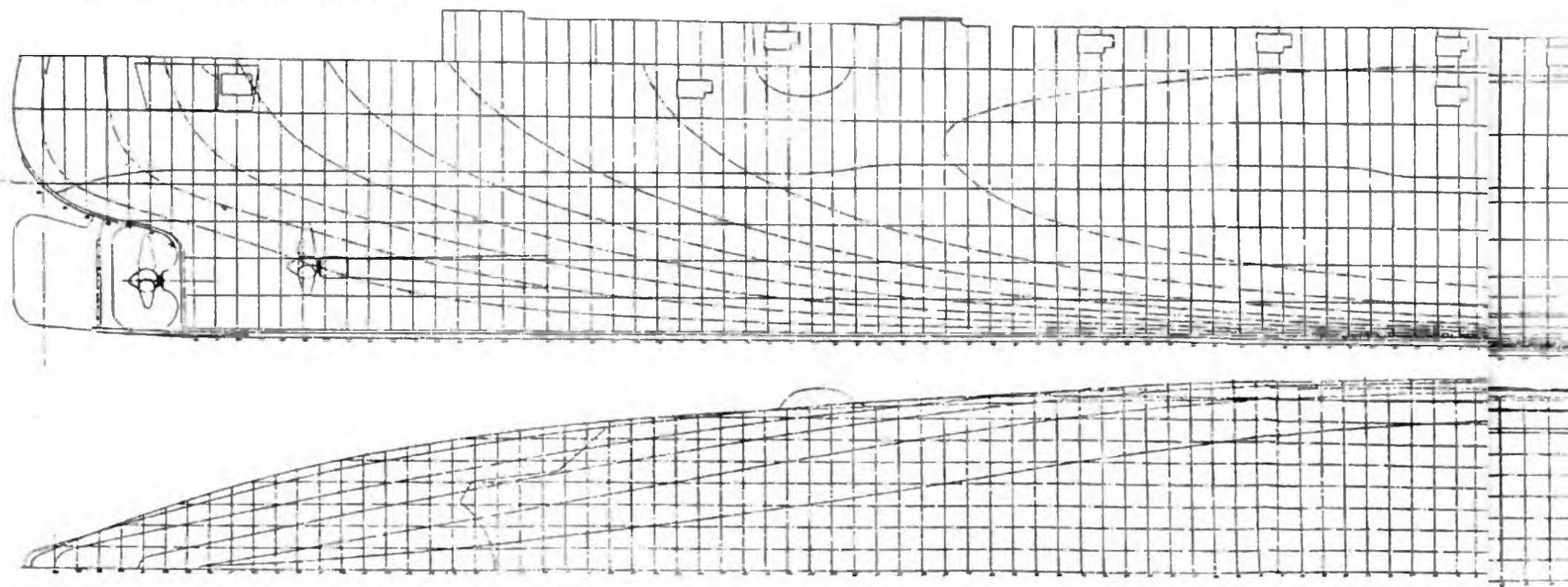
Канэ, двадцати четырех 75-мм пушек той же системы и восьми одноствольных 37-мм артустановок Гочкиса. Для повышения огневой мощи десанта «Диана», «Паллада» и «Аврора», как корабли 1 ранга, получили по две 63,5-мм пушки Барановского на колесных лафетах. Вооружение дополняли три торпедных аппарата калибром 381 мм, а также 35 сфероконических мин заграждения и два минных катера, способных нести метательные мины.

Главный калибр крейсера составляли восемь 152-мм патронных пушек системы Канэ с длиной ствола 45 калибров (6,84 м) в палубных установках. На полубаке и на юте располагались погонное и ретирадное орудия соответственно. Еще одна пара 6-дюймовок, размещавшаяся по борту на спонсонах, сразу за полубаком, теоретически имела возможность стрелять по линии киля. Так же, как и пара, стоявшая в корме за защитой. Но если первая из них могла вести огонь в нос по курсу корабля, то вторая — по корме. Еще две 6-дюймовки располагались на 45-м шпангоуте и имели углы обстрела по 60 градусов в обе стороны от траверза.

Ствол орудия представлял собой толстостенную трубу, скрепленную до половины длинным кожухом и муфтой, нагнанной на казенную часть. Нарезная часть имела длину 5,35 м. Вращательное движение снаряду придавали 38 нарезов прогрессивной крутизны. Затвор поршневой. Станки обеспечивали максимальные углы наведения по вертикали от -6° до $+15^\circ$. При максимальном угле возвышения дальность стрельбы достигала 9800 м.



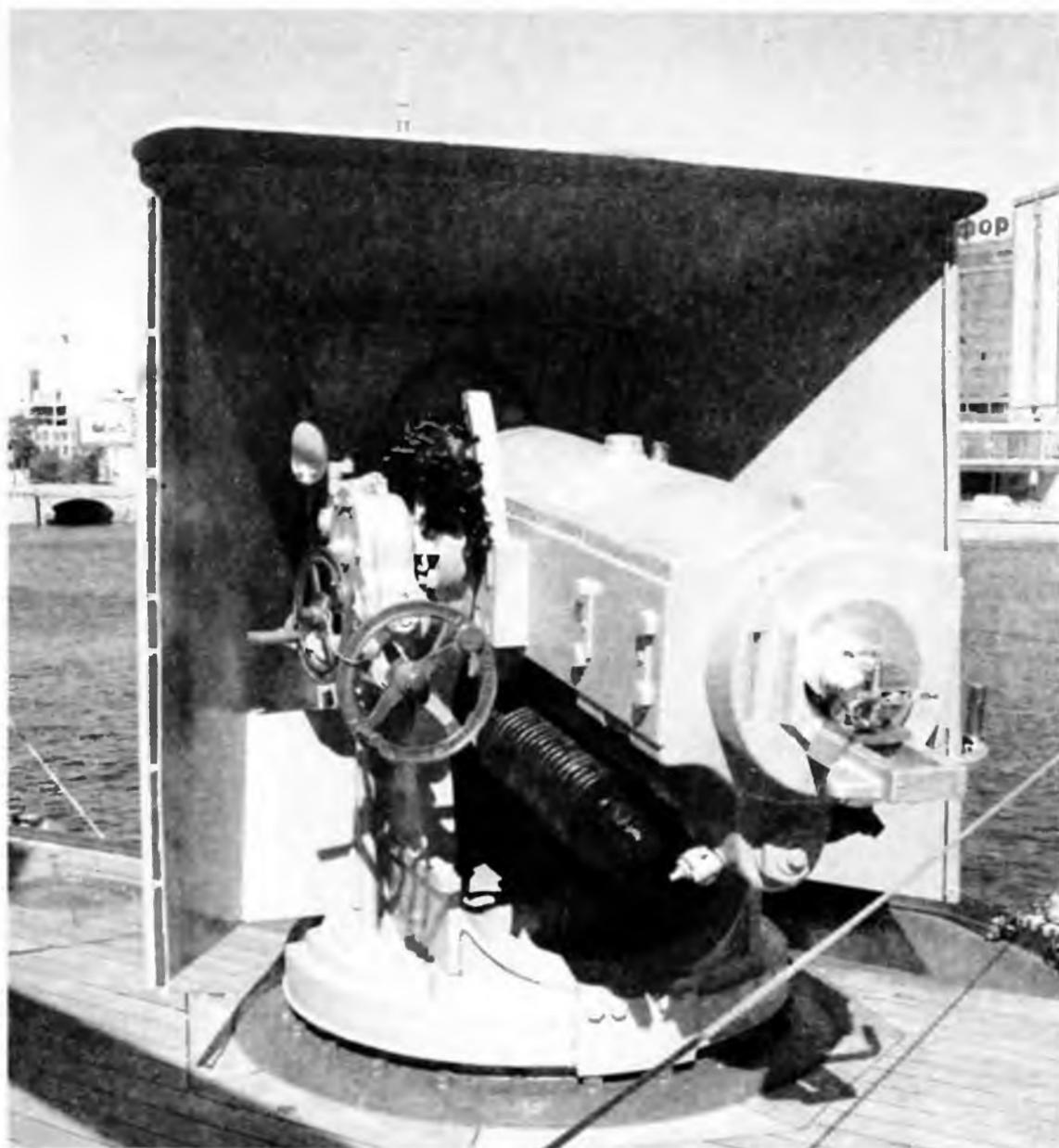
ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ ЧЕРТЕЖЪ.



Величина секторов обстрела по горизонту зависела от места установки орудия.

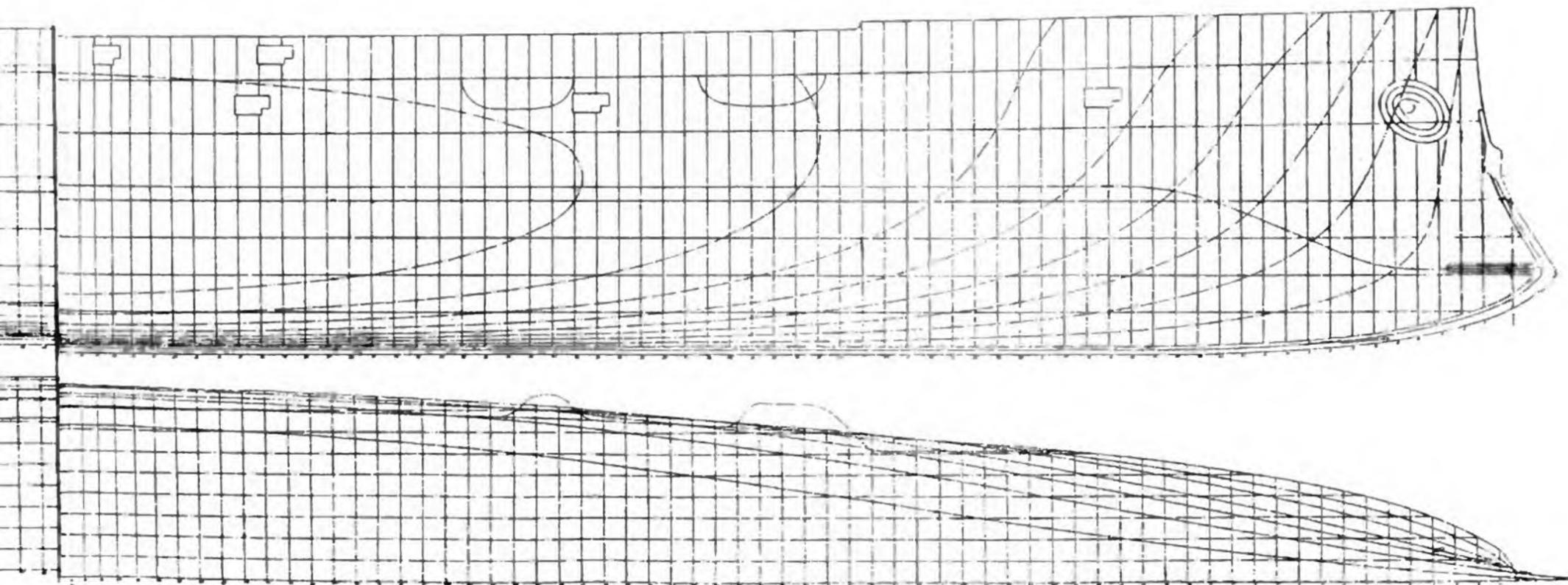
Масса артиллерийской установки составляла 11,8 т. Заряжание — раздельно-гильзовое. Техническая скорострельность — 5 выстрелов в минуту при механической подаче снарядов и 2 выстрела — при ручной. Снаряд массой 41,4 кг выбрасывался из пушки 12-килограммовым метательным зарядом бездымного пороха с начальной скоростью 792 м/с. Боезапас на каждое орудие состоял из 176 выстрелов. В боекомплект входили бронебойные, фугасные и шрапнельные снаряды. Весь боекомплект 6-дюймовок (1414 выстрелов) хранился в четырех погребах №2, 5, 11 и 12. Первые два из них размещались в носовой части крейсера (между 22 и 28 шпангоутами), а два — в кормовой (между 104 и 113 шпангоутами). Снаряды и заряды хранились в специальных беседках, по 4 штуки, в которых и подавались к шахтам элеваторов, а далее при помощи электрических лебедок грузоподъемностью 0,32 т поднимались на верхнюю палубу. От мест выгрузки к орудиям беседки транспортировались по подвесной монорельсовой системе.

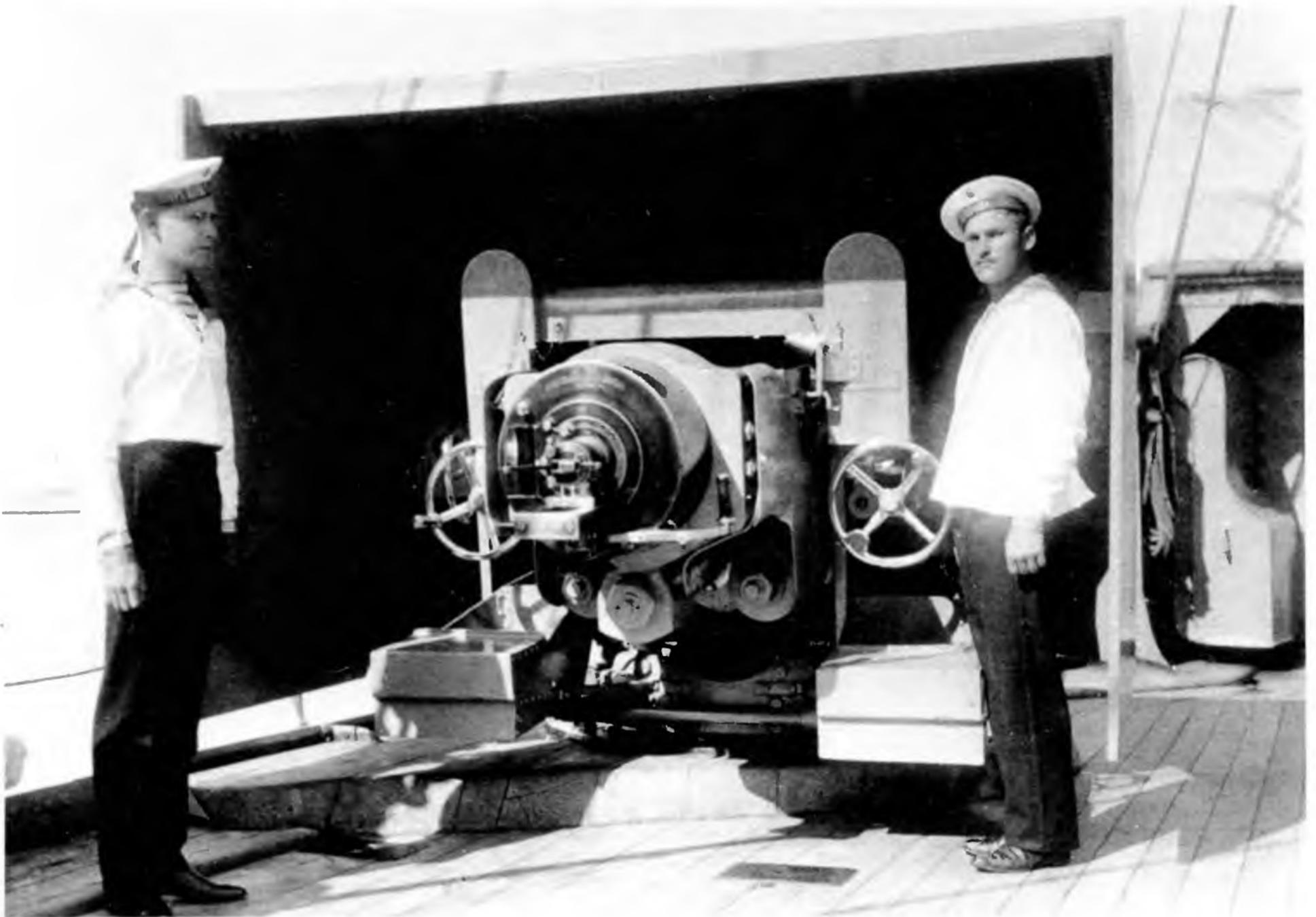
Противоминный калибр крейсера состоял из двадцати четырех 75-мм пушек Канэ с длиной ствола 50 калибров (3,75 м) на вертикальных станках системы Меллера. Они располагались побортно, по 12 орудий на верхней и батарейной палубах, теоретически обеспечивая обстрел миноносцев по всему горизонту. Пара пушек на батарейной палубе размещались в столовой (салоне) командира и благодаря специальным нишам могла вести огонь



прямо по корме. Еще пару 75-миллиметровок поставили в носу на 19 шпангоуте, что позволяло ей стрелять по курсу корабля. Остальные орудия располагались между 41 и 106 шпангоутами на двух уровнях. Причем две 75-мм пушки на верхней палубе на 101 шпангоуте, чтобы

6-дюймовое орудие «Авроры» с береговым щитом, современный вид





придать им большие углы обстрела, поставили на спонсонах. Поскольку прицел крепился на левой цапфе, орудия по-походному разворачивались этой стороной внутрь корпуса крейсера, т. е. по правому борту в нос, а по левому в корму.

Конструктивно ствол орудия практически полностью повторял 6-дюймовку. Достаточно толстостенная труба скреплялась на половину длины кожухом. А казенная часть получала дополнительную прочность за счет нагнанного на нее добавочного скрепляющего кольца. Нарезная часть длиной 2,94 м образовывалась 18 нарезами прогрессивной крутизны. Затвор поршневой. Станок обеспечивал максимальные углы наведения по вертикали в пределах от -10 до $+20^\circ$. Максимальная дальность стрельбы 75-мм пушек достигала 7000 м. По горизонту орудие наводилось при помощи плечевого упора.

Масса установки порядка 2 т. Заряжание — унитарное, что обеспечивало повышенный темп стрельбы. Скорострельность составляла 10 выстрелов в минуту при механической подаче и 4 — при ручной. Скорость снаряда массой 4,9 кг у дульного среза достигала 823 м/с, для чего понадобился метательный заряд в 1,5 кг бездымного пироксилинового пороха. Боезапас состоял из 260 выстрелов на каждое орудие. Все они (6240 шт.) хранились в беседках по 16 штук в восьми пог-

ребах, которые размещались: № 1, 3, 7 — в средней части корабля; № 9 — в кормовой, по правому борту; № 4, 6, 8, 10 — симметрично им по левому борту. Первоначально для 75-мм пушки разработали только бронебойные снаряды. Боезапас подавался на верхнюю и батарейную палубу в тех же беседках, в которых хранился, при помощи лебедок грузоподъемностью 0,16 т по бронированным трубам элеваторов. Беседки раскатывались к орудиям по монорельсам.

Для отражения атак минных катеров и уничтожения личного состава на палубах атакующих миноносцев на ближних дистанциях крейсер снабдили восемью одноствольными 37-мм пушками Гочкиса с длиной ствола 22,8 калибра (0,84 м) на гидравлических станках Алексева. Эти орудия размещались следующим образом: четыре на боевом марсе фок-мачты, две на носовом и две на кормовом мостиках.

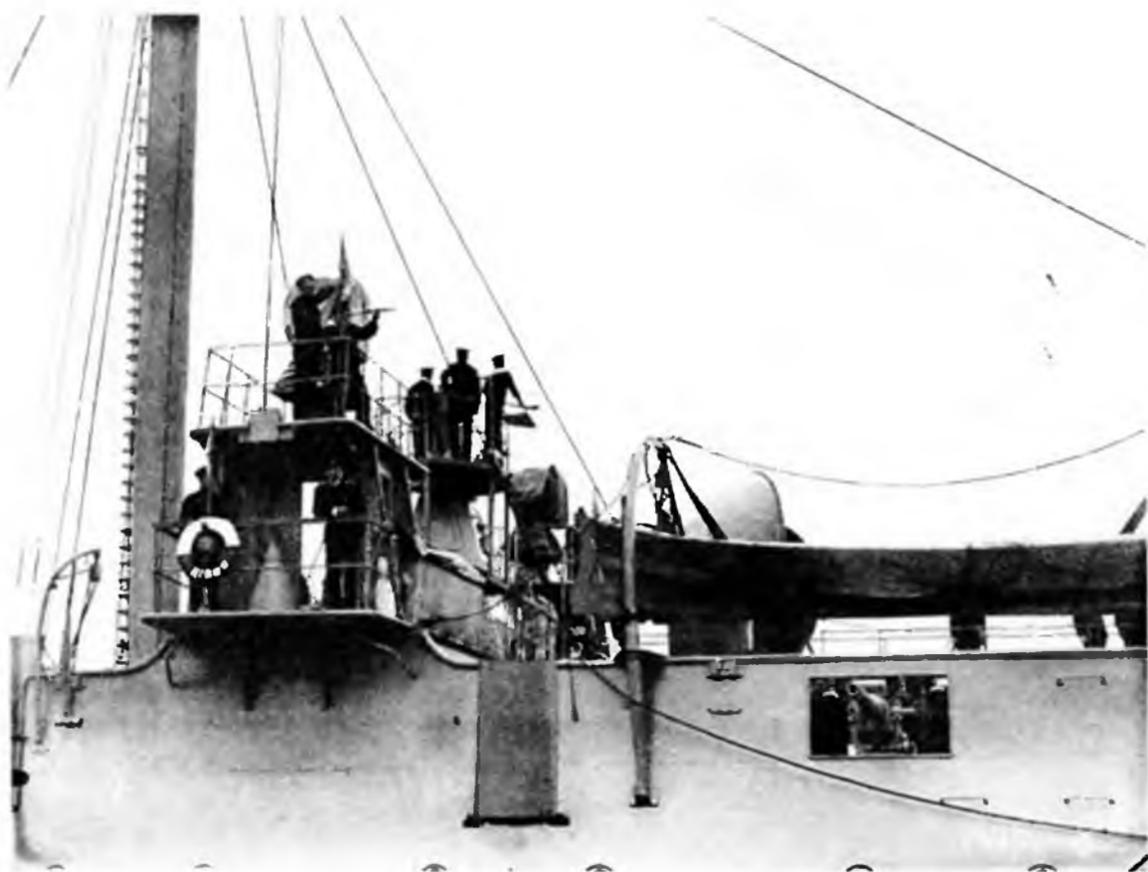
Ствол скорострелки — моноблок с навинченным цапфенным кольцом — имел нарезную часть длиной 0,62 м. Число нарезов — 12, постоянной крутизны. Затвор — вертикальный клиновой. Дальность стрельбы при угле возвышения $+11^\circ$ составляла 2778 м. В обеих плоскостях пушка наводилась при помощи плечевого упора.

Масса установки составляла 122,8 кг, из которых 90 кг приходились на станок,

*На предыдущей странице:
6-дюймовые орудия крейсера «Диана» до установки удлиненных щитов (вверху) и после (внизу), 1908—1910 гг.*



Подача беседок с 6-дюймовыми зарядами к орудиям по монорельсу. Крейсер «Аврора», 1908 г.



Фрагмент правого борта крейсера «Диана»: кормовая прожекторная площадка и порт 75-мм палубного орудия, примерно 1908 г.

что позволяло использовать их для вооружения паровых катеров. Заряжание унитарное. Теоретическая скорострельность достигала 30 выстрелов в минуту, при хорошо тренированной прислуге. Снаряд массой 0,5 кг имел начальную скорость 442 м/с. Метательный заряд состоял из 38 г бездымного пороха. Боезапас составлял 600 выстрелов на орудие и хранился в деревянных ящика (по 20 патронов) в двух погребах. Носовой вмещал 3600 выстрелов, кормовой — 1200 патронов, для 37-мм пушек кормового мостика. Ящики с патронами к 37-мм пушкам, размещенным на боевом марсе на высоте 12 м, подавались с помощью элеватора, проходящего внутри мачты диаметром порядка 762 мм.

Для вооружения корабельного десанта при высадке его на берег, помимо личного оружия, предназначались две 63,5-мм пушки системы Барановского. По-походному они размещались на верхней палубе по сторонам от светлого люка офицерской кают-компания и корабельных станков не имели.

Боезапас к ним — 1440 снарядов (по 5 снарядов в ящике) — хранился в том же кормовом погребе, что и патроны к 37-мм пушкам.

Вся артиллерия, за исключением пушек Барановского, была поставлена с Обуховского сталелитейного завода Морского ведомства.

Для управления артиллерийским огнем на крейсерах смонтировали приборы, поставленные Петербургским электромеханическим заводом «Н.К.Гейслер и К°». В комплект ПУАО входили 2 боевых указателя, 2 сигнальных указателя, 2 снарядных указателя, 2 дальномерных циферблата — по одному в боевой рубке и в центральном боевом посту, 34 башенных циферблата, устанавливаемых у орудий, 14 снарядных циферблатов, которые размещались в погребах. Помимо этого, в нее по проекту входили шесть дальномерных станций с дальномерными ключами Люжоля-Мякишева (угломерами), которые располагались по одному на марсах и четыре в любом назначенном руководителем стрельбой месте, удобном для измерения дистанции до цели. Система ПУАО позволяла руководящему стрельбой офицеру управлять артиллерийским огнем как корабля в целом, так и каждого орудия в отдельности. Позднее для измерения дистанции до цели в Англии у фирмы «Армстронг»

Характеристики артиллерии крейсеров типа «Диана»

	6"	75-мм	2,5"	37-мм
Калибр орудия, мм	152,4	75	63,5	37
Длина ствола, клб	45	50	19,8	23
Число нарезов	38	18	20	12
Бес ствола, т	5,82	87,9	0,11	0,13
Тип затвора	П	П	П	К
Бес бронебойного снаряда, кг	41,5	4,9	2,6	0,5
Вес заряда, кг	12,9	1,5	0,4	0,035
Тип пороха	БД	ДБ	ДЧ	БД
Нач. скорость снаряда, м/с	790	823	370	440
Вес установки, т	13,7	1,7	0,36	0,17
Высота линии огня, мм	1150	1115	864	
Углы наведения, град	20/6	20/15	19/—	11/—
Дальность, кбт	61	42	10	15
Скорострельность, выстр./мин	5	10	5	20
Боекомплект, выстр.	1414	6240	1440	4800
Расчет, чел.	6	4	3	3

Примечание: П — поршневой, К — клиновой, БД — бездымный, ДЧ — дымный черный

закупили дальномеры системы Барра и Струда, по одному для каждого крейсера. Они имели базу 4,5 фута (1,38 м) и, как правило, размещались на марсе фок-мачты.

Артиллерийское вооружение дополняли три неподвижных торпедных аппарата калибром 381 мм, один надводный выдвижной в форштевне и два подводных траверзных щитовых, на носовой платформе между 29 и 35 шп. над центральным постом. Их боезапас составляли 8 самодвижущихся мин Уайтхеда, длиной 5,18 м, калибром 15 дюймов, с дальностью хода до 1500 м (торпед), две из которых предназначались для носового ТА и по три для бортовых. Аппараты позволяли при помощи сжатого воздуха произвести выстрел на скорости до 17 узлов, для этого бортовые подводные ТА оборудовались специальными выдвижными щитами, которые предохраняли торпеду от переламывания при выходе из трубы.

Поскольку минные аппараты были неподвижны, их наводка производилась корпусом корабля с помощью трех прицелов (по одному для каждого аппарата), установленных в боевой рубке. Резервные прицелы для траверзных аппаратов крепились по одному в иллюминаторах ставней погрузочных минных портов на батарейной палубе. Для погрузки торпед у минных портов смонтировали поворотные минбалки, а для их транспортировки под подволоком батарейной палубы проложили рельсы.

Крейсер принимал также 35 сфероконических мин заграждения, которые могли устанавливаться как с минного плотика, так и с парового катера или гребного барказа. Два корабельных паровых катера в случае необходимости вооружались съемными минными аппаратами для стрельбы метательными минами. Последние выбрасывались из труб с помощью пороховых зарядов. На корабле хранилось шесть комплектов таких мин длиной 4,57 м и калибром 254 мм, которые вместе с аппаратами по-походному размещались на выгородке машинного отделения на батарейной палубе.

В качестве пассивной защиты от атак миноносцев противника на открытых рейдах служили противоминные сети заграждения, сплетенные из металлических тросов. Они вывешивались по бортам на 20 специальных металлических трубчатых шестах. При необходимости корабль мог двигаться с поставленными сетями, но только малым ходом (до 6 узлов), так как при увеличении скорости нижний край сетей начинал всплывать.

Энергетическая установка

Крейсер приводили в движение три одинаковые паровые машины тройного расширения, каждая из которых вращала свой винт. Суммарная мощность главных механизмов составляла 11 610 инд. л.с. (3х3870 и.л.с.). Каждая машина имела по три цилиндра, отлитых из плотнотермостого чугуна, диаметром 800, 1273 и 1900 мм, и рассчитанные на рабочее давление в 12,9 атм (высокое), 5,5 атм (среднее) и 2,2 атм (низкое) соответственно, рубашки которых поддерживались 12 стальными колоннами, скрепленными с фундаментными досками. Внутри корпусов цилиндров перемещались поршни со штоками диаметром 165 мм, выточенными из ковальной стали. Длина хода поршня составляла 870 мм. Их вертикально-поступательное движение преобразовывалось во вращательное коленчатым валом с помощью шатунов из ковальной стали длиной между центрами 173 мм.

Каждый из коленчатых валов, состоял из двух частей и был изготовлен на французских заводах. В Россию они доставлялись готовыми к установке. Наружный диаметр шеек каждого коленчатого вала составлял 330 мм, а внутренний — 165 мм. У кормовой машины, посредством упорного вала наружным диаметром 321 мм и внутренним 159 мм, вращение передавалось на дейдвудный вал диаметром 330 мм и 165 мм соответственно. Первый из них имел 11 упорных колец (дисков, выкованных вместе с валом) с общей полезной упорной поверхностью 0,9 м² и помещался в открытые упорные подшипники, с подковообразными скобами из литой стали, залитыми белым металлом (баббитом). Дейдвудные валы стояли в баккаутных подшипниках, т.е. имели вставки из так называемого железного дерева (баккаута). Поскольку у бортовых машин валопрофильные имели большую длину, то между упорным и дейдвудным валами вставили промежуточный вал внешним диаметром 321 мм и внутренним 159 мм.

Свежий пар в каждый из главных механизмов подавался через детандер, который понижал давление с 17,2 атм в главном паропроводе до 12,9 атм на входе в ЦВД. А отработанный поступал в индивидуальный для каждой машины холодильник, с охлаждающей поверхностью 629,6 м². Их общая охлаждающая поверхность составляла 1887,5 м². Пар в каждом из холодильников охлаждался на внешних поверхностях 2884 латунных трубок длиной 3660 мм наружным диаметром 19 мм, по которым циркуляционными помпами

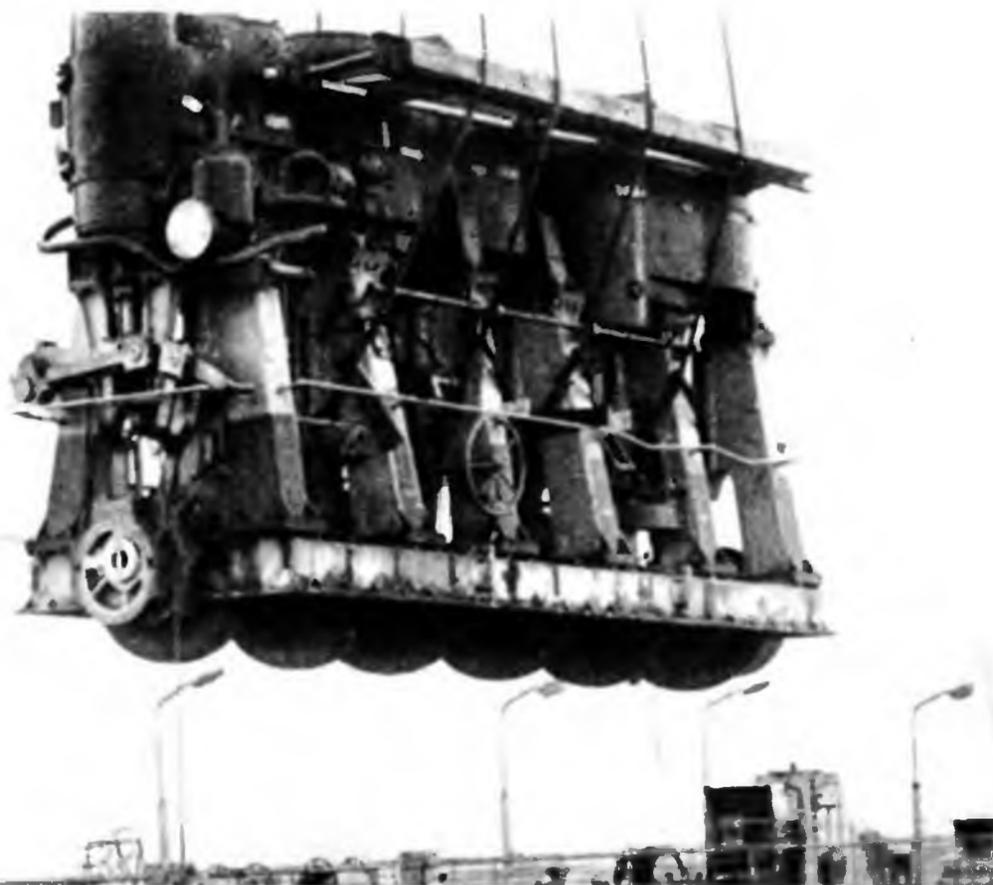
прокачивалась забортная вода. Последние размещались в каждом МО и приводились в действие двухцилиндровыми паровыми машинами. Для откачки конденсата водяной и паровоздушной смеси из полостей холодильника в тепловой ящик, каждый из них имел один воздушный (мокровоздушный) насос. Подача пара в цилиндры регулировалась золотниковым механизмом.

Главный паропровод имел диаметр 279 мм, питательный — 102 мм, продувальный — 89 мм, бесшумного продувания (в холодильник) — 127 мм. Диаметр приемных забортных и отливных труб циркуляционных помп составлял 444 мм. Все трубы больше 7 дюймов делались из стали, остальные из меди цельнотянутыми, обмотанные проволокой того же металла. Паропроводы обшивались асбестом и покрывались поверх него листами вороненого железа.

Три трехлопастных винта из пушечного металла, близкого по составу к морской бронзе, каждый диаметром 4090 мм, при полной мощности машин по контракту должны были делать по 135 об/мин. Лопасти крепились к ступицам болтами из ковanej латуни, что позволяло изменять шаг винта. Правый и средний винты имели левое вращение, левый — правое.

Каждая машина имела двухцилиндровые паровые валоповоротные механизмы (один оборот за 10 мин.), а также ручные приводы. Помимо этого они оснащались предохранительными и продувными клапанами, счетчиками оборотов на один миллион, восьмисуточными часами, индикаторами для снятия диаграмм и т.д.

Демонтаж паровой машины «Авроры» во время реконструкции крейсера в 1984—1987 гг.



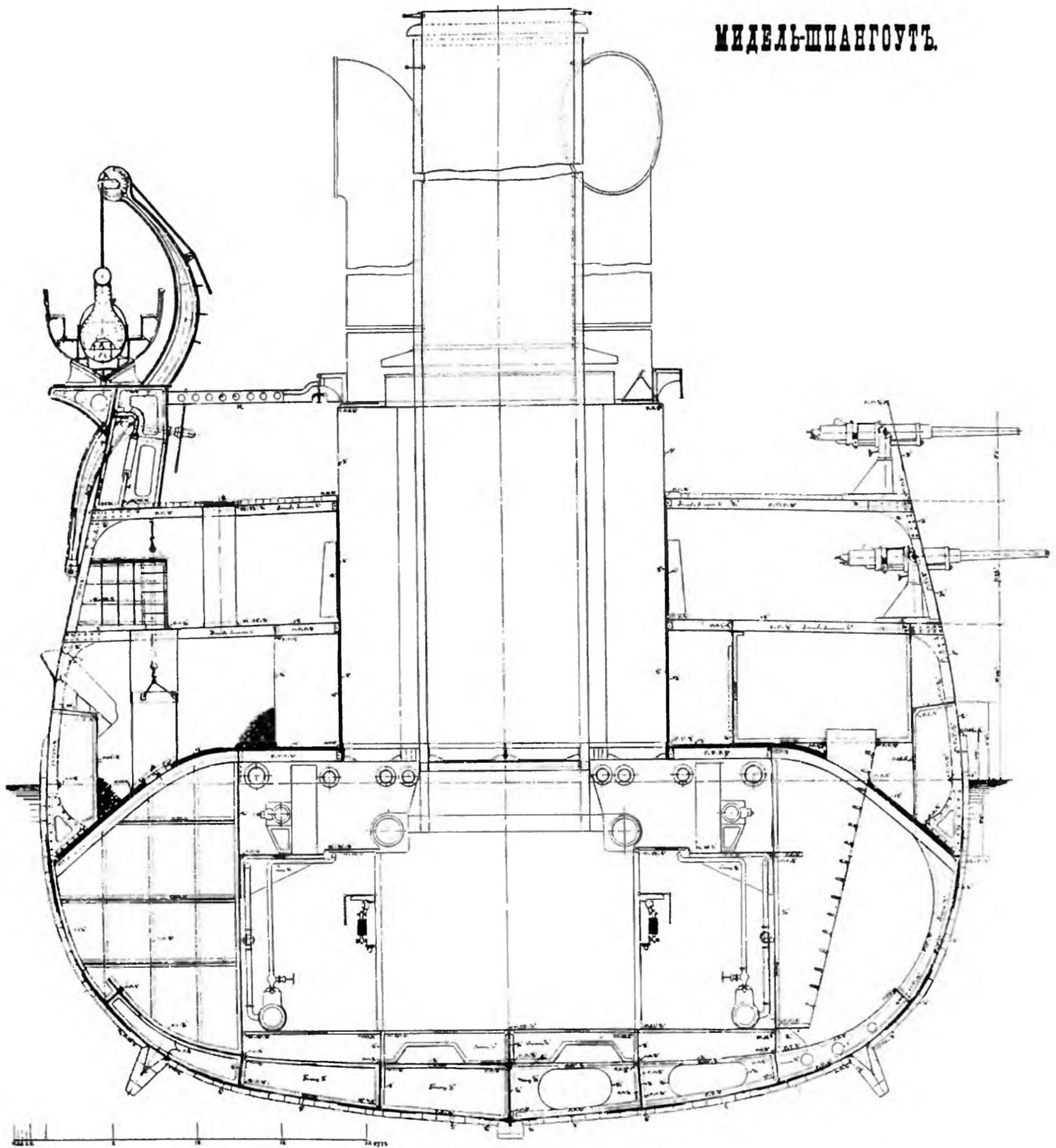
По проекту для конденсации пара от вспомогательных механизмов, расположенных по всему кораблю, предназначался вспомогательный холодильник с охлаждающей поверхностью 377,6 м², снабженный собственной циркуляционной помпой. Была также усовершенствована схема охлаждения отработавшего в кипятильниках (и вообще всех вспомогательных механизмах) пара. Однако по опыту первых выходов «Паллады» выяснилось, что в случае течи в его трубках могли выйти из строя все котлы корабля. Поэтому систему отвода отработанного пара усовершенствовали. После проведенных доработок пар в случае необходимости мог поступать и в любой из холодильников главных механизмов, что разгружало вспомогательный холодильник и намного повышало живучесть системы охлаждения отработавшего пара.

Всего цистерны крейсера вмещали 332 т котельной воды и 135 т воды для бытовых нужд. Для восполнения ее запасов в море служили два испарителя системы Круга общей производительностью 60 т в сутки, помещавшиеся на броневой палубе между 37 и 39 шп. Пар из котла поступал в змеевик аппарата, который в свою очередь нагревал морскую воду, доводя ее до кипения. Полученный таким образом пар отводился в один из конденсаторов (холодильников), где и превращался в жидкость.

Главные и вспомогательные механизмы запитывались паром от 24 котлов Бельвиля модели 1894 г., в трех группах: носовой, кормовой и средней, поставленных топками к борту, по четыре в ряд, в соответствующих отделениях. В носовом и кормовом КО стояло по восемь котлов, каждый из которых имел восемь элементов. В среднем — шесть котлов, имеющих по девять элементов, и два котла — по восемь элементов. Каждый из элементов имел по 20 водонагревательных трубок длиной 2230 мм большого диаметра 115 мм и располагался в топках под небольшим углом. В нижних рядах, а всего в каждом котле их было десять, трубки имели более толстые стенки, чем остальные. Общая площадь колосниковых решеток составляла 108 м², а поверхность нагрева 3355 м².

Питание котлов водой обеспечивали 12 паровых донок (насосов) системы Бельвиля производительностью 17 м³/ч, которые устанавливались по четыре в каждом котельном отделении (по две на борт). По проекту четыре котла в каждом КО запитывались только от двух донок своей группы. Как показала первая кампания «Паллады», при выходе из строя обеих донок

МИДЕЛЬ-ШПАНГОУТЪ.



котлы данной группы приходилось выводить из действия. По предложению Н.М.Гредякина схему подключения донок доработали таким образом, что все они могли снабжать водой любой из котлов своего КО.

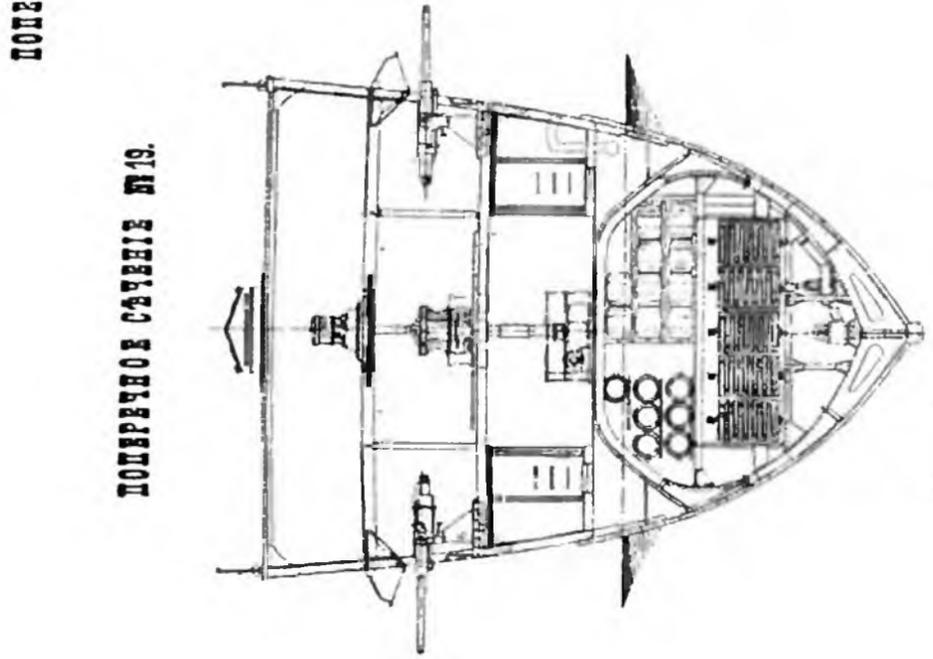
Для подвода свежего воздуха (для нормального сжигания 1 кг угля требовалось 26 м³ воздуха) каждая группа котлов име-

ла по две воздухоподводящие машины Тириона с паровым приводом. Общая производительность шести воздушных насосов составляла 3000 м³/ч. Дымоходы всех котлов каждой из трех кочегарок сводились в свою дымовую трубу общим сечением отверстий 17,4 м². Высота труб от колосниковых решеток 27,4 м. Каждое котельного отделения оборудовалось двумя лифта-

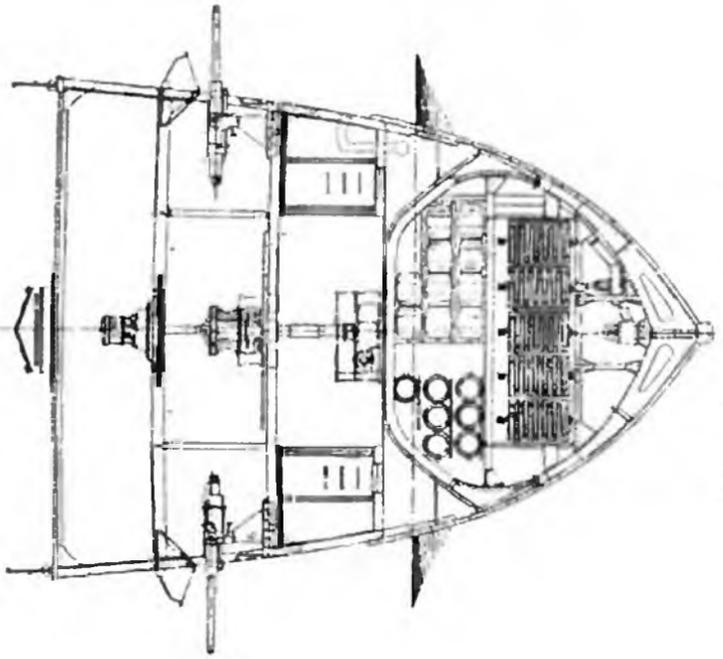
**Мидель-шпангоут
крейсера 1 ранга
«Диана»**
Копия подлинного
чертежа

Поперечные сечения крейсера 1 ранга «Диана»
Копии подлинных чертежей

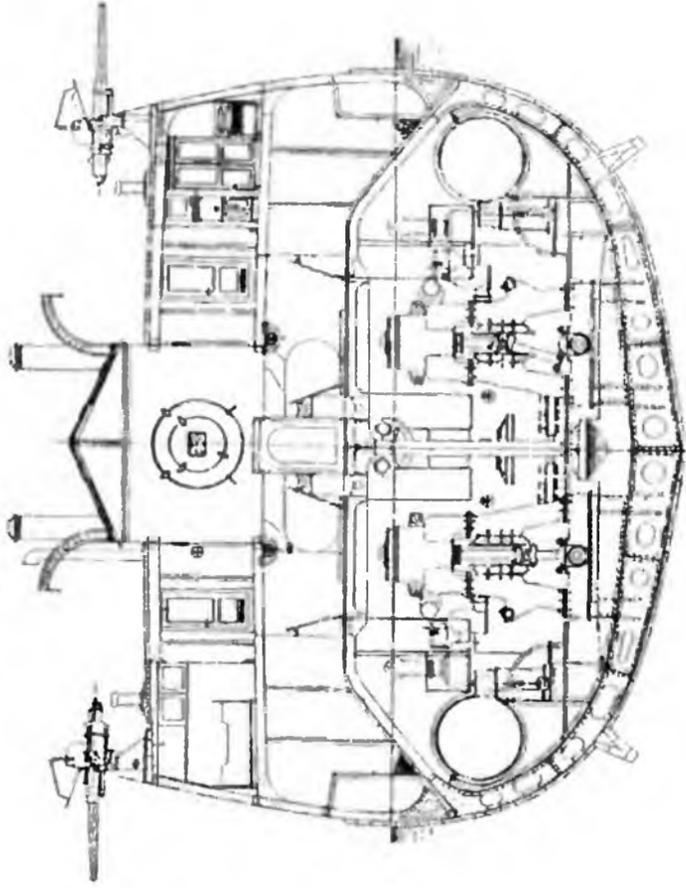
ПОПЕРЕЧНОЕ СЪЕЗНЕНИЕ № 38.



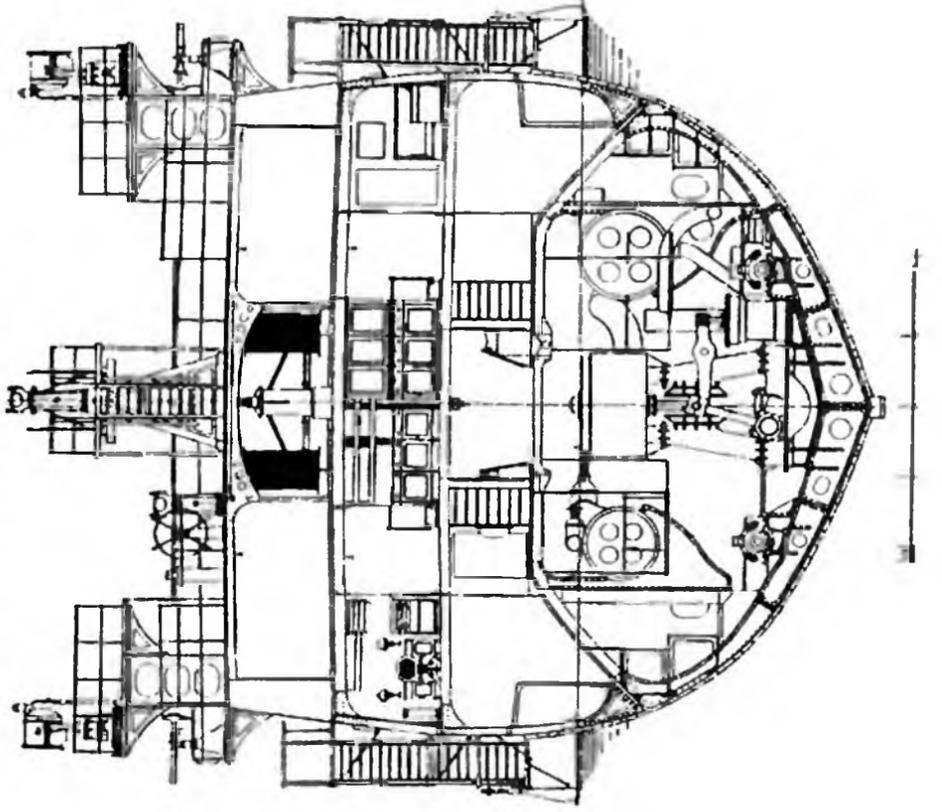
ПОПЕРЕЧНОЕ СЪЕЗНЕНИЕ № 19.



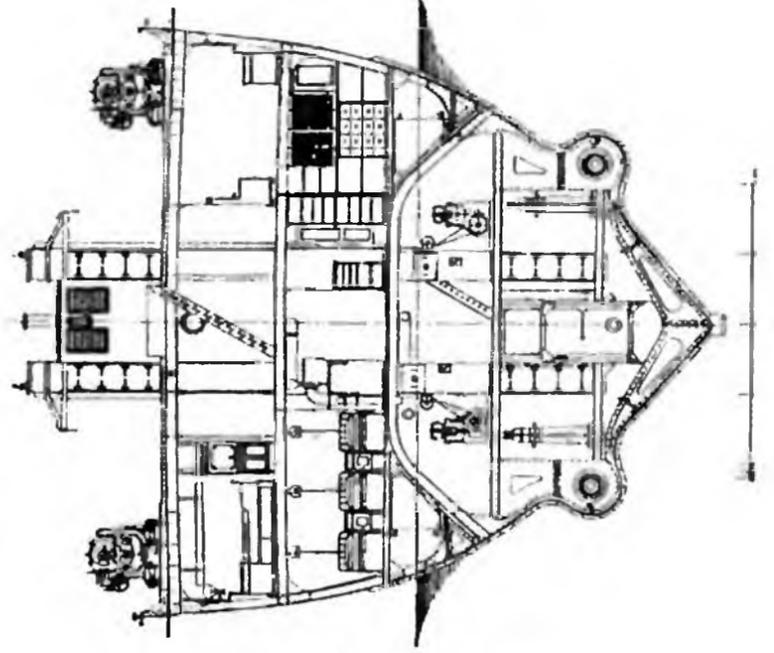
ПОПЕРЕЧНОЕ СЪЕЗНЕНИЕ № 73.



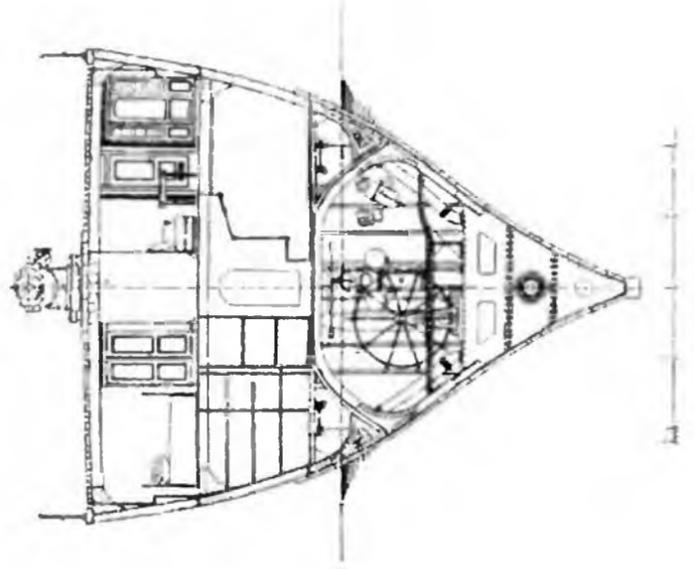
ПОПЕРЕЧНОЕ СЪЕЗНЕНИЕ № 96.



ПОПЕРЕЧНОЕ СЪЕЗНЕНИЕ № 109.



ПОПЕРЕЧНОЕ СЪЕЗНЕНИЕ № 119.



ми, приводами от электродвигателей, для удаления шлака и золы. Их шахты выходили на батарейную палубу по одной с каждого борта. Зола и шлак сбрасывались за борт через специальные порты в борту.

По проекту полный запас топлива в штатных угольных ямах составлял 972 т, нормальный 800 т. Он размещался в 24 бункерах (12 верхних и 12 нижних). Погрузка топлива производилась через горловины верхней палубы или бортовые угольные порты с совками. В действительности на каждом из крейсеров серии запас угля несколько отличался. Так, на «Диану» грузили 810 т в основные ямы (нормальный запас) и 260 т в запасные (полный запас). На «Авроре» количество топливных бункеров, за счет их разделения на более мелкие отсеки, достигло 32: 20 верхних и 12 нижних общим объемом 1189,3 м³, при этом нормальный запас составлял 912 т, а полный — 965 т.

Системы и устройства

Рулевое устройство крейсеров типа «Диана» состояло из руля, паровой рулевой машины, электрического и ручного приводов и рулевых колонок, соединенных различными видами передач. Руль — обыкновенный площадью порядка 16 м², с литой бронзовой рамой, обшитой тиковым деревом и листами красной меди. Отношение площади пера руля к площади погруженной части корпуса — 0,02.

Основу рулевого привода составлял винт Девиса с двойной резьбой, по которой перемещались в противоположные стороны две гайки, связанные системой рычагов через промежуточный баллер с поперечным румпелем. Вращение передавалось на винт от паровой машинки или автономного электродвигателя, при выходе из строя которых переходили на ручной штурвал, соединенный цепной передачей с дополнительным однорычажным румпелем. Дистанционное управление осуществлялось из ходовой и боевой рубки, центрального поста и с кормового мостика.

В ходе испытаний всей серии крейсеров подтвердились их неважные маневренные характеристики. Они оказались даже хуже, чем предполагалось. Это объяснялось как применением трехвальной главной энергетической установки, так и тем, что гребные валы его бортовых машин шли не параллельно диаметральной плоскости, а под углом около 3° к ней. Оказалось, что из-за этого управлять маневрами корабля при плавании в узкостях, швартовке, постановке на бочку и т.п.

крайне трудно, особенно при ветре. Требовались хорошие навыки и полное представление о взаимодействии винтов, руля и водной среды. Сложность управления «Палладой», «Дианой» и «Авророй» вошла даже как классический пример в учебник по морской практике.

Вместо магистральной трубы крейсера типа «Диана» впервые в русском флоте получили водоотливную систему, построенную по автономному принципу. Вода откачивалась за борт при помощи восьми водоотливных турбин (электрических центробежных насосов). В носовом и кормовом отсеках они имели производительность по 250 т/ч каждая. Вода из этих отсеков удалялась через железные оцинкованные трубы диаметром 305 мм. В машинных отделениях с той же целью использовались циркуляционные помпы главных холодильников производительностью 800 т/ч каждая. Для удаления воды из котельных отделений служили шесть турбин производительностью по 400 т/ч (по две в каждом отделении). Вода откачивалась через отливные трубы диаметром 444 мм.

Во время испытаний водонепроницаемости машинных отделений наливом воды, проведенных впервые по настоянию С.О.Макарова на «Авроре», выявилась серьезные недостатки имеемой водоотливной системы. Из-за низкого расположения циркуляционных помп главных машин они не могли работать при полном затоплении отсеков. Поэтому для того, чтобы откачать воду, ее пришлось перепустить в соседнее котельное отделение через подъемные водонепроницаемые двери. В боевых условиях выполнять такие операции было небезопасно, поэтому на водонепроницаемой переборке между МО и КО решили установить два перепускных клинкетта. Но их получила только «Аврора» и то уже при подготовке к походу в составе Второй Тихоокеанской эскадры.

Для удаления малого количества воды, оставшегося после работы водоотливных средств или появившегося в отсеках в результате фильтрации, отпотевания бортов, палуб и т.п. предназначалась осушительная система. Она состояла из трубы красной меди длиной 116 м и диаметром 102 мм, которая проходила по настилу второго дна от таранной переборки до дейдвудного отделения кормовой машины, и трех паровых двухцилиндровых помп Вортингтона, каждая производительностью около 30 т/ч. Последние размещались по одной штуке в машинных отделениях. Труба имела 31 приемный от-

росток и могла брать воду практически из всех отсеков ниже броневой палубы. Для повышения живучести она делилась 21 разобщительным клапаном на независимые участки.

Для борьбы с пожарами на крейсерах смонтировали пожарную систему, включавшую в себя магистральную трубу красной меди длиной 97,5 м и диаметром 127 мм и две паровые помпы Вортингтона. Трубу проложили под броневой палубой вдоль правого борта между отделениями носовых и кормовых динамо-машин. Отходящие от нее отростки выходили на верхнюю палубу и заканчивались поворотными медными рожками для подсоединения пожарных шлангов. Для тушения пожара в угольных ямах служила система паротушения.

Система затопления предназначалась для выравнивания крена и дифферента корабля в боевых условиях, а также для затопления погребов боезапаса в случае возникновения в них пожара. Затопление отсеков крейсера производилось самотеком, после открытия кингстонов, которые располагались по одному в носовом и кормовом и по два в средних водонепроницаемых отсеках (в котельных отделениях). Приводы открытия кингстонов можно было привести в действие как непосредственно из тех отделений, где они располагались, так и с жилой палубы.

Вся вода для бытовых нужд хранилась в отсеках второго дна и подавалась насосами в расходные цистерны под полубаком, а оттуда самотеком поступала к потребителям. Разные системы водопроводов между собой не сообщались.

На жилой палубе между носовым и средним котельными кожухами находилась механическая мастерская, оборудованная токарными, строгальными, сверлильными и другими станками.

На «Палладе», «Диане» и «Авроре» проектировщики широко использовали электричество для корабельных нужд. Для выработки электроэнергии на крейсерах установили шесть паровых динамо-машин общей мощностью 336 кВт. Четыре из них боевые, фирмы «Унион» мощностью по 67,2 кВт, выдавали постоянный ток напряжением 105 В и находились под броневой палубой парами в носу и корме. Две вспомогательных динамо-машины по 33,6 кВт установили на верхней палубе.

Ко всем потребителям — рулевому приводу (мощностью 15,8 кВт), шпилевой машине (64,9 кВт), водоотливным турбинам (2x29,4 и 6x144,9 кВт), вентиляторам (34x74,9 кВт), лебедкам (13x66, 2x33,6 и 6x15,8 кВт), стиральной машине (4,2 кВт),

тестомешалке (4,2 кВт), станкам механической мастерской (7x2,6 кВт), прожекторам (6x50,4 кВт) и лампам судового освещения (950x23 Вт) — ток подавался по двум цепям: боевой и освещения. Для обеспечения живучести электросети кабельтрассы делились на четыре независимых участка: носовой, кормовой, правого и левого бортов.

Кроме того, на корабле, при отказе всех динамо-машин, имелось аварийное питание от аккумуляторной батареи емкостью 30 А/ч станции ходовых огней и электрических указателей положения пера руля. А для освещения жилых и служебных помещений в этом случае использовались переносные пиронафтовые фонари.

Многочисленные отсеки, не имевшие естественной вентиляции через иллюминаторы и люки, делали применение принудительной необходимостью. Система вентиляции для каждого водонепроницаемого отсека также выполнялась по автономному принципу. Особое внимание уделили в этом плане патронным погребам и помещениям паро-динамо. Машинные отделения имели собственную систему, в которую входили два паровых вентилятора общей производительностью 60 000 м³/ч. Для подачи воздуха в котельное отделение служили 12 паровых вентиляторов общей производительностью в 360 000 м³/ч. В холодное время все помещения отапливались паровыми медными грелками от дежурного котла.

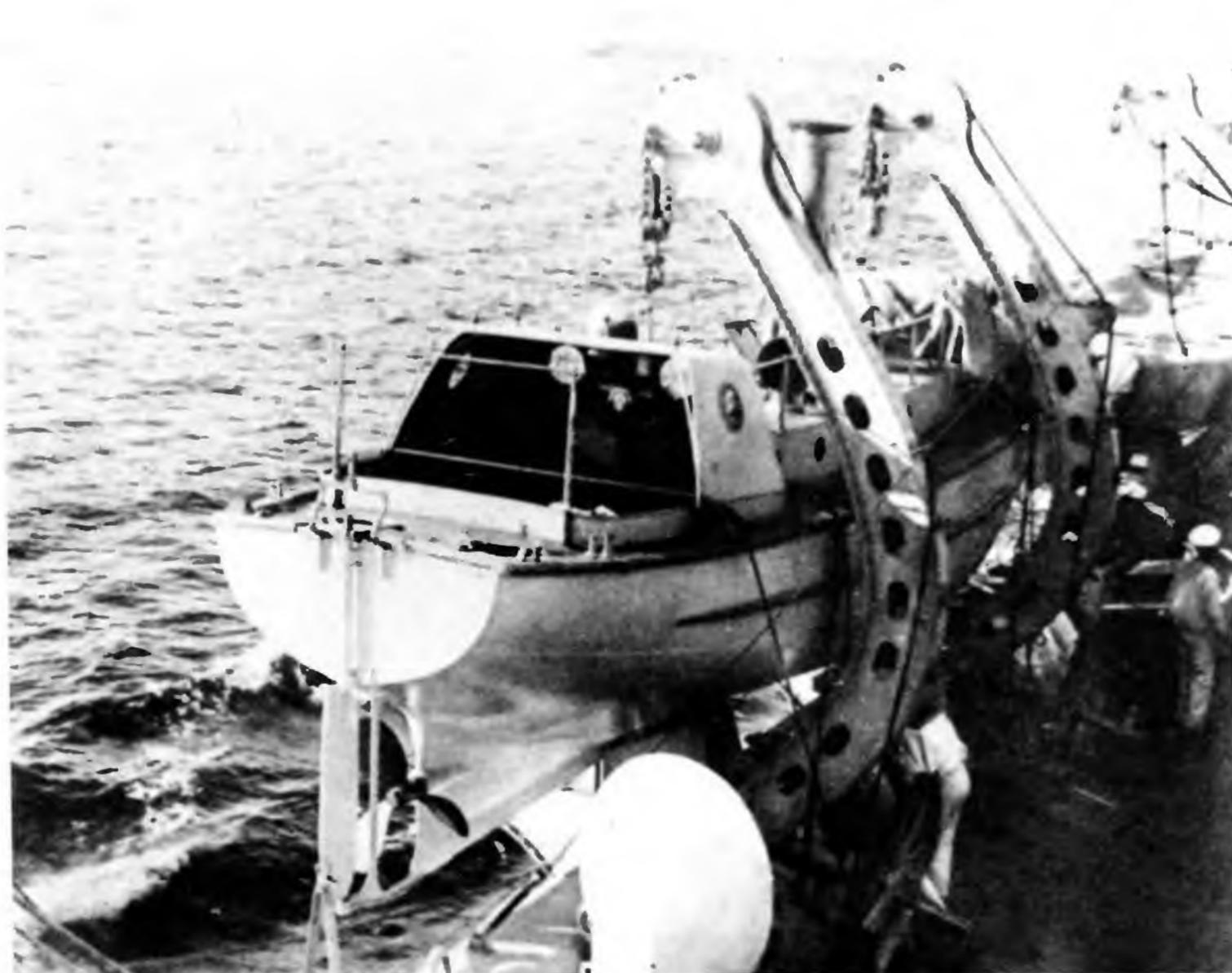
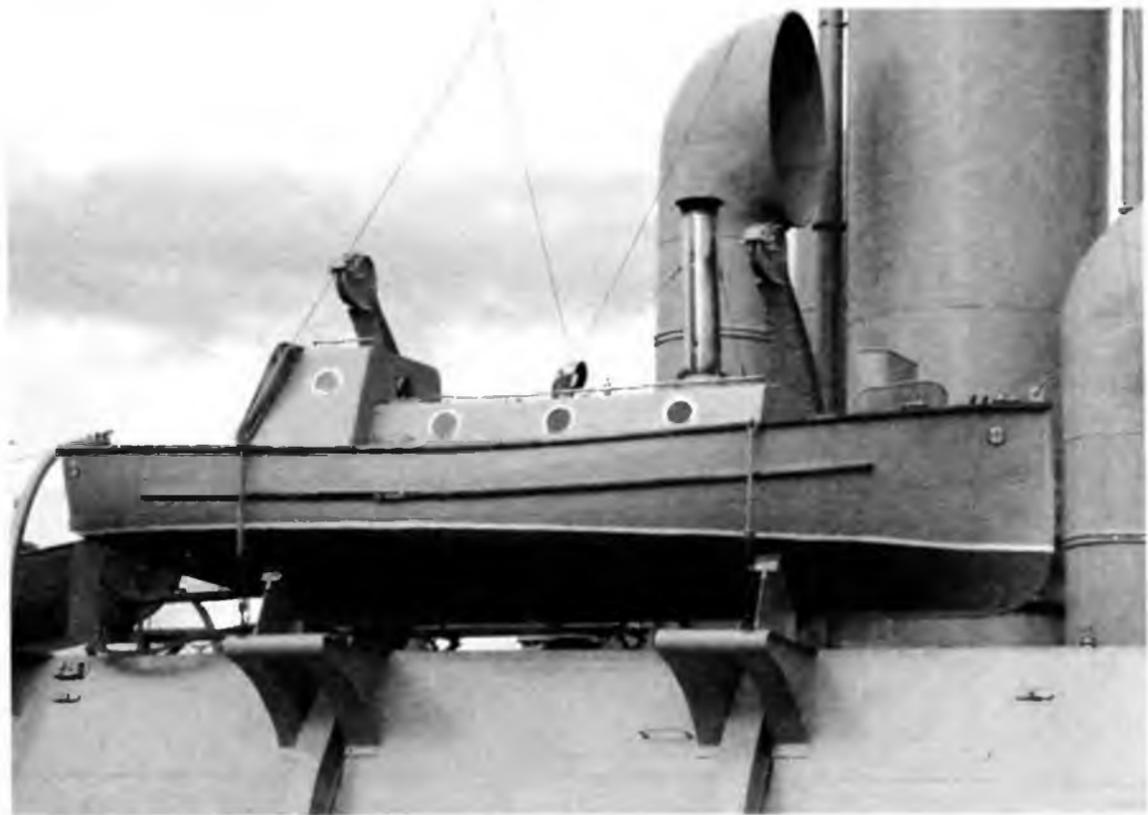
Становые якоря системы Мартина для «Паллады» и «Дианы» и Холла для «Авроры» весом по 4,6 т каждый по-походному устанавливались вертикально на специальных подушках; один с левого борта и два с правого. Они снабжались якорными канатами (цепями) калибром 63,5 мм длиной по 320 м. Длина запасной якорной цепи составляла 213 м. Уборка якорей производилась с помощью оригинального шпилевого устройства, разработанного на Адмиралтейском Ижорском заводе и примененного впервые на крейсерах этой серии. В него входили электрическая шпилевая машина и четыре шпиля. Машина размещалась на броневой палубе и была снабжена устройством, позволявшим вращать отдельно любой из шпилей, поставленных на батарейной палубе, выбирая цепи со скоростью 1 или 8,3 м/мин. Два швартовых шпиля, соединенных одним общим валом, размещались друг над другом: один на батарейной палубе, другой на верхней, под полубаком. На случай выхода из строя электрической шпилевой машины предусматривалась ручная уборка якорь-цепи с помощью вымбовок.

Для вспомогательных операций были предусмотрены: стоп-анкер массой 0,96 т, размещавшийся горизонтально на левом борту, верпы — один весом 0,72 т на правом борту и два по 0,32 т на кормовой защите верхней палубы по правому и левому бортам.

Для высадки десанта, охранной службы, спасения экипажа, постановки мин с плотиков и других работ каждый из крейсеров типа «Диана» имел два паровых катера, два барказа (18- и 16-весельный), два гребных катера (14- и 12-весельный), по два 6-весельных вельбота и яла. Катера и барказы устанавливались на рострах, а ялы и вельботы висели на шлюпбалках. Подъем и спуск плавсредств, кроме паровых катеров, осуществлялся вручную.

Связь внутри эскадры осуществлялась флагами, поднимаемыми на мачтах по своду сигналов. Международное общение в море требовало своего общепринятого свода. Ночью применялись электро-вспышечные фонари Табулевича белого и красного цвета, что соответствовало точке или тире по азбуке Морзе. Для этой же цели применялись боевые фонари (прожекторы), при этом наибольшая дальность достигалась при передаче сигналов по облакам. Кроме того, существовали разноцветные огни с однозначными сиг-

налами. Положение пера руля обозначалось конусами красного и зеленого цвета. Нарождающееся радио считалось большой экзотикой и всерьез не воспринималось. Для внутрикорабельной связи применялись переговорные трубы, звонки, телефоны, а также наследство парусного флота — барабаны, горны и боцманские дудки. При отказе технических способов общения прибегали к посыльным.



Паровой катер «Авроры» накануне Первой мировой войны (слева) и его реконструкция, выполненная в 1980-е гг. (вверху)

Экипаж и условия его обитания

Экипаж корабля по штату насчитывал 20 офицеров и 550 кондукторов и нижних чинов. Первые из них по традиции, идущей с времен парусного флота, размещались в шестнадцати каютах в кормовой части корабля, на батарейной палубе между 76 и 135 шпангоутами по обоим бортам. Из них только две, в которых обитали старший офицер и старший судовой механик, были одноместными, остальные — двухместные. Все пространство от борта до борта с 100 по 108 шпангоут занимала офицерская кают-компания, в которой для приятного времяпрепровождения имелось даже пианино. В корму от нее по правому борту располагались помещения флагмана (кабинет и спальня), а по левому — каюта командира и три офицерские каюты. В самой корме находилась командирская столовая (салон), в которой командир крейсера мог принимать личных гостей или обедать в исключительных случаях. К ним относились те моменты, когда офицеры крейсера по какой-то причине не хотели разделить с ним трапезу.

Малоизвестный факт, но на кораблях нашего флота командир до сих пор не может прийти на обед или ужин без приглашения кают-компании.

Кондукторы занимали 5 двухместных кают в жилой палубе в районе 16—35 шпангоутов по обоим бортам. Здесь же находилась и их кают-компания. Главный боцман крейсера (также имевший звание кондуктора) имел отдельную каюту на батарейной палубе под полубаком по правому борту.

Все помещения, предназначенные для нижних чинов, размещались на батарейной палубе между 24 и 76 шп. На ночь в них подвешивались койки-гамаки, в которых, как на парусных кораблях, и отдыхали моряки. После пробуждения койки с матрасами сворачивались установленным порядком и помещались в специальные ниши фальшборта (кочные сетки) на верхней палубе.

Для того, чтобы накормить почти 600 человек, ежедневно готовилось более полутора тонн пищи. Для этого на крейсерах имелся камбуз и хлебопекарня. Последняя располагалась на батарейной палубе,

Тактико-технические элементы крейсеров типа «Диана»

Водоизмещение, т:	
нормальное проектное	6731
фактическое на испытаниях:	
«Паллада»	6722
«Диана»	6657
Размерения, м:	
длина наибольшая	126,80
длина по ватерлинии	123,75
ширина наибольшая	16,76
осадка проектная	6,40
высота корпуса на миделе	11,80
Мощность механизмов, л.с. :	
фактическая на ходовых испытаниях:	
«Паллада»	13 100
«Диана»	12 200
«Аврора»	11 971
Скорость хода, уз.:	
проектная	20
фактическая на ходовых испытаниях:	
«Паллада»	19,2
«Диана»	19,0
«Аврора»	19,2
Запас угля, т.:	
нормальный	800
полный	972
Дальность плавания 10-узловым ходом, миль:	
проектная	4000
фактическая	3300
Маневренность: полная циркуляция совершена за 4 мин 23 с	
Вес машин и валов с запчастями в МО, т	595,24
Вес воды в холодильниках, трубах, помпах, т	44,8
Вес гребных винтов, валов до переборки МО, т	91,8
Вес котлов, труб, кожухов, запчастей в КО, т	702,0
Вес воды в котлах, т	47,76
Вес всей установки, т	1471,6

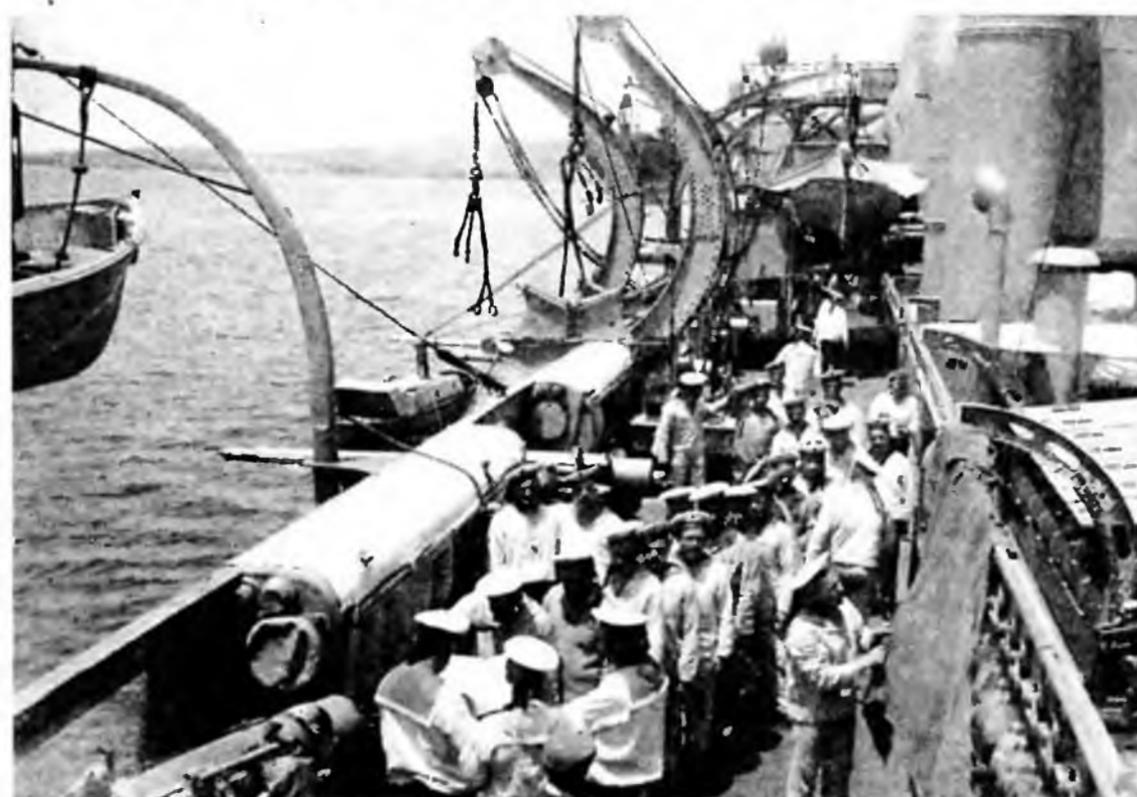
у носовой части кожуха кормового котельного отделения. Для облегчения работы хлебопеков ее оборудовали электрической тестомешалкой. Камбуз же проектировщики вынесли на верхнюю палубу в специальную рубку между кожухами носового и среднего КО. Двухмесячный запас провианта хранился в кладовых для сухой и мокрой провизии, а скоропортящиеся продукты — в холодильной камере, устроенной на кормовой платформе с левого борта в районе 100-го шпангоута рядом с помещением рефрижераторной машины.

Если офицеры и кондукторы принимали пищу в кают-компаниях, обслуживаемых вестовыми, то нижние чины ели летом на верхней палубе, на специальных брезентах, в плохую погоду или холодное время года — в жилых помещениях, располагаясь за подвесными столами на складных скамьях. Обед и ужин предварялся выдачей винной порции, составлявшей чарку или, в переводе на современную систему мер, сто грамм. Питание нижних чинов было организовано по артельному принципу.

Раз в неделю на крейсерах устраивался банный день. Для помывки личного состава на жилой палубе между 62 и 65 шпангоутами у диаметральной плоскости располагалась баня команды. Одежду в случае необходимости можно было просушить в специальном помещении — сушильне для белья и одежды, устроенной между 44 и 45-м шпангоутами, также по ДП. Под полубаком на верхней палубе между 2 и 6-м шпангоутами находилась прачечная, оснащенная на уровне самых передовых образцов того времени. В ней установили электрическую и ручную стиральные машины, машинку для отжима, ручные катки и т.д.

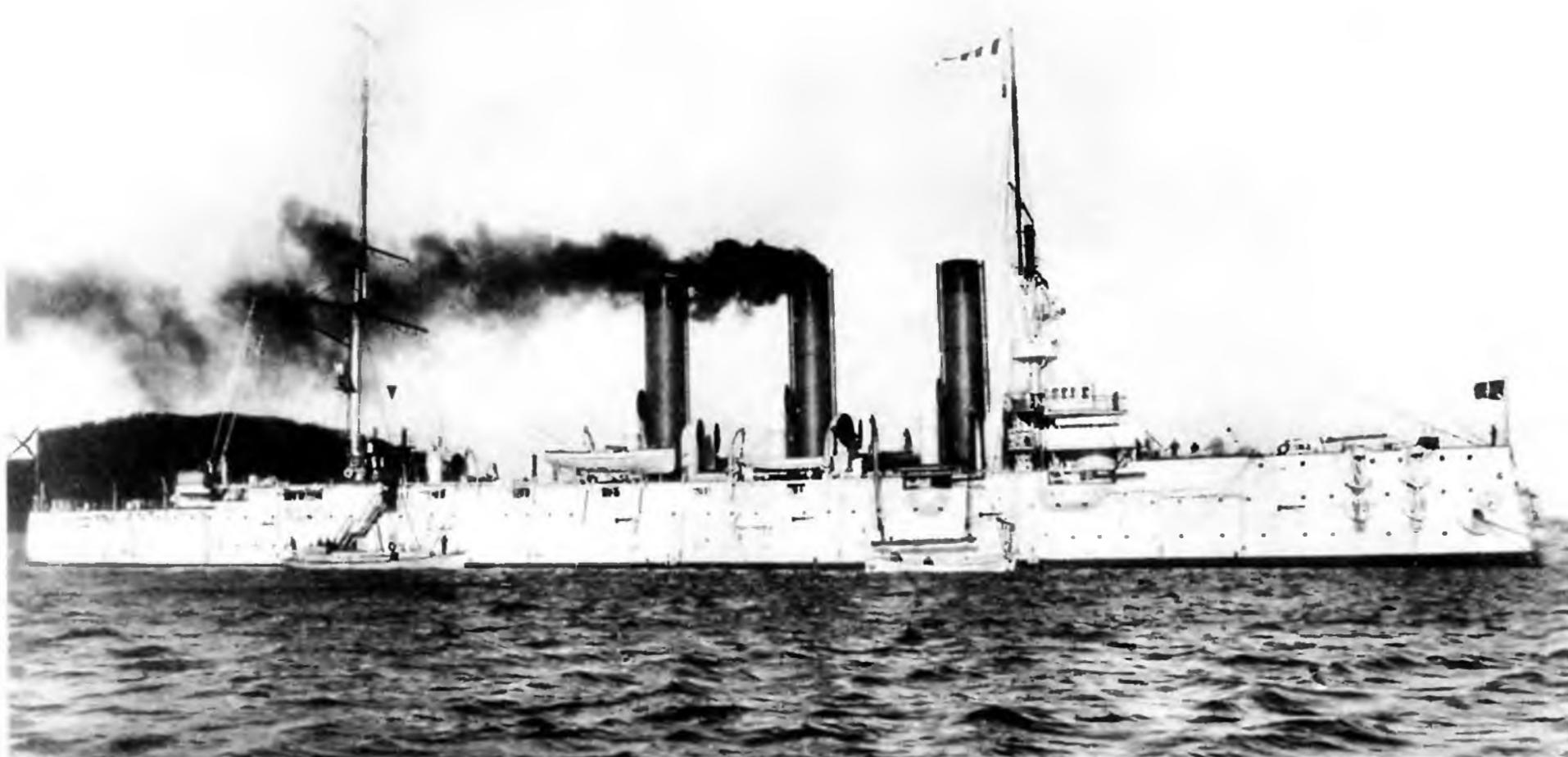
На крейсерах также имелся медицинский блок, состоящий из лазарета на семь стационарных коек, аптеки и операционной. Они занимали помещения от 98 до 109-го шпангоута в жилой палубе, по правому борту — лазарет и аптека, по левому — операционная.

На корабль во время кампании назначался священник — иеромонах. Службы



он проводил в судовой церкви, которая размещалась в церковной палубе, но по желанию она могла быть развернута и в другом удобном месте — в частности, на верхней палубе. Как и любая церковь, она имела набор ритуальных предметов и собственный престольный праздник. Так, для «Авроры» это был день апостолов Петра и Павла.

На крейсере «Аврора» в одном из учебных плаваний до Первой мировой войны: гамаки для нижних чинов на свежем воздухе (вверху) и раздача чарки (внизу)



ИСТОРИЯ СЛУЖБЫ

«Паллада» и «Диана»: курс на Дальний Восток

Все более нарастающий градус противостояния с Японией заставлял Морское ведомство, для восстановления пошатнувшихся позиций, лихорадочно строить и отправлять на Дальний Восток все новые корабли. Стремясь ускорить этот процесс, под Адмиралтейским шпилем пришли к выводу, что боевую подготовку в составе эскадры вполне возможно соединить с переходом к театру предстоящих боевых действий. Воспользовавшись тем, что в 1902 году в водах Балтики сосредоточились два эскадренных броненосца, пять крейсеров и семь миноносцев, предназначенных для пополнения эскадры Тихого океана, из них создали временное тактическое соединение под командованием контр-адмирала Э.А.Штакельберга. Включенным в его состав кораблям предписывалось не только следовать соединено в Порт-Артур, но и в условиях совместного плавания отрабатывать эскадренные эволюции, действия по отражению минных атак, проводить учебные стрельбы в различных условиях.

В конце мая после зимовки «Паллада» вышла из Либавского порта на внешний

рейд, где провели пробу машин и уничтожение девиации компасов. после чего взяла курс на Кронштадт. Сигнальная вахта, к тому моменту еще плохо отработанная, не заметила германский пароход, отсалютовавший флагом крейсеру. Естественно, что положенного в таком случае ответа немец не получил. Капитан же парохода посчитал это крайним неуважением к своему государству, прибыв в Петербург, он направил жалобу управляющему Морским министерством. По этому случаю командир «Паллады» капитан 1 ранга Коссович, получивший «дыню» от вышестоящего начальства, разразился приказом по крейсеру №178, в котором мичман Подгурский, правивший вахтой в момент инцидента, получил выговор за невнимательность. Для повышения «радения к службе» всем офицерам крейсера предложили ознакомиться с приказом под роспись.

Во время стоянки на Кронштадтском рейде на «Палладе» и «Диане» отрабатывали действия личного состава по различным расписаниям, принимали полные запасы по всем частям и проводили еще неоконченные испытания и доукомплектовывались экипажи. Поскольку офицеров катастрофически не хватало, императорс-

Вверху:
крейсер «Диана»
во время перехода
на Дальний
Восток, 1902 г.

Крейсер 1 ранга «Паллада» на ходовых испытаниях, осень 1901 г.
Фото из коллекции А. Заикина





Крейсер «Паллада» на ходовых испытаниях, осень 1901 г.

Оба фото из коллекции С. Балакина

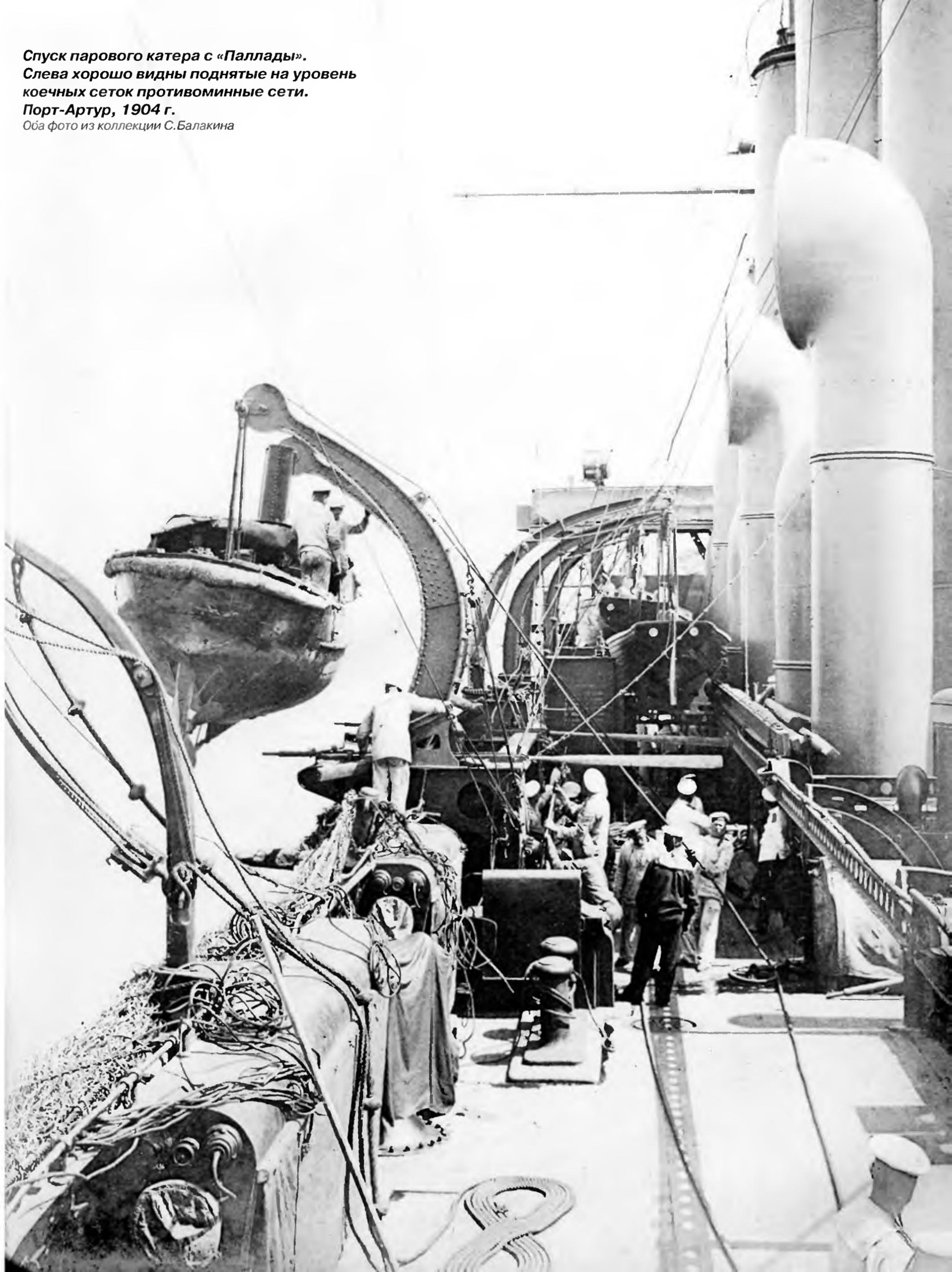
**«Паллада» в сухом доке Порт-Артура.
Заупокойная служба по одному из умерших
гражданских лиц (вероятно, работнику
Морского завода), весна 1904 г.**

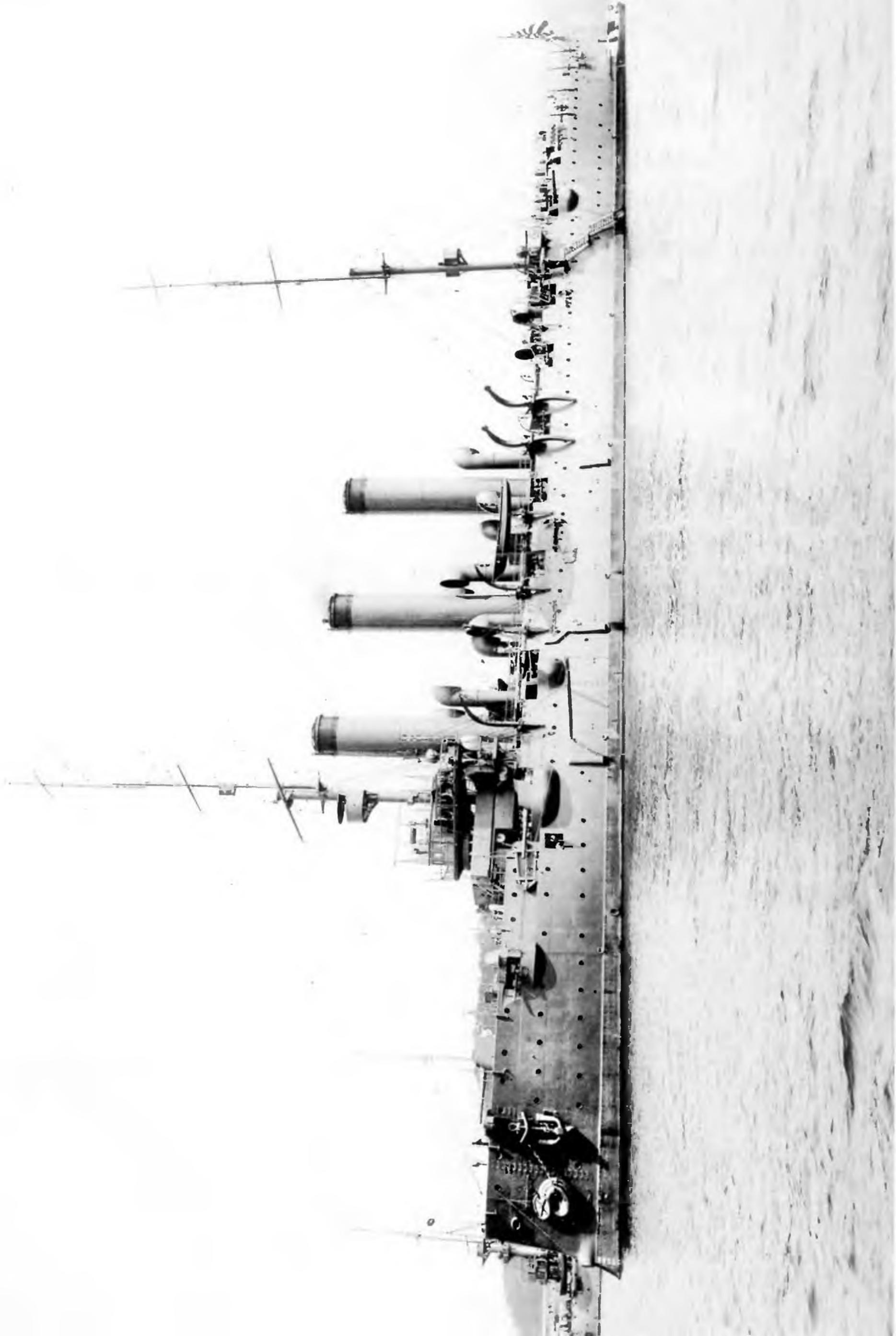




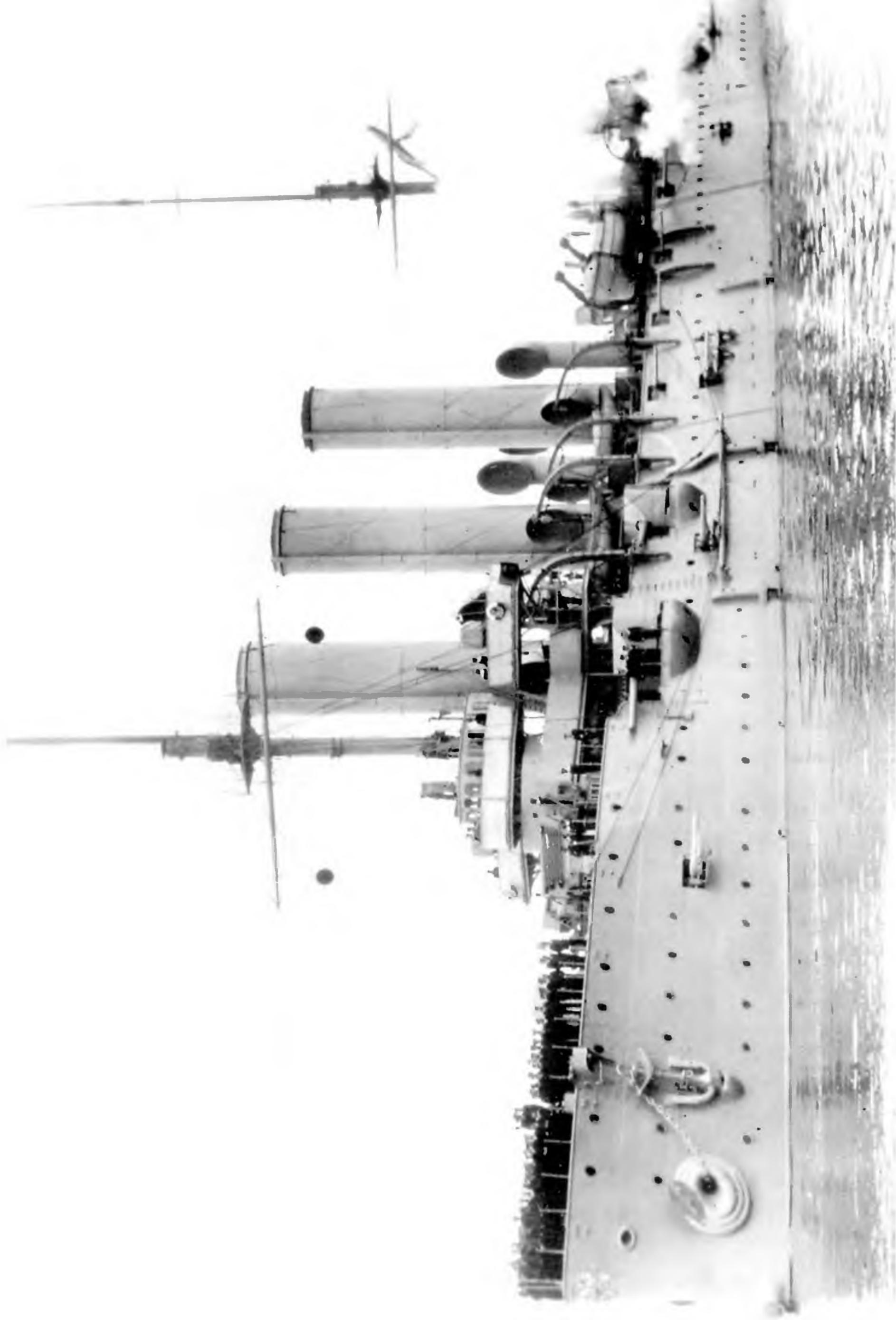
Крейсер «Паллада» в Порт-Артуре. Демонтаж 152-мм орудия с помощью плавучего крана, 1904 г.

Спуск парового катера с «Паллады».
Слева хорошо видны поднятые на уровень
кочных сеток противоминные сети.
Порт-Артур, 1904 г.
Оба фото из коллекции С.Балакина

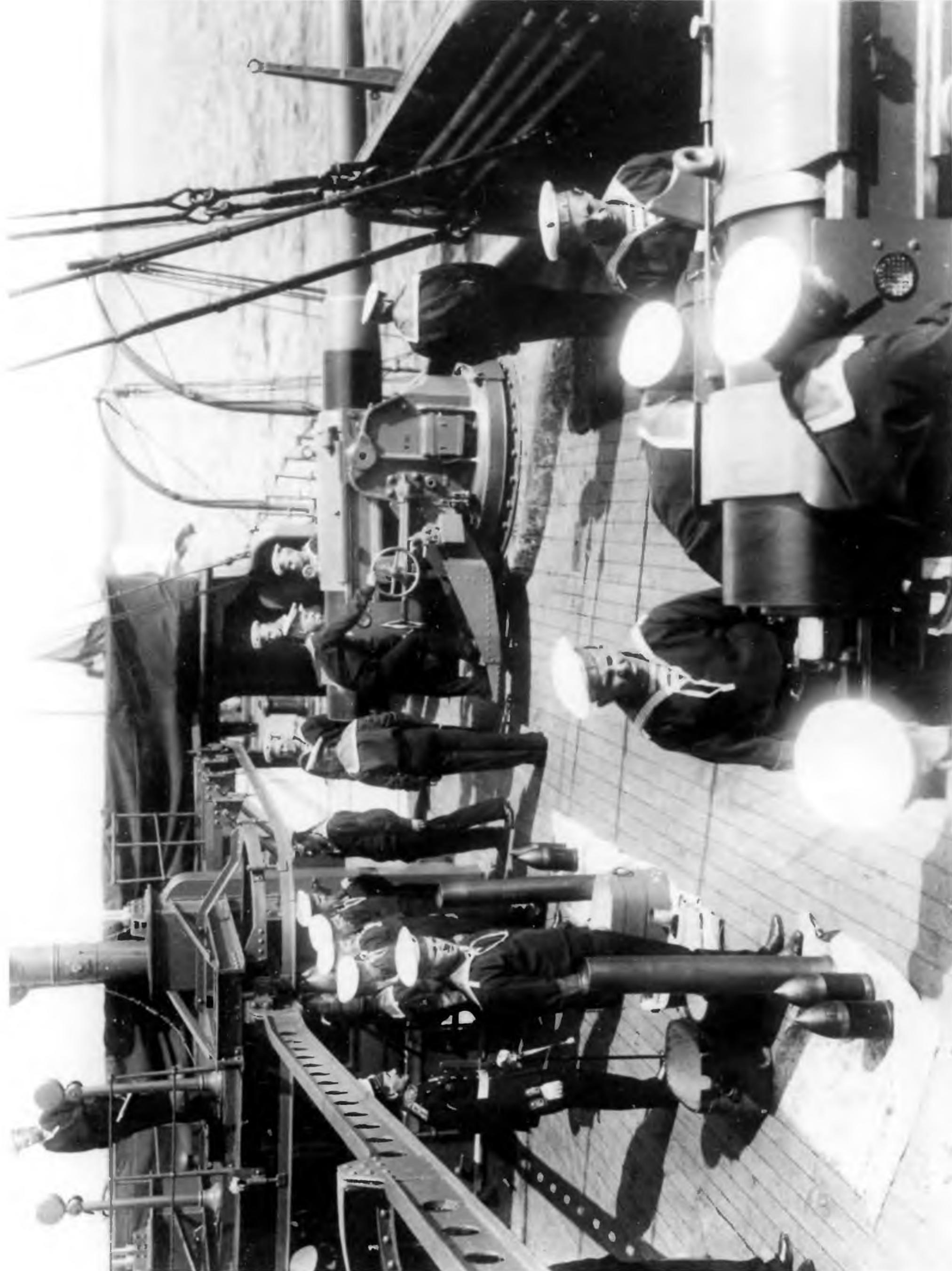




Крейсер «Цугару» (бывшая «Паллада») в японском флоте, 1908 г.



Крейсер «Диана» на учениях на Балтике, 1908—1910 гг.



Учебные стрельбы на крейсере «Дмитри»... Слева на палубе стоят 6-дюймовые орудия и латунные гильзы с зарядом. 1908 г.



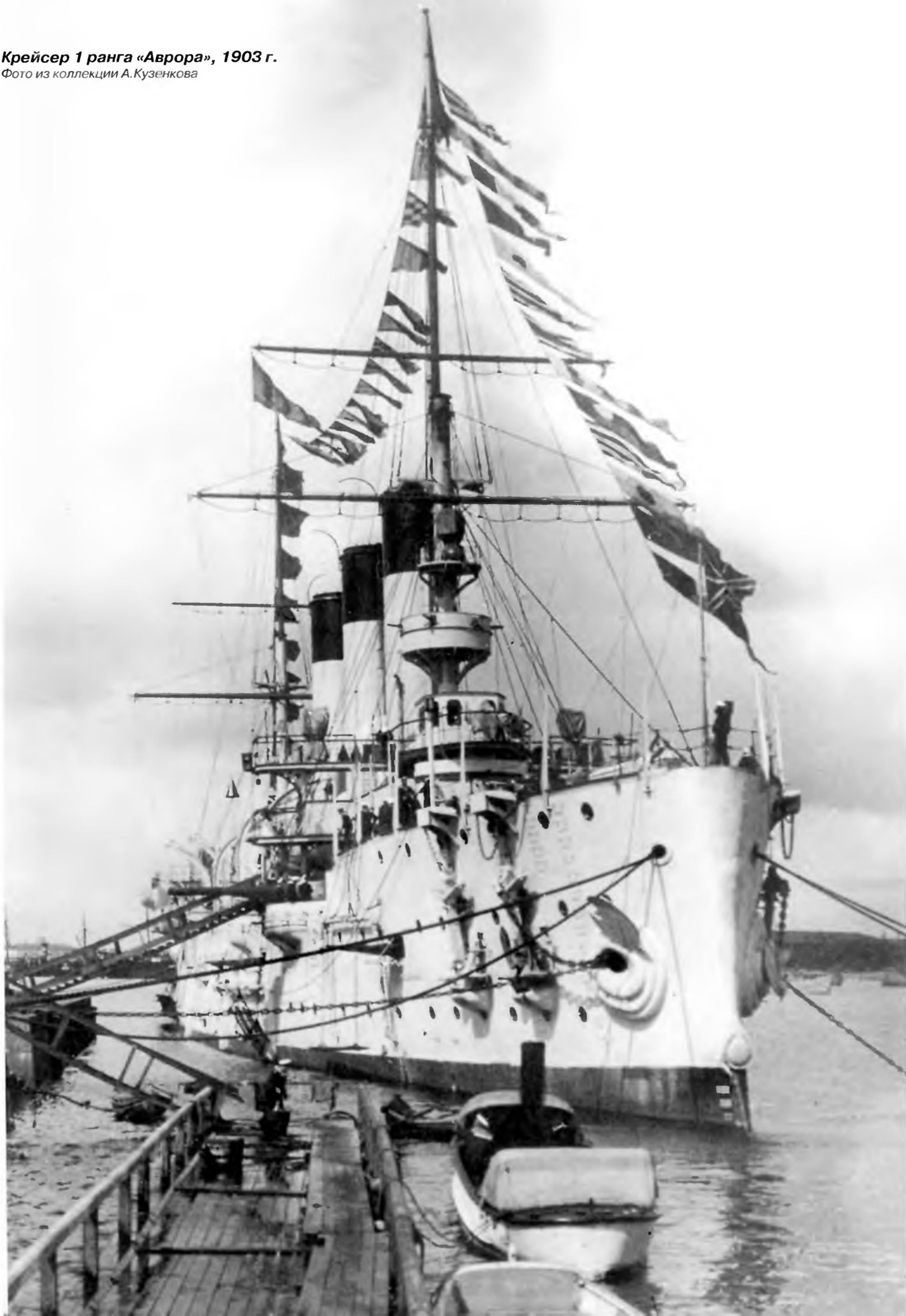
Подготовка к учебной стрельбе из 75-мм орудия. Крейсер «Диана», 1908 г.

*Крейсера «Диана» и «Аврора» (на заднем плане)
уходят в учебное плавание, 1908—1910 гг.*

ЦВММ



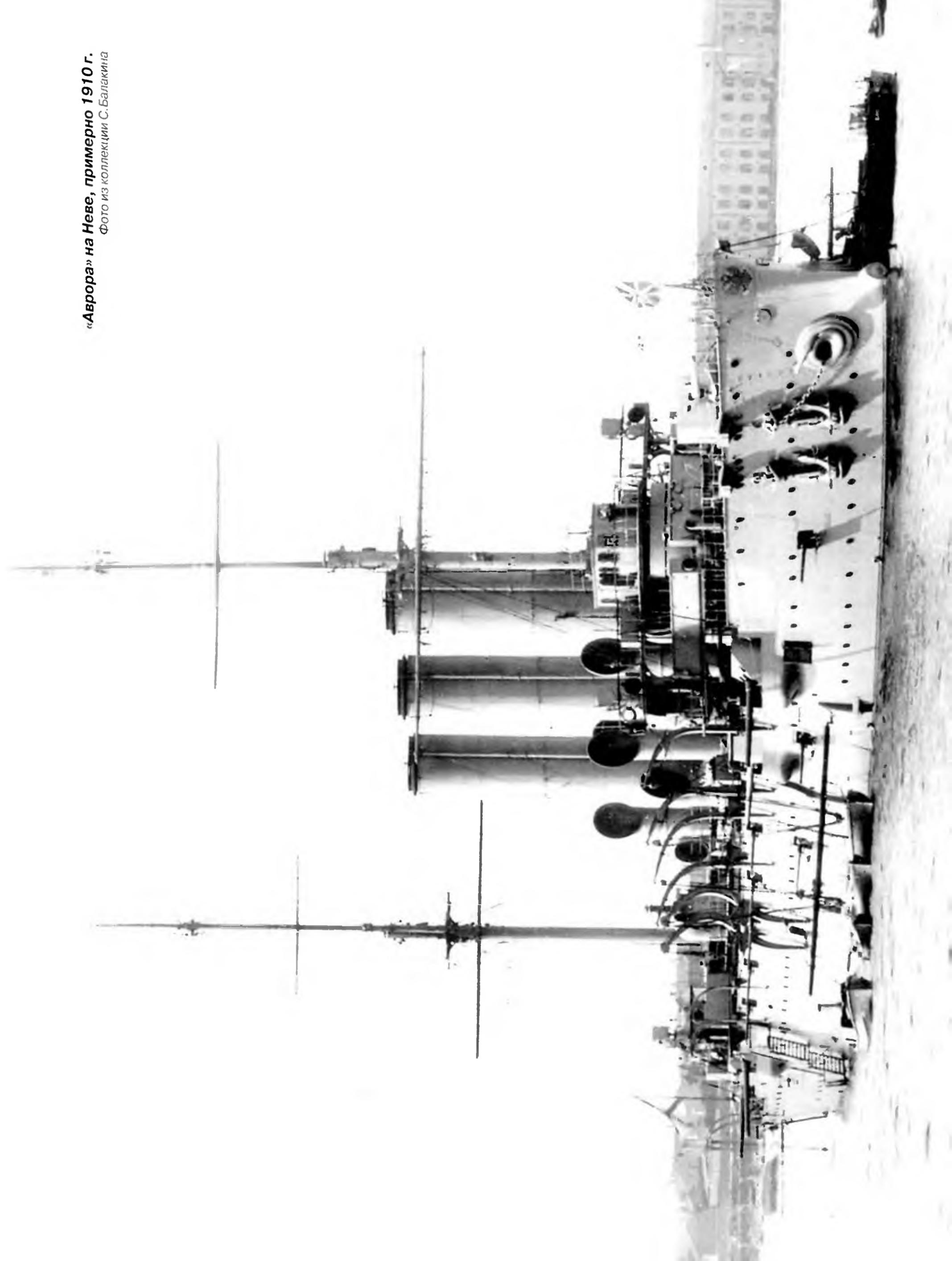
Крейсер 1 ранга «Аврора», 1903 г.
Фото из коллекции А. Кузнецова



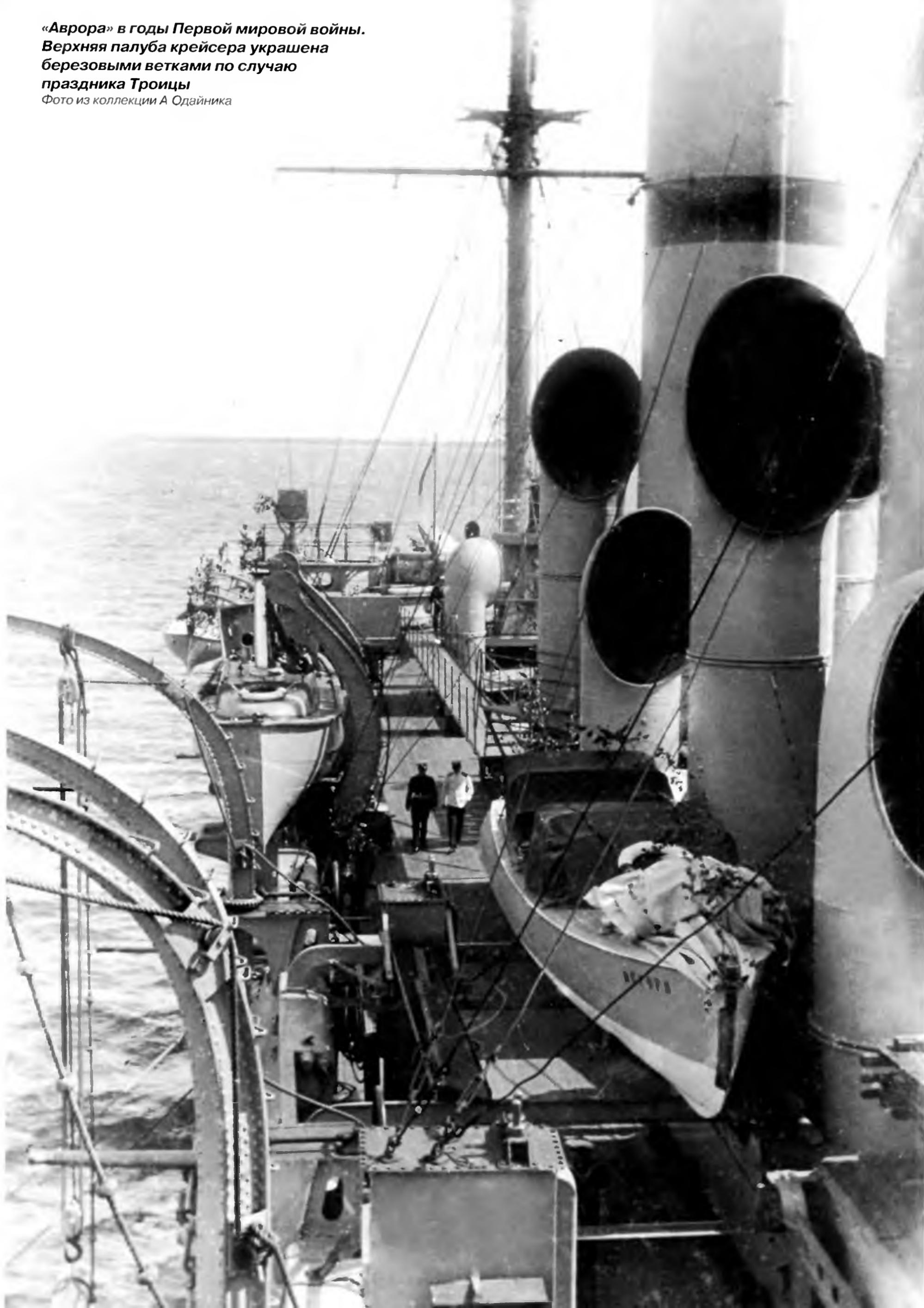
Крейсер «Аврора» вскоре после вступления в строй, 1903 г.
Фото из коллекции А. Заикина

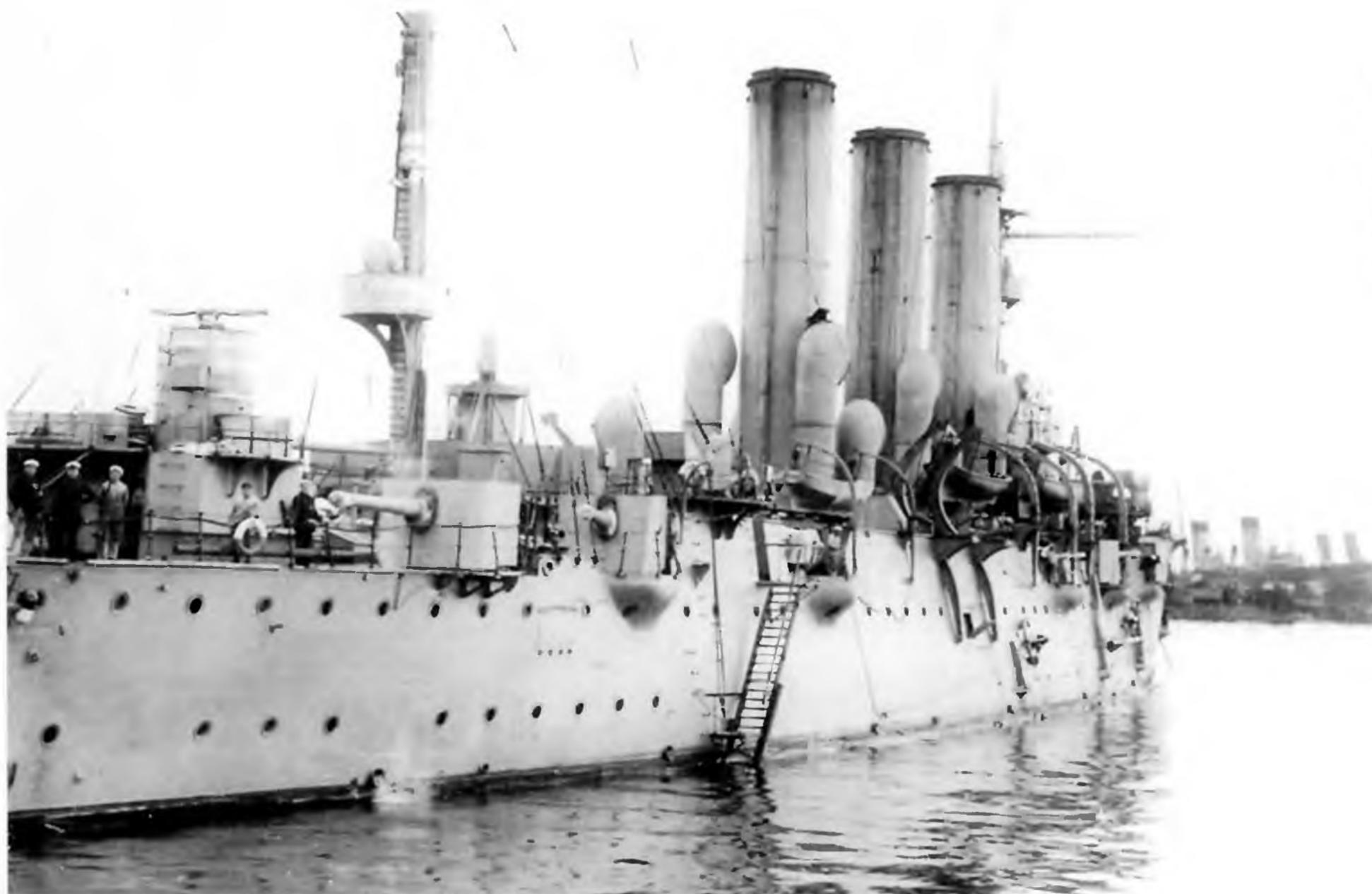


«Аврора» на Неве, примерно 1910 г.
Фото из коллекции С. Балакина



**«Аврора» в годы Первой мировой войны.
Верхняя палуба крейсера украшена
березовыми ветками по случаю
праздника Троицы**
Фото из коллекции А Одайника





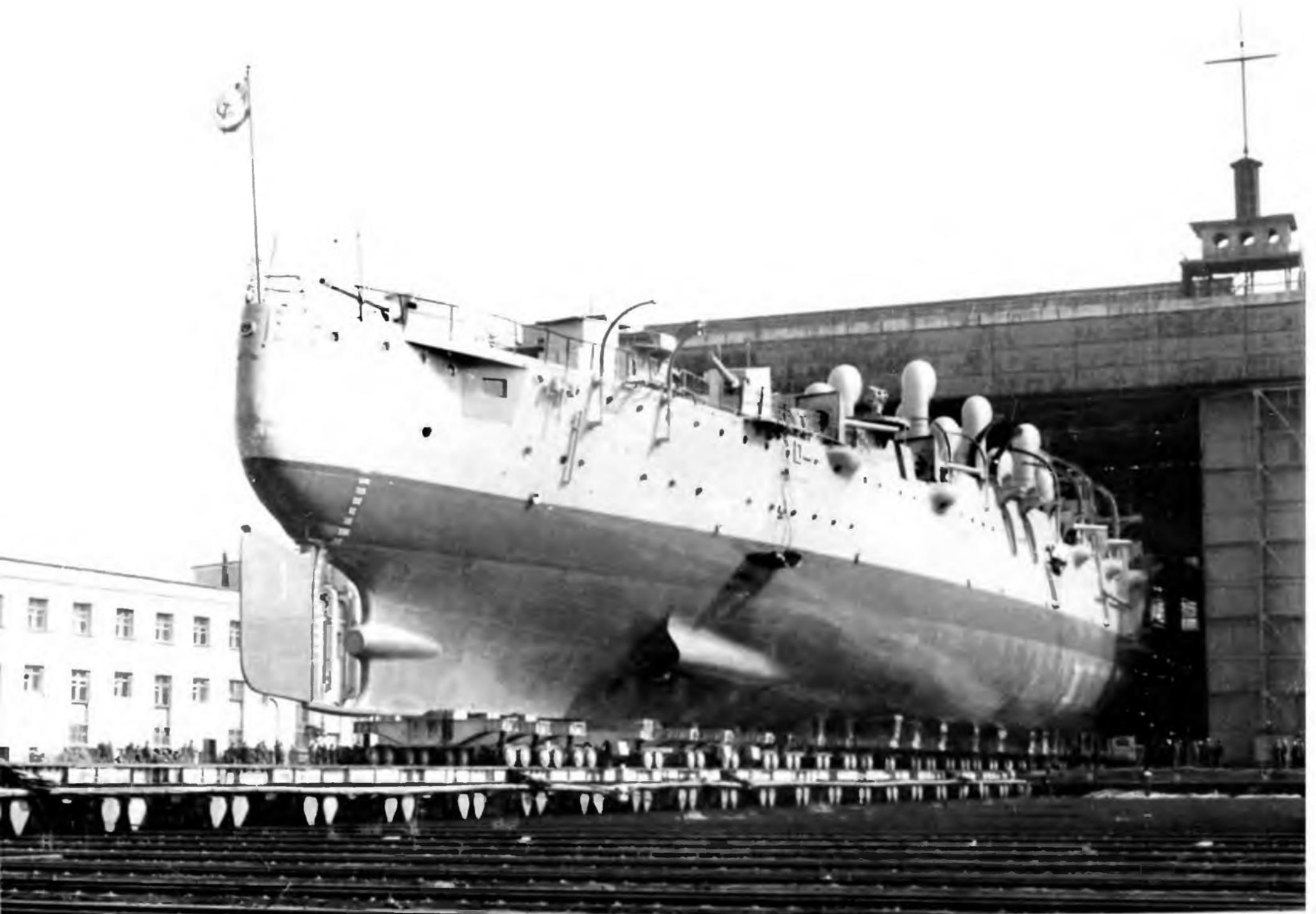
«Аврора» — учебный корабль Морских сил Балтийского моря, 1920-е гг.





«Аврора» на Неве накануне парада в честь 40-летия Октябрьской революции, ноябрь 1957 г.

Фотооткрытка из коллекции П. Липатова



Крейсер «Аврора» с новой подводной частью — вывод из эллинга завода имени А.А.Жданова, апрель 1987 г.

Фото из коллекции С. Балакина

Состав кают-компании крейсера 1 ранга «Диана»
к началу кампании 11/24 сентября 1901 г. в составе отряда судов,
назначенных для испытаний

Экип.	Должность	Чин	Фамилия, имя, отчество
18	Командир	Капитан 1 р.	Залесский Василий Константинович
18	Старший офицер	Капитан 2 р.	Бялокоз Витольд Людвигович
18	Старший штур. офицер	Лейтенант	Ведерников Петр Петрович
14	Старший арт. офицер	Лейтенант	Михайлов Дмитрий Сергеевич
8	Минный офицер	Лейтенант	Фабрицкий Семен Семенович
18	И.д. ревизора	Мичман	Зельгейм Лев Николаевич
18	Вахтенный начальник	Лейтенант	Кехли Николай Платонович
8	Вахтенный начальник	Лейтенант	Паттон-Фантон-де Веррайон Петр Иванович
18	Старший судовой механик	Старший инж.-механик	Перов Андрей Александрович
14	Младший механик	Младший инж.-механик	Перекрестов Николай Петрович
18	Старший врач	Коллежский ассессор	Аннин Всеволод Павлович
18	Комиссар	Титулярный советник	Грибанов Илья Николаевич

кий флот обратился к своему неисчерпаемому резерву — армии. Переход разрешался только после практического плавания и сдачи экзаменов в соответствии с курсом Морского кадетского корпуса. После этого армейский поручик переаттестовывался в мичманы флота и вместо трех звездочек на погоне получал всего одну, что компенсировалось существенным повышением денежного содержания.

Так, в начале августа на «Диане» появился новый вахтенный начальник — поручик 148-го пехотного полка А.П.Максимов. Он более месяца нес вахтенную службу на корабле в сухопутном звании, пока император не подписал приказ о его переводе в штат Морского ведомства.

После завершения основных испытаний крейсера покрасили в белый цвет, в котором российские корабли ходили в загра-

Крейсер «Паллада» и броненосец «Ретвизан» под флагом контр-адмирала Э.А.Штакельберга перед уходом на Тихий океан, сентябрь 1902 г.



против волны, крейсер увалился под ветер. Корабль начал испытывать сильную бортовую качку. Из-за возникшего крена оголились донки наветренного борта, и в питаемых ими котлах пришлось загасить топку. Около 21.00 на «Диане» из-за недостаточной смазки сломались медные параллели движения штока золотника одной из машин. Крейсер оказался в очень тяжелом положении. Флагманский броненосец «Ретвизан» приблизился к «Диане» и до полудня 21 октября держался рядом, в готовности немедленно прийти на помощь. Улучив момент, когда под утро 20 числа ветер немного стих, «Паллада» сумела войти в либавский порт. «Диане» удалось это сделать лишь после полудня на следующий день. При осмотре корабля в спокойной обстановке в погребе 75-мм боезапаса №7 обнаружили забортную воду, проникшую туда через угольную яму.

Помимо того, что крейсера продемонстрировали неудовлетворительные морские качества — плохо всходили на волну, принимали воду на полубак, выявился огромный перерасход угля. В своем рапорте контр-адмирал Штакельберг писал: «Расход угля оказался громадным. «Диана» и «Паллада» приняли в Кронштадте

перед уходом полный запас, с которым они должны были дойти до Плимута, а по приходу в Либаву оказалось, что у обеих израсходована половина всего запаса».

Несколько дней ушло на устранение полученных повреждений и пополнения запасов топлива. 31 октября Отдельный отряд судов, идущих в Тихий океан, с присоединившимися к нему эскадренным броненосцем «Победа» и крейсером 1 ранга «Богатырь», взял курс на Киль.

Прусский принц Адальберт устроил российским кораблям торжественный прием, сопровождавшийся обязательными в таком случае протокольными мероприятиями. После небольшого отдыха и пополнения запасов угля отряд двинулся дальше в Портленд. В гостеприимном Киле задержалась только «Паллада», которой требовался очередной ремонт. Дело в том, что на переходе, дав трещину у фланца, у нее лопнула паровая труба, идущая от детандера к двум динамо-машинам, рулевому приводу и рефрижератору.

«Паллада» догнала корабли отряда только в Пирее, где те собрались в канун нового года. В греческом порту помимо соединения Штакельберга стояла эскадра

Крейсер «Паллада» во время перехода на Дальний Восток; трубы корабля перекрашены полностью в желтый цвет (без черного канта сверху), 1902–1903 гг.



контр-адмирала Кремера, державшего флаг на эскадренном броненосце «Император Николай I». Королева эллинов Ольга Константиновна в сопровождении королевича Христофора и русских адмиралов посетила «Диану» и «Палладу» и поздравила команды и офицеров с праздником. В первых числах января 1903 года греческая лодка с провизией, приставая к левому трапу «Дианы», навалилась на ствол 75-мм орудия, установленного в кают-компании, при этом было разбито несколько стекол в съемных рамах, закрывающих в повседневной жизни амбразуру орудийного порта.

Через несколько дней отрядом перешли в бухту Суда для производства практических стрельб из орудий и минных аппаратов. Не обошлось без незначительных происшествий — торпеда, выпущенная из носового аппарата «Дианы», залегла на дно, а следующая с №2223 угодила в борт «Паллады» из-за отказа стопора. При этом учебное зарядное отделение было смято. После многочисленных ствольных стрельб провели зачетную, почитаемую неснаряженными снарядами. И здесь не обошлось без поломок — два орудия лишились ударников. Всего каждый из крейсеров выпустил по 26 6-дюймовых снарядов, 101 75-мм и 40 37-мм.

Оставив «Победу» для ремонта котлов, отряд покинул гостеприимную Грецию и миновал без особых происшествий Суэцкий канал, Аден и Индийский океан, пришел в Коломбо, где его уже поджидало указание МТК о срочном осмотре 75-мм снарядов, снаряженных порохом выделки Охтенского завода 1898 г., подверженным разложению. На «Палладе» таких патро-

нов оказалось 2616 шт. Поскольку в жарком климате этот процесс ускорялся, не дожидаясь специальных приспособлений, первые 30 снарядов разрядили вручную. При этом обнаружили 14 лент испорченного пороха. Судовые умельцы изготовили и пустили в ход импровизированный станок для разрядки 75-мм патронов, после чего процесс пошел гораздо быстрее. Больше всего бракованных пороховых лент обнаружили в погребах, примыкающих к котельным отделениям, где температура поднималась до 43°.

Во время стоянки в Коломбо с «Паллады» бежали два Фрица — матросы Розенберг и Аккерман. Поиски результатов не дали, видимо, дезертиры нанялись на коммерческий пароход. Случаи бегства с российских кораблей были нередки и никого не удивляли, тем более, что Аккермана уже ранее судили за побег. Дав отдых командам и пополнив запасы, отряд двумя кильватерными колоннами оставил Цейлон и направился в Сабанг. Каждый день, в девять часов утра, делали остановку для осмотра машин. Регулярно проводились занятия с учениками и неграмотными нижними чинами. На переходе комендоры выполнили несколько одиночных и отрядных стрельб. Прежде чем корабли достигли Сингапура, удалось завершить процесс утилизации бракованных 75-мм патронов. Весь бездымный порох партии 1898 г. утопили в море, а воспламенительные трубки черного пороха оставили для последующего употребления по прямому назначению.

В конце марта «Ретвизан», «Диана» и «Паллада», оставив за кормой Сингапур, взяли курс на Японию. 8 апреля 1903 года

Вид на Порт-артурскую бухту с Перепелиной горы, 1903 г. В проходе под Золотой горой слева видна канонерская лодка «Гиляк»; за ней далее на внешнем рейде — крейсер «Диана» и два парохода





корабли бросили якорь в Нагасаки. Там, дав небольшой отдых экипажам и приняв самый полный запас угля, «Ретвизан» и «Паллада» ушли в Порт-Артур, куда прибыли утром 22 апреля, в итоге затратив на переход с Балтики более полугода. В день прибытия, приказом командующего морскими силами в Тихом океане №137, отряд расформировали, а его начальника контр-адмирала барона Штакельберга назначили на должность младшего флагмана эскадры.

«Диана» задержалась в японском порту на два дня по приказанию заместителя на Дальнем Востоке Е.И.Алексеева, поступив в распоряжение русского посланника. 24 апреля она бросила якорь в порт-артурской гавани. Но через несколько дней вновь вышла в море. На этот раз ей предстояло доставить посланника в Корею А.И.Павлова в Чемульпо. Успешно справившись с этим заданием, крейсер в первых числах мая присоединился к эскадре.

Совершив несколько выходов в составе отряда контр-адмирала П.П.Ухтомского для ознакомления с театром, 1 июня «Диану», а через 15 дней «Палладу» вывели в вооруженный резерв. Новая кампания началась для них 1 сентября 1903 года. Крейсера посетили Талиенванский залив, где отрабатывали в течение двух недель задачи боевой подготовки. Особое внимание уделили противоминной обороне эскадры в ночное время. Затем состоялись осенние маневры. После проведения

смотра Е.И.Алексеев отправил отчет со своей оценкой «богинь» отечественного производства (так за глаза называли «Диану» и «Палладу»): «Крейсера 1 ранга «Диана» и «Паллада», выстроенные на казенных верфях в С.-Петербурге, значительно отстали от своих иностранных сотоварищей по всем частям, как в отношении хода и артиллерии, так и законченности и обдуманности проекта, а также и выполнения работ. Так, например, еще в Кронштадте комиссия указала, что контрактное число сил достигается без четырех котлов, таким образом, они являются лишним грузом. Между тем, для полного комплекта артиллерийских снарядов места не нашлось, и патронные погреба расположены частью рядом с котлами. Морские качества тоже невысоки, так как крейсера зарываются носом, ход же полный не достигает 20 узлов». Кроме того, на боевой готовности негативно сказывалось неудовлетворительное качество постройки крейсеров. Поломки происходили практически постоянно и по всем частям. Особую головную боль, связанную с необходимостью частого докования, вызывала бронзовая защита бортовых валов, винты крепления которой часто вываливались. На «Диане» один из кожухов был потерян на полном ходу, к счастью, не повредив винтов, поэтому оставшийся сняли. А на «Палладе» их крепление переделали и усилили местные специалисты. Отмечалась слабость отечественных радиостан-

«Паллада» в дальневосточных водах, 1903 г.

ций, обеспечивающих дальность приема не более 10—15 миль.

Осенью корабли перекрасили в боевой цвет — зеленовато-оливковый с обязательным матовым отливом. Е.И.Алексеев еще летом требовал кредитов для содержания в кампании хотя бы кораблей 1 ранга, но получил от Зиновия Петровича Рождественского ответ: «по высочайшему указанию нет основания требовать чрезвычайного кредита». На 1904 года таблица плаваний и резерва судов флота Тихого океана предусматривала семь месяцев плавания и пять резерва. Поэтому 1 декабря 1903 года «Диану» и «Палладу» вновь вывели в вооруженный резерв.

Первый поход «Авроры»

Очередной отряд кораблей Балтийского флота, направляемый на Дальний Восток, собирал в Средиземном море контр-адмирал А.А.Вирениус. Первоначально в него входили эскадренные броненосцы «Цесаревич», «Ослябя», три крейсера, семь 350-тонных истребителей Невского завода, четыре номерных миноносца и транспорты снабжения. Кроме того, в состав соединения включили ЭБР «Император Николай I», которому предстояло сопровождать отряд до Порт-Артура, а затем вернуться в Средиземное море. Однако в связи с аварией «Осляби», по категорическому настоянию Алексеева, «Цесаревич» и «Баян» ушли на Дальний Восток, не дожидаясь подхода остальных кораблей отряда. Они успели проскочить в Порт-Артур, став последним подкреплением русских сил.

В результате во вновь собирающиеся соединения контр-адмирала Вирениуса включили ЭБР «Ослябя», крейсер 1 ранга «Дмитрий Донской», перестроенный в учебно-артиллерийский корабль для эскадры Тихого океана, крейсер 2 ранга «Алмаз» (яхта наместника на Дальнем Востоке), семь истребителей: «Бедовый», «Безупречный», «Блестящий», «Бодрый», «Бравый», «Буйный» и «Быстрый», миноносцы № 212, 213, 221 и 222, пароходы «Орел», «Саратов» и «Смоленск». «Авроре», на которой заканчивались сдаточные испытания, следовало как можно быстрее соединиться с формирующимся отрядом в Средиземном море.

Новый управляющий Морским министерством Ф.К.Авелан 25 сентября провел смотр крейсера и отправил его в поход. Командир корабля капитан 1 ранга И.В.Сухотин получил инструкцию ГМШ, определявшую маршрут и порядок следования. Кроме штатных грузов на «Аврору» приняли материалы для ремонта «Осляби». Балтийское море встретило крейсер жестоким осенним штормом, вскрывшим множество недоделок по корпусу. Бортовые листы обшивки выше ватерлинии пропускали воду из-за низкого качества клепки и полного отсутствия чеканки. Верхняя палуба протекала по болтам и местам крепления командных столов и кнехт. Волнами сорвало левую крышку люка, а остальные погнуло. Через них стала поступать заборная вода, постепенно заполнившая канатные ящики. Орудийные порты и иллюминаторы текли из-за низкого качества уплотнительной резины. Отсутствие крышек на шпигатах в



«Аврора» на Средиземном море, 1903 г.

шпилевом отделении приводило к попаданию забортной воды через трубы даже в моторный отсек. Несмотря на все выявленные неисправности, корабль прибыл в Англию лишь с небольшим опозданием.

Силами команды и порта провели ремонт, необходимый для продолжения плавания, и через неделю, приняв запасы, вышли в Бискайский залив, где встретили очередной шторм с сильней бортовой качкой, размахи которой доходили до 25°. Машины, и так не отличавшиеся качеством сборки, за счет перебоя винтов были «раздерганы» и нуждались в ремонте, к которому приступили сразу по приходу в Алжир. Однако выполнить его в полном объеме не удалось, в том числе из-за отсутствия на крейсере полного комплекта инструмента.

В конце октября «Аврора» прибыла в Специю, где ее осмотрел командующий отрядом контр-адмирал Вирениус. Ознакомившись с техническим состоянием механизмов, он дал две недели на устранение неисправностей. Силами команды были проведены большие работы по приведению в порядок машинной установки со вскрытием цилиндров и золотниковых коробок, проверкой штоков, рамных и мотылевых подшипников, по щелочению холодильников и двух групп котлов.

В начале ноября, подняв свой флаг на «Авроре», контр-адмирал Вирениус перешел на ней к месту сбора всего отряда — в Бизерту. С прибывшей почтой на отряде получили приказы, в том числе о присвоении вольным, т.е. гражданским, механикам Н.И.Капустинскому и Ч.Ф.Малышевичу звания младший инженер-механик (одна звездочка на погоне) с зачислением в корпус инженер-механиков флота. Новопеченные военные специалисты заняли вакантные должности младших механиков «Авроры».

В Пирее, куда крейсер зашел в конце декабря, окончательно устранили дефекты в машине, отремонтировали, получив из России необходимые детали, рефрижераторную установку и смонтировали приспособления для погрузки угля в море системы Темперлея. В последний день 1903 года корабль прибыл в Порт-Саид, где и встретил новый год и будущего противника — броненосный крейсер «Ниссин», спешивший в Японию.

Пройдя Суэцким каналом в Красное море, «Аврора» с «Дмитрием Донским», транспортом «Орел» и истребителями проследовала в порт Джибути, назначенный очередным пунктом сбора отряда. Из-за постоянных поломок хлипких номерных миноносцев, следовавших в ос-

новном на буксире, броненосец «Ослябя» под флагом контр-адмирала Вирениуса прибыл туда же только 31 января 1904 года, когда уже несколько дней шла война с Японией. В ожидании дальнейших указаний отряд начал перекраску кораблей в боевой цвет Тихого океана. Однако в Петербурге размышляли недолго, и уже 2 февраля поступило приказание возвращаться в Либаву.

Отряд раздробили на мелкие группы, которым предстояло следовать к месту назначения самостоятельно. Командир крейсера «Дмитрий Донской», на правах бывшего подчиненного, обратился к контр-адмиралу свиты его величества Рожественскому с жалобой на контр-адмирала Вирениуса, не разрешившего оставить крейсер для перехвата контрабанды на очень выгодной позиции. Хотя и.о. начальника ГМШ в душе был согласен с капитаном 1 ранга Добротворским, но здесь в дела военные вмешалась внешняя политика. Под давлением Англии русские моряки свернули уже начатые операции по перехвату военных грузов, шедших в Японию.

Через три дня после получения приказа отряд в полном составе пересек Красное море и, проследовав Суэцким каналом, вышел в Средиземное море, где произошло разделение. Транспорты пошли в Севастополь, номерные миноносцы оставили для ремонта, как и крейсер 2 ранга «Алмаз». «Аврора» же в компании истребителей «Бравый» и «Блестящий» взяла курс на Либаву, куда прибыла 5 апреля. К чести механиков и машинной команды, доведенные до нормы механизмы работали без особых замечаний. «Ослябя», «Дмитрий Донской» и пять истребителей также прибыли на Балтику, чтобы уже вскоре войти в состав Второй Тихоокеанской эскадры.

Порт-Артур. Начало войны

Планируя свое нападение на Порт-Артур, японцы учитывали все, на первый взгляд, даже малозначительные моменты. По всей видимости, атаку назначили именно на 26 января, предполагая, что в день преподобной Марии в доме Старков, как и в предыдущие годы, пройдут торжества с приглашением всех свободных от службы офицеров флота. Но в 1904 году все оказалось не так. Несмотря на беспечность, царившую в Петербурге, на Дальнем Востоке не учитывать опасность момента не могли. Поэтому на эскадре повысили боевую готовность, но так, чтобы это не спровоцировало японцев на начало

войны. В соответствии с указаниями вице-адмирала Старка весь личный состав к вечеру находился на кораблях. Комендоры спали у орудий, не раздеваясь. В дозор ушли миноносцы «Бесстрашный» (капитан 2 ранга Циммерман) и «Расторопный» (капитан 2 ранга Сакс) с задачей осматривать водное пространство до 20 миль от базы. В соответствии с введенным графиком, дежурными крейсерами (т.е. готовыми к немедленной даче хода) числились «Диана» и «Аскольд». Для освещения рейда боевыми фонарями назначили «Палладу» и «Ретвизан».

В шесть часов вечера по приказу адмирала Того пять отрядов истребителей отделились от японской эскадры и растворились в ночи. Десять из них (1-й, 2-й и 3-й отряды) пошли к Порт-Артуру, а восемь (4-й и 5-й отряды) — к Дальнему, где по данным разведки находились два русских корабля. Ориентируясь по свету русских прожекторов, истребители вышли к маяку и, определив по нему место, направились прямо к эскадре, обойдя по пути два миноносца. Первый отряд незаметно подошел к русским кораблям, и его командир капитан 1 ранга Асай дал команду на атаку, при этом дестройеры «рассыпались» влево и вправо.

За 15 минут до своей смены вахтенный офицер «Паллады» лейтенант А.А.Бровцын, чуть левее Ляотешаня, заметил подозрительное движение. Туда немедленно направили прожектор, в луче которого обозначились четыре миноносца по типу Невского завода в строю кильватера, при этом головной из них нес на мачте включенными белый и красный огни, принятые в артурской эскадре. При внимательном рассмотрении один из кораблей опознали как японский. На мостик срочно вызвали командира корабля капитана 1 ранга П.В.Коссовича и пробили боевую тревогу. Однако открыть огонь комендоры побоялись, сбитые с толку отличительными огнями головного японского дестройера. В это время два истребителя повернули вправо, на них мелькнули огоньки минных выстрелов, и к борту крейсера устремились три торпеды. Только после этого был открыт ответный огонь из орудий всех калибров. Первые две торпеды прошли за кормой крейсера, а вот третья, шедшая близко к поверхности, поразила корабль между 68 и 75 шпангоутами.

Ее взрыв произошел в заполненной углем двухэтажной угольной яме левого борта, вызвав пожар в погребе №8 75-мм патронов. Выбитой газами элеваторной дверью убило матроса Селивончижа, а пламенем обожгло насмерть машиниста

Бозаленко. Ядовитыми продуктами взрыва, проникшими в жилую палубу, отравилось более 30 человек, из них кочегар Налимов и машинист Сенкевич умерли. Из-за поступления забортной воды в угольную яму и погреб боезапаса, корабль получил устойчивый крен в 4,5° на левый борт. На «Палладе» пробили пожарную и водяную тревоги. Огонь, во многом благодаря затоплению помещений, удалось потушить через 10 мин. На пробоину завели шпигованный пластырь, на него — учебный и поверх них еще и баковый тент. Для откачки воды пустили в ход турбины. В то время как артиллеристы отражали минные атаки, кочегары разводили пары в котлах для дачи хода. Опасаясь за прочность переборок, по готовности машин перешли на мелкое место к Тигровому хвосту и приткнулись кормой к отмели.

Высланный утром на разведку крейсер «Боярин» в 11 часов возвратился, сообщив о приближении неприятеля «в больших силах». Эскадра срочно начала сниматься с якоря и строиться в боевой порядок. Построение пришлось заканчивать уже под огнем противника. «Диана» заняла свое место в кильватерном строю за «Аскольдом», ведя огонь из 152-мм и 75-мм орудий сначала левым, а после поворота и правым бортом на дистанции от 45 до 22 кбт. За время отражения минных атак и боя с главными силами противника ее комендоры выпустили 8 6-дюймовых и 100 75-мм снарядов. В ответ крейсер получил один 6-дюймовый «гостинец», попавший в левую угольную яму на 81 шп., где его обнаружили неразорвавшимся. Осколками от близких разрывов повредило гребной катер и вельбот, да на 75-мм орудии сбило прицел. Потери среди личного состава отсутствовали. «Паллада» также приняла участие в дневном бою, ведя огонь из носовых 6-дюймовых орудий, когда противник появлялся в секторе их обстрела. Всего за 26—27 января 1904 года крейсер израсходовала 42 6", 84 75-мм и 20 37-мм снарядов.

Прилив приподнял «Палладу» и, развернувшись с помощью портового судна, она своим ходом вошла во внутренний бассейн. В сухой док ее ввели после окончания ремонта крейсера «Новик». После снятия всех пластырей открылась картина разрушений, нанесенных взрывом японской торпеды. Пробоина площадью 13 м² (21x11 фут) простиралась от броневой до жилой палубы. Повреждения получили шесть поясов обшивки на общей площади примерно 35 м² (по длине 7,3 м, по высоте 4,9 м). Шпангоуты выше карапасной

*«Паллада» в доке Морского завода в
Порт-Артуре, февраль—март 1904 г.*

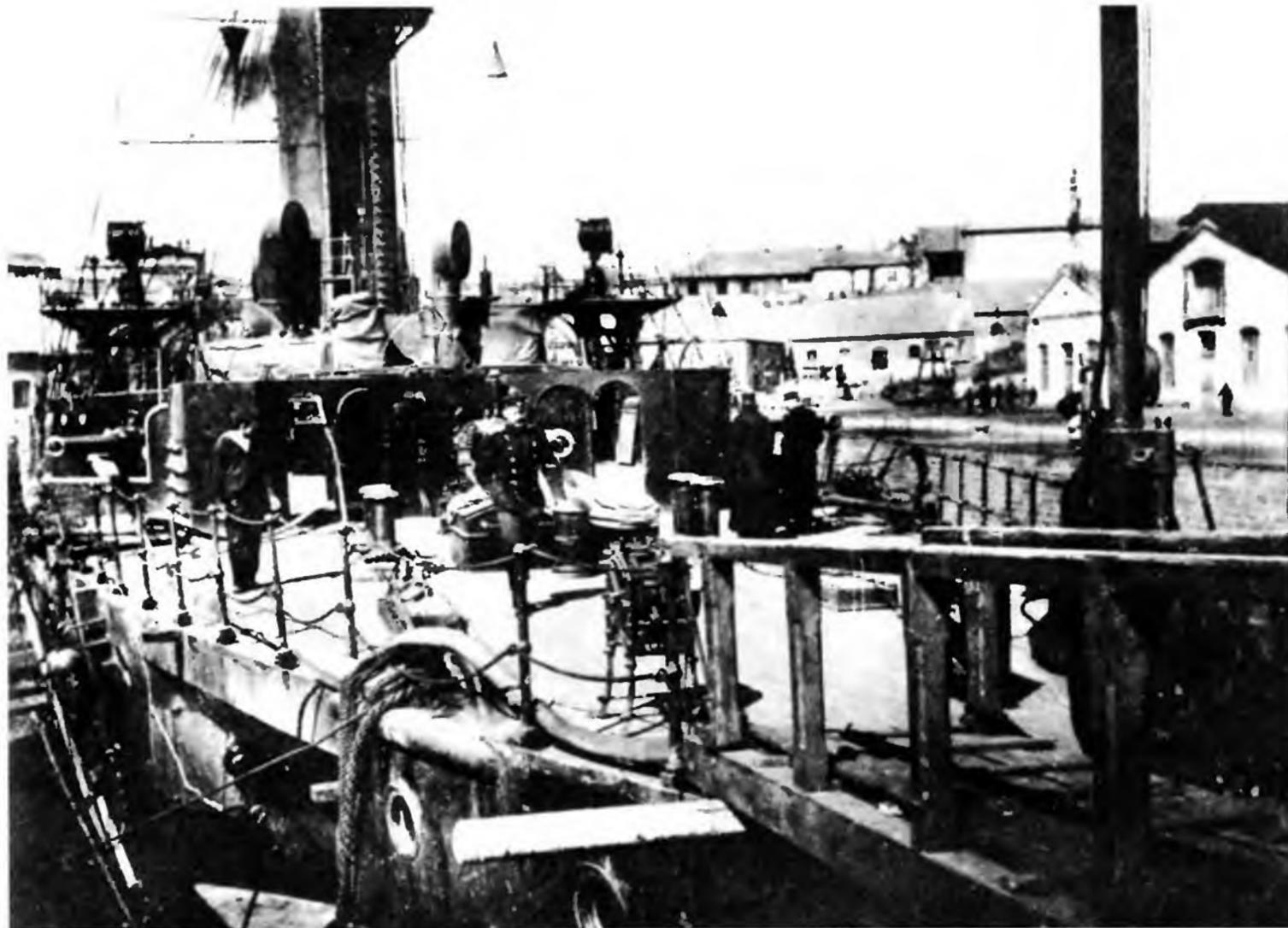




Крейсер «Паллада» в доке: пробоина от японской торпеды, поразившей корабль в ночь на 27 января 1904 г.



*«Паллада» в доке
во время ремонта,
весна 1904 г.*



палубы оказались перебиты взрывом, а ниже нее погнулись. Помимо этого, значительные повреждения получила платформа над скосом броневой палубы и поперечные переборки на 68 и 75 шпангоутах. Полотно первой из них было разорвано, а вторую, так же, как и продольную переборку, сильно выгнуло в направлении соседних отсеков. Хотя броневая палуба в целом выдержала испытания, но в районе взрыва ее настил прогнулся, а три броневых плиты сместились в сторону.

Но особенно значительно пострадал патронный погреб 75-мм орудий. Там силой взрыва сдвинуло элеватор и сорвало с мест его рельсы и крышки. Пришли в негодность 29 патронных беседок. Хранившиеся в них унитарные выстрелы больше не годились для стрельбы. Порох в 63 патронах либо взорвался, либо выгорел. Еще у 559 выстрелов деформировались гильзы (причем у 201 штуки произошло разделение снаряда и гильзы), и метательные заряды, помещенные в них, оказался подмоченным. Поскольку расчистку поврежденного места производили китайские рабочие, явно не спешившие с окончанием работ, она заняла две с половиной недели. Годные элементы набора и листы обшивки выправлялись рабочими артурского военного порта и устанавливались на место. Те же, которые превратились в непонятную стальную массу, изго-

тавливались заново. Темпы восстановительных работ ускорились с прибытием в Порт-Артур мастеровых Балтийского завода во главе с корабельным инженером Н.Н.Кутейниковым. Ввиду отсутствия в порту тика, его при ремонте деревянной обшивки заменили сосной, закрепленной болтами с гайками. Слабость производственной базы не позволила восстановить патронный погреб, и за его счет расширили угольную яму.

Пока на «Палладе» устраняли полученные повреждения, «Диана» несколько раз выходила в море для разведки, прикрытия возвращавшихся отрядов миноносцев и конвоя портовых средств, переводимых из Дальнего. С прибытием нового командующего флотом Тихого океана вице-адмирала С.О.Макарова на эскадре настроения переменялись. Офицеры и матросы воспрянули духом и начали готовиться к активной борьбе за овладением морем после ввода в строй поврежденных кораблей. Работы на последних, благодаря корабельному инженеру П.Ф.Вешкурцову и значительному количеству рабочих, прибывших из Петербурга вместе со Степаном Осиповичем, ускорились.

Новый командующий разместился и поднял свой флаг на крейсере, в чем кое-кто усмотрел неприязнь его к броненосцам, однако все объяснялось проще — вице-адмирал Старк еще не сдал эскадру и располагался на «Петропавловске». После

«Диана» и два миноносца типа «Сokol» у ее борта во время дежурства по охране внешнего рейда Порт-Артура, 1904 г.



его убийства все встало на свои места, и Макаров перешел со штабом на флагманский броненосец. На внешнем рейде было организовано дежурство крейсеров, один стоял в проходе, а второй располагался на бочке, периодически они менялись местами, затем наступала очередь следующей пары. Установили управляемое с берега минное заграждение, прикрывшее подходы к выходу из внутреннего бассейна. Адмирал научил эскадру выходить на рейд в одну полную воду без помощи буксиров. Планы нового командующего были грандиозны, но «Диане», с ее не очень высокой скоростью хода, отводилась явно второстепенная роль. Единственное достойное занятие, которое ей нашли, — сторожевая служба на Порт-артурском рейде. Несмотря на то, что «Диана» превосходила по огневой мощи практически все японские бронепалубные крейсера, использовать ее активно, за редким исключением, откровенно побаивались.

Но именно на «Диане» провел свою последнюю ночь С.О.Макаров. Вечером 30 марта к островам Эллиот ушел отряд из 8 миноносцев под общим командованием капитана 2 ранга Бубнова. В ожидании очередной попытки закупорить Порт-Артур командующий флотом в 21 час прибыл на борт «Дианы», которая в ту ночь несла дежурство на рейде. Погода была безобразной, шел снег с дождем, видимости почти никакой... Тем не менее, вахта крейсера обнаружила движение на рейде, адмирал лично наблюдал и не разрешил

открывать огонь, посчитав, что это наши заблудившиеся миноносцы. В четыре часа утра командующий съехал с «Дианы», не оставив указаний о тралении подозрительного района. Дальнейшие события хорошо описаны в многочисленных публикациях, посвященных Русско-японской войне. Пытаясь выручить ведущий неравный бой миноносец «Страшный», С.О.Макаров вывел в море весь флот. Разворачиваясь вдоль берега, «Петропавловск» подорвался на японских минах и затонул, унеся с собой большую часть экипажа и адмирала, на которого возлагала надежду вся Россия.

После гибели вице-адмирала Макарова в Порт-Артуре воцарились всеобщее уныние и упадок духа. Японцы осуществили высадку войск в непосредственной близости от главной базы и перерезали сообщение по железной дороге. Покидая Порт-Артур, наместник Алексеев оставил временным командующим своего начальника штаба контр-адмирала В.К.Витгефта, который хорошо справлялся со своими обязанностями, но, по собственному публичному признанию, не был флотоводцем.

Тем временем в строй стали вступать корабли, поврежденные в ходе первой ночной атаки. В начале апреля «Палладу» вывели из дока, хотя на плаву ее ремонт продолжился до конца месяца. После окончания приема припасов и испытаний она вместе с «Дианой» приступила к несению дежурства на рейде. Потерпев неудачу в последней, самой грандиозной опе-

рации по закупорке прохода брандерами, японцы перешли к минированию прилегающих к Порт-Артуру вод. Каждую ночь миноносцы противника приходили на внешний рейд и разбрасывали опасный груз, поэтому одной из главных задач флота, наряду с ремонтом, стало траление. После того, как противник вышел на дальние подступы крепости, с кораблей свезли на берег все десантные пушки Барановского с боеприпасами и прислужгой, затем 37-мм орудия, в общем, бесполезные на судах. Вскоре пришла очередь и главного калибра. С «Дианы» и «Паллады» сняли по два 152-мм орудия, имевших наименьшие углы обстрела, т.е. вторую носовую пару (правда, пошли они не на берег, а на другие суда) и по четыре 75-мм пушки с верхней палубы. После ввода в строй всех судов и гибели на русских минах двух японских броненосцев, линейные силы противников под Артуром уравнились.

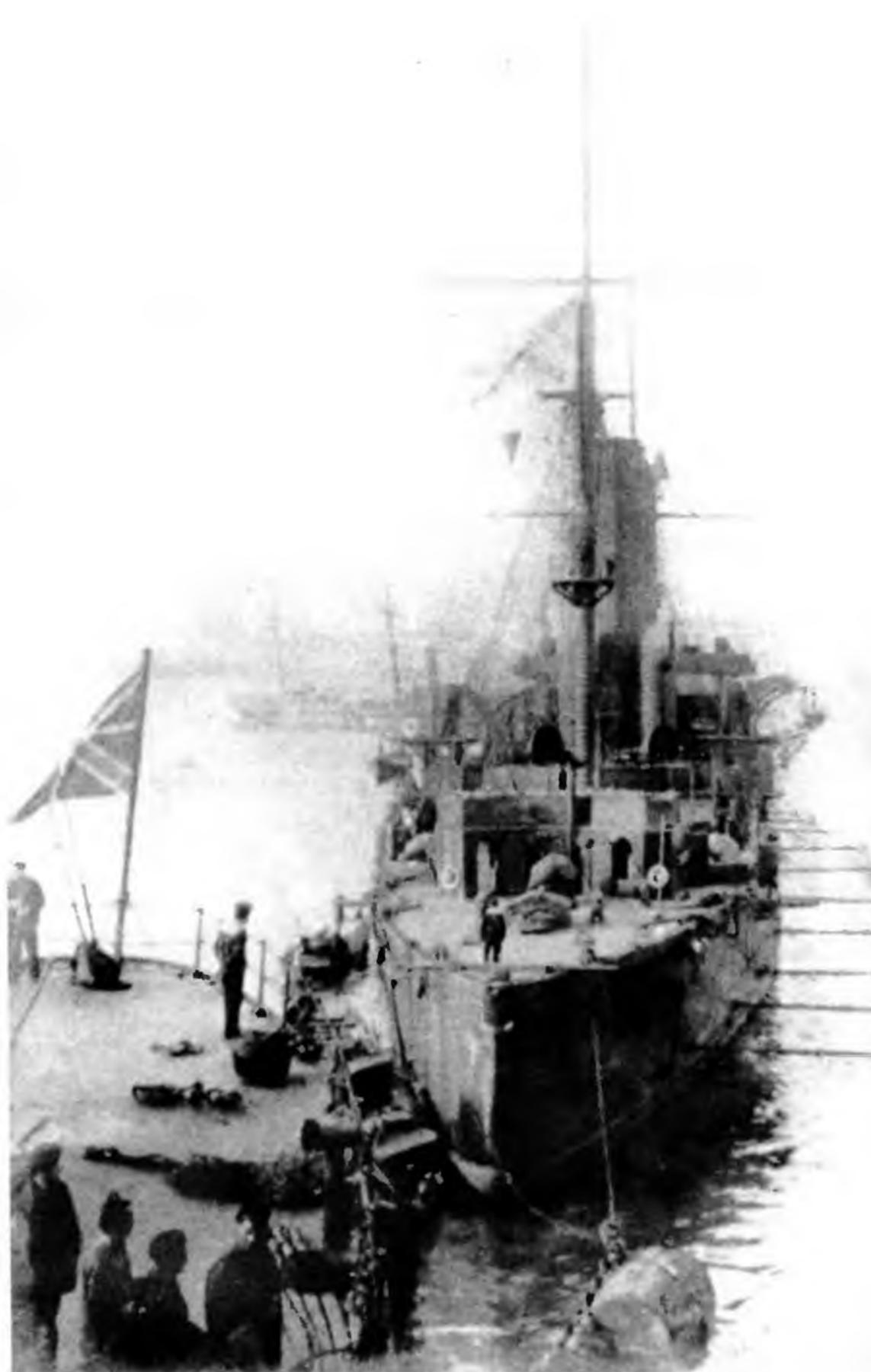
Бой у Шантунга

По требованию наместника Алексеева 10 июня эскадра, к тому моменту получившая название «Первая эскадра флота Тихого океана», предприняла робкую попытку прорыва во Владивосток. Видимо, в удержание Порт-Артура до подхода резервов с Балтики, к интенсивной подготовке которых приступили только после гибели С.О.Макарова, ни царь, ни его ближайшее окружение особо не верили. Долгий выход, медленное движение за тралящим караваном привели к тому, что оповещенный по радио дозорными крейсерами адмирал Того с главными силами уже поджидал русскую эскадру, перекрывая путь к проливам. Главными виновниками столь долгих сборов оказались «Паллада» и «Диана». Первая из них из-за неполадок рулевого привода и того, что при повторном снятии с якоря подцепила телефонный провод, задержала общий выход на 3 часа. А вторая, как и «Аскольд» с «Новиком», встала на внешнем рейде на место предполагаемого минного поля. Что и подтвердило контрольное траление. Одна из подсеченных мин взорвалась всего в 60 метрах от кормы «Дианы». Пока разобрались в сложившейся обстановке, протралили рейд, прошло еще 4 часа. Поэтому эскадра смогла выйти в море только около 15 часов. В 18.55, когда световой день подходил к концу, русские корабли повернули обратно в Порт-Артур. Объяснялось это тем, что на крейсерах и броненосцах отсутствовало значительное количество противоминной и средне-

калиберной артиллерии, сданной на сухопутный фронт. Отразив все атаки миноносцев противника, эскадра к утру вернулась на внешний рейд крепости.

После этого, по требованию сухопутного командования, корабли эскадры регулярно привлекались для обстрела флангов наступающих японцев. Правда, «богини», занятые охраной прохода и внешнего рейда, лишь один раз 26 июня выходили в бухту Такэ, сопровождая броненосец «Полтава». Японцы тоже не оставались в долгу, стараясь уничтожить дозорные крейсера торпедными атаками. Так, 15 июня два их миноносца выпустили по

«Диана» на внешнем рейде Порт-Артура с противоторпедными сетями, поставленными по правому борту, 1904 г.





Броненосцы «Пересвет», «Победа» и крейсер «Диана» (справа налево) на внешнем рейде Порт-Артура, 1904 г.

«Диане» три самоходные мины с дистанции 400 м. Крейсер открыл ответный огонь, израсходовав 19 6-дюймовых и 58 75-мм снарядов. Через пять дней нападению подверглась «Паллада». В нее японский миноносец выпустил две торпеды, одна из которых прошла вдоль правого борта в считанных метрах. Но все же главную опасность для кораблей порт-артурской эскадры представляли мины, которыми «сыны микадо» почти каждую ночь засыпали внешний рейд. Его очистка от «рогатой смерти» и стала первоочередной задачей для русских моряков.

К концу июля, захватив одну из господствующих высот, японцы начали обстреливать внутренний рейд перекидным огнем из 120-мм орудий. И хотя стрельба велась по площади, флот нес потери, даже командующий получил легкое ранение (в палец). Вскоре поступил очередной приказ от наместника, со ссылкой на высочайшее имя, следовать во Владивосток для сохранения кораблей, по возможности избегая боя. На совещаниях, часто собираемых контр-адмиралом Витгефтом, мнения разделились. Большая часть командиров настаивала на том, чтобы остаться в осажденной крепости и помогать в ее обороне до последней возможности, а при необходимости затопить корабли. И только некоторые из них высказались за выход. Однако высочайшее повеление следовало исполнять.

Учитывая опыт выхода 10 июня, на этот раз собрались пораньше и уже к шести часам 28 июля все корабли стали на якорь на внешнем рейде. А на стоявшей там «Диане» закончили прием угля с портовой баржи. Когда эскадра двинулась за тралящим караваном, усиленным миноносцами второго отряда, крейсер вступил в кильватер «Палладе», став концевым в отряде крейсеров.

На «Цесаревиче» взвился сигнал: «Государь император приказал идти во Владивосток». В ожидании боя команде дали обед, во время которого многие нижние чины отказались от законной чарки. Оттеснив разведывательные крейсера японцев и отпустив под охраной канонерских лодок и миноносцев тралящий караван, эскадра вышла в открытую часть моря. В этот момент появились главные силы противника. Отряд крейсеров шел в кильватерном строю за броненосцами, на головном «Аскольде» держал свой флаг командующий отрядом контр-адмирал Н.К.Рейценштейн, за ним следовали «Новик», «Паллада» и «Диана».

В начале сражения, когда японские броненосцы, пытаясь охватить «хвост» русской линии, приблизились к отряду, «Паллада» получила первые повреждения. Осколки снаряда, попавшего в носовую шлюпбалку гребного катера, посекали сам катер, кожух носовой кочегарки, дымовую трубу, вентиляторы. Кроме того, был сбит

прицел одного 75-мм орудия, три человека погибло, а еще шестерых нижних чинов ранило. Хотя «Диана» прямых попаданий не получила, осколками разорвавшегося рядом с бортом снаряда повредило фальшборт и ранило двух человек. В 13.15 по сигналу с «Аскольда», получившего несколько попаданий, крейсера повернули «все вдруг» влево и строем пеленга вышли за линию своих броненосцев.

Перед началом второй фазы боя контр-адмирал Витгефт передал семафор на отряд: «В случае боя начальнику отряда крейсеров действовать по усмотрению». Японские крейсера, обходя наши слева, пытались поставить их в два огня, но, попав под снаряды главного калибра броненосца «Полтава», отошли в сторону. В 16.50 японцы догнали русскую эскадру, и бой между броненосцами возобновился. Крейсера держались вне зоны падения перелетов и повреждений не имели. После выхода из строя «Цесаревича» «Аскольд» последовал его движению и начал поворот, но, убедившись в том, что флагман не управляется, вернулся на старый курс.

После гибели В.К.Витгефта князь П.П.Ухтомский не смог сразу принять командование, началась неразбериха, в которой каждый действовал на свое усмотрение. Большая часть русских броненосцев повернула на обратный курс, при этом отряд крейсеров оказался зажат между ними и главными силами противника. Стремясь выйти из крайне невыгодной ситуации, Н.К.Рейценштейн поднял сигнал: «Крейсерам следовать за мной» и повел свой отряд прямо на «Асаму», оглябая сбившиеся в кучу свои броненосцы слева. В этот момент японский снаряд попал в «Диану». Взорвавшись при ударе о стрелу Темперлея, закрепленную по-походному на кожухе котельного отделения, он подорвал одиннадцать 75-мм патронов в двух беседках, осколками которых были убиты мичман Б.Г.Кондратьев и четыре нижних чина, а еще 20 человек получили ранения. Вступивший в командование плутонгом мичман А.М.Щастный заменил выбывших из строя прислужкой орудий нестреляющего борта. Следующий снаряд крупного калибра попал ниже ватерлинии между 98 и 112 шп. правого борта. Вода быстро заполнила клиновые бортовые отсеки, выше скоса броневой палубы, между 103 и 112 шпангоутами. Из-за вспучивания настилки платформы швы разошлись, и вода стала просачиваться в аптеку, лазарет и канцелярию. Аварийная партия, руководимая старшим офицером капитаном 2 ранга В.И.Семеновым и

трюмным механиком младшим инженер-механиком В.А.Санниковым, подкрепила поврежденную палубу и платформу деревянными брусками. А для выравнивания крена затопили симметричные отсеки противоположного борта.

«Диана» по возможности отвечала из своих 6-дюймовок. При этом от действия собственной артиллерии неприятностей было чуть ли не больше, чем от огня противника. Три 152-мм снаряда из последней партии, полученной в Порт-Артуре, оказались некалиброванными и заклинились в орудиях. Под руководством мичмана князя М.Б.Черкасского артиллерийский квартирмейстер Емельянов с матросами разрядили орудия с дульной части, хладнокровно действуя под огнем противника. У орудия №5 не закрылся замок, поскольку гильза оказалась длиннее положенного. Когда его открыли, извлекали гильзу и придали максимальный угол возвышения ствола, снаряд, против обыкновения, не выкатился, так как под него попала лента бездымного пороха. Его пришлось выдавливать с дульной части, при этом отличились квартирмейстер Ермаков и матрос Кардаков.

Командир крейсера позднее докладывал, что в бою весь экипаж действовал мужественно, слаженно и инициативно. Так, когда осколком был сбит кормовой флаг, часовой квартирмейстер Родько по своей инициативе поднял запасной. На корабле не оказалось дезертиров, даже все больные в день выхода эскадры выписались из лазарета, а в ходе сражения легкораненые возвращались на свои места после перевязки.

Видя, что противник сужает кольцо окружения вокруг эскадры, памятуя приказ следовать во Владивосток и желая отвлечь часть сил противника на себя, контр-адмирал Рейценштейн, обрезав нос броненосцам, полным ходом пошел на юг, но за ним последовал только «Новик», тихоходные «Паллада» и «Диана» отстали практически сразу и вернулись к эскадре, отходящей на северо-запад. Командир последней капитан 2 ранга князь А.А.Ливен решил последовать приказу своего командира и также идти на прорыв, но только после наступления темноты. Так как он считал, что из-за малой скорости будет невозможно оторваться от преследования.

Когда начало темнеть, главные силы противника, дав последние залпы, очистили поле боя для своих миноносцев, в большем количестве появившихся по всему горизонту. В 8 часов вечера, когда достаточно стемнело, и минные суда про-



Командир крейсера «Диана» капитан 1 ранга светлейший князь А.А.Ливен

тивника приготовились к атаке, «Диана» пересекла курс эскадры с юга на север и пошла на восток — туда, где только что были броненосцы Того. За ней увязался миноносец «Грозовой» под командованием лейтенанта Бровцына. Через 10 минут после начала прорыва с носовых углов выскочили четыре японских миноносца и выпустили торпеды, от которых уклонились резким отворотом, подставив корму. Командир — минер по специальности — знал, что обнаружить и атаковать ночью идущий без огней корабль очень трудно. Поэтому огня старались не открывать, дабы не привлекать к себе внимание, кроме одного случая, когда не выдержали нервы у одного из комендоров. Атаки продолжались до 22.15, когда «Диана» чуть не протаранила японский миноносец. Крейсер избегал их, проводя маневр уклонения. Если корабли противника появлялись с носовых углов, то крейсер поворачивал на них, угрожая тараном, если же сзади, то их переводили за корму. За два часа было замечено 19 минных судов противника и восемь торпед. Лейтенант Бровцын с «Грозового» информировал обо всех кораблях противника, появлявшихся с кормовых углов.

В 11 часов 29 июля на правом крамболе открылся огонь Шантунгского маяка, несмотря на интенсивное маневрирование, старший штурман лейтенант Палецкий точно вывел крейсер в указанную точку. «Диана», опасаясь преследования, продолжала идти полным ходом. Машины все время работали безукоризненно, давал проектное число оборотов, что при имевшейся перегрузке соответствовало 17,5 уз. Утром, когда видимость улучшилась, ход снизили до 11 узлов. Вскоре произошла встреча с «Новиком», к которому отослали «Грозовой» для переговоров. Сделали остановку, легли в дрейф и похоронили в море погибших. Выяснилось, что командир «Новика» капитан 2 ранга фон Шульц собирается зайти за углем в Циндао, а затем следовать во Владивосток вокруг Японии и приглашает с собой «Диану». Светлейший князь с сожалением отклонил это предложение, опасаясь быть заблокированным японскими крейсерами. Отпустив «Грозовой», у которого потекли котлы и холодильники, в Циндао вместе с «Новиком», он взяли курс на юг. А.А.Ливен собирался спуститься вдоль китайского берега до широты о. Квельпарт, затем пересечь Желтое море и ночью, полным ходом, пройти Корейский пролив до о. Дажелет, а далее, отключив лишние котлы и среднюю машину, идти во Владивосток.

Этот план оказался неосуществим, возможно, что к счастью. Трудно себе представить, что бы мог противопоставить одиночный бронепалубный крейсер эскадре адмирала Камимуры. Перед выходом в Порт-Артуре в топливные бункеры приняли лежалый мелкий уголь, поэтому его расход оказался очень большой. За прошедшее время сожгли от 350 до 370 т, т.е. в ямах осталось не более 700 т. И из этого количества, как с удивлением узнал командир, совершавший на «Диане» свое первое плавание, топливо, расположенное в запасных ямах над машинным отделением (260 т), невозможно было напрямую подать к топкам. По расчетам механиков и штурмана для выхода к проливам в назначенное время требовалось иметь ход 12 уз., но пар поддерживать, на случай встречи с противником, во всех котлах. На это по расчетам ушло бы порядка 240 т угля. Поскольку из запасных ям перегрузка была возможна только через верхнюю палубу с участием значительной части команды, а осуществлять ее пришлось бы непрерывно до самого Дажелета, корабль оказывался безоружным перед любым противником. К тому же стала сказываться усталость экипажа, уже более суток без отдыха находящегося на ногах.

Вопрос о дальнейших действиях обсуждался в узком кругу старших специалистов на мостике в присутствии вахтенного начальника мичмана князя М.Б.Черкасского. Последний и предложил идти в Сайгон, где заделать пробоину, что позволяли условия французского нейтралитета, а далее действовать по обстоятельствам. Ливен присоединился к мнению князя. Остальных офицеров не опрашивали, так как командир военного совета не собирал. Палубу и платформу в районе пробоины подкрепили дополнительными стойками, доведя их число до 53, и связали их между собой, и «Диана» продолжила движение экономическим ходом на юг. На широте Шанхая, где встреча с японскими крейсерами представлялась мало реальной, перекрыли пары в 14 котлах и отключили среднюю машину от гребного вала. Угля, оставшегося на «Диане», должно было хватить до ближайшей французской военной базы в Кванчау-ване, о существовании которой светлейший князь знал по опыту предыдущих плаваний. В крайнем случае, топливо предполагалось позаимствовать, в том числе и силой, на любом встречном коммерческом пароходе, оставив тому запас до ближайшего порта. Не встретив по пути ни одного торгового судна, крейсер 3 августа прибыл в намеченный пункт, где нашел

полное сочувствие французов и пустые угольные склады.

Оказалось, что база была закрыта, а запасы вывезены. Губернатор, в виде особой любезности, распорядился выделить из местных запасов 80 т, чтобы «Диана» смогла дойти до Хайфанга. Поскольку туда уходил крейсер «Паскаль», для организации погрузки угля и отправки телеграммы в Петербург на его борту был отправлен мичман Кайзерлинг. При полном штиле русский крейсер прошел Хайнаньский пролив и Тонкинский залив и 7 августа стал на якорь в бухте д'Алонг, где уже находились подготовленные баржи с углем. Французская администрация организовала все заранее, сразу по прибытии «Паскаля». Так как порт не был защищен, срочно приняв уголь, на другой день «Диана» вышла в Сайгон. В устье реки встретили крейсер «Шаторено» под флагом контр-адмирала де Жонкера, отсалютовав которому, пошли за ним в порт. 8 августа «Диана», произведя салют наций, бросила якорь в Сайгоне.

В ожидании ремонта подвели итоги боя, в ходе которого орудия крейсера выпустили по противнику 115 6-дюймовых и 74 75-мм снаряда, при этом получив два прямых попадания и множественные мелкие повреждения от осколков снарядов, разорвавшихся близко к борту. Пять человек из экипажа «Дианы» погибли, еще 20 получили ранения.

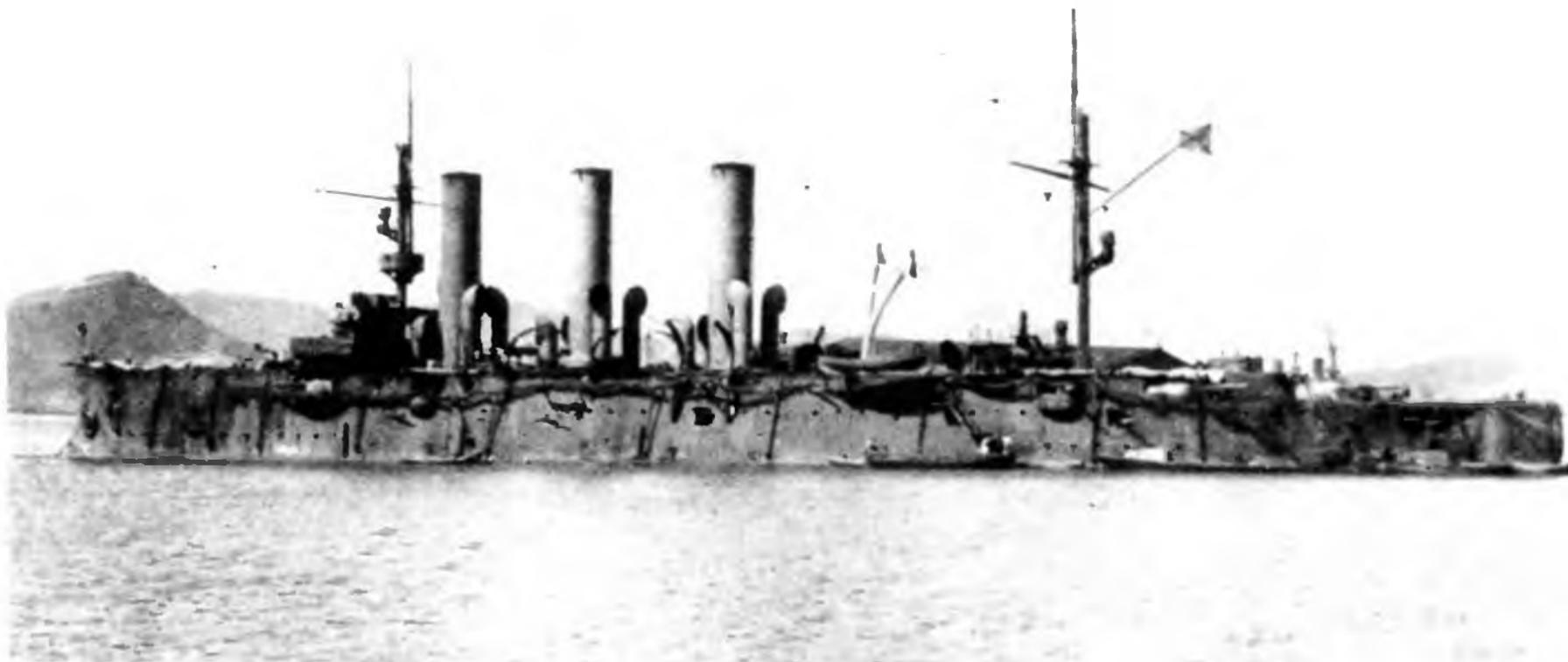
В отличие от князя Ливена, командир «Паллады» капитан 1 ранга В.С.Сарнавский посчитал своим долгом следовать сигналам нового командующего князя Ух-

томского, поведшего остатки эскадры в Порт-Артур. Опустившаяся темнота прервала артиллерийский бой, и со всех сторон на русскую эскадру бросились многочисленные отряды миноносцев — по свидетельству очевидцев, не менее 60 кораблей. «Палладу» японцы атаковали в основном с носовых курсовых углов, и лишь однажды торпеда была выпущена в левую раковину. Отбиваясь, крейсер расстрелял 40 152-мм и 170 75-мм снарядов. Всего же за бой пушки «Паллады» выпустили в сторону противника 90 152-мм и 180 75-мм «гостинцев».

Крейсер получил единственное попадание в начале сражения. В ходе дальнейшего боя отмечались только мелкие повреждения от осколков снарядов, разорвавшихся в воде, близко к борту. Один раз осколок, перебив фал, сбил стеньговый флаг. Матрос 2 статьи Петр Бодров под огнем восстановил фал и поднял новый флаг.

Но самые серьезные повреждения «Паллада» получила не от огня противника. В очередной раз сказалась некачественная постройка корабля. На полном ходу расшатался фундамент подшипника вала правой машины, и вырвало сальник в водонепроницаемой переборке. Машинный квартирмейстер 1 статьи Егор Кривоzubов успел подкрепить корпус подпорами и предотвратил выход машины из строя. Во время устранения неисправности крейсер даже не сбавил хода. Уклонившись от восьми атак миноносцев, с рассветом 29 июля «Паллада» бросила якорь на внешнем рейде среди остатков эскадры.

Крейсер «Паллада» в Порт-Артуре после боя у Шантунга



«Паллада» в последние месяцы обороны Порт-Артура

После того, как корабли втянулись во внутренний бассейн, с «Паллады» на госпитальное судно Красного креста «Монголия» свезли раненых. На броненосцах и крейсерах тут же приступили к устранению боевых повреждений. Для выяснения обстоятельств сражения контр-адмирал князь Ухтомский создал комиссию под руководством контр-адмирала М.Ф.Лощинского, которая приступила к опросу экипажей кораблей.

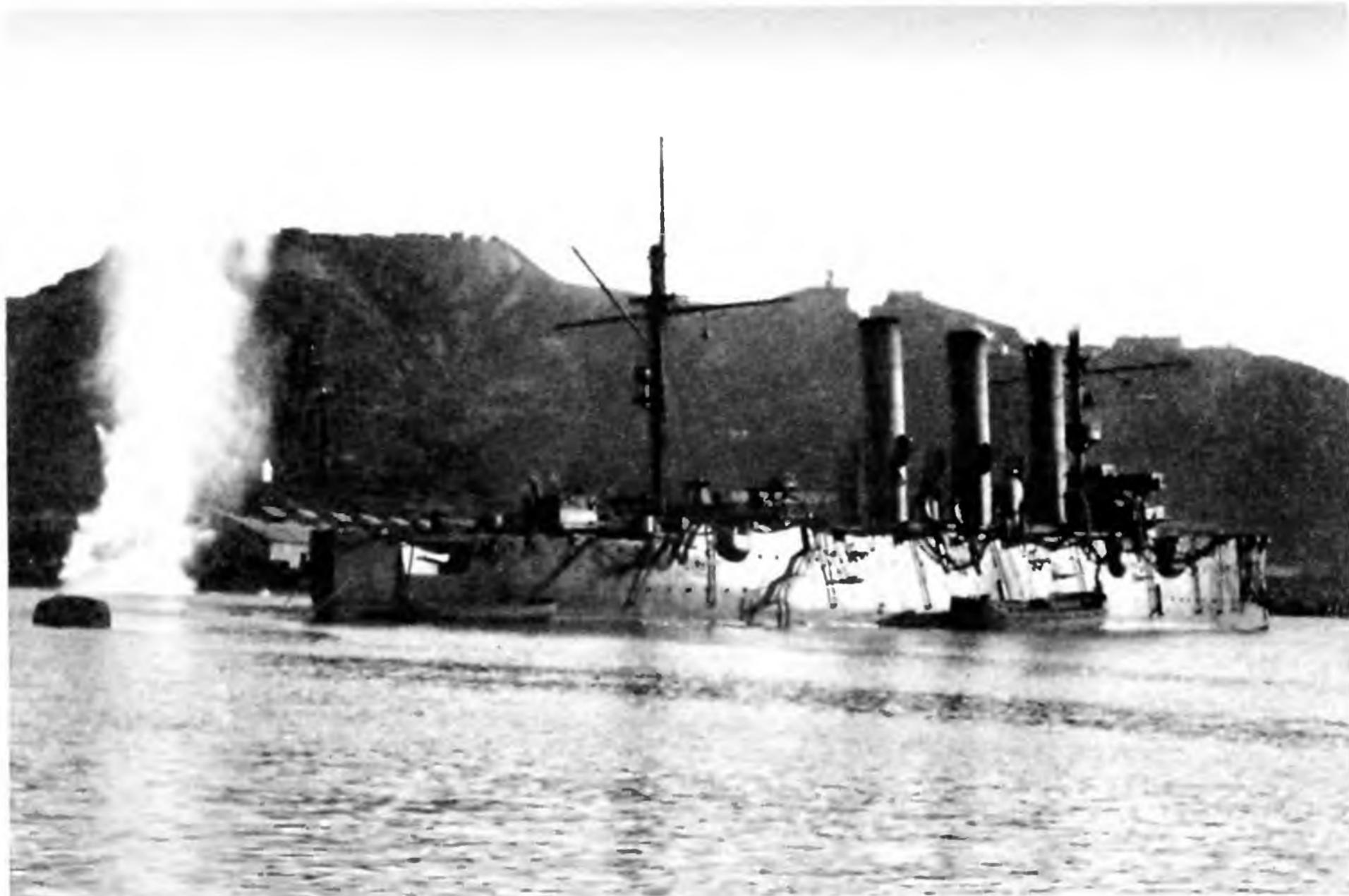
В очередной раз встал вопрос, что же делать остаткам флота после окончания ремонта. Большинство командиров и князь Ухтомский предлагали все силы бросить на защиту крепости, ссылаясь на пример Севастополя, однако из Петербурга продолжал настаивать на прорыве во Владивосток. Во главе остатков эскадры вместо нерешительного контр-адмирала поставили показавшего свою храбрость в предыдущих боях командира броненосного крейсера «Баян», что вызвало недовольство старших по срокам получения чина, но обойденных капитанов 1 ранга. Чтобы прекратить все кривотолки и

стимулировать активность нового командующего эскадрой, Р.Н.Вирену дали чин контр-адмирала. Однако он не оправдал возлагаемые на него надежды и не вывел остатки некогда могучего флота Тихого океана в море.

Проводя вялотекущий ремонт на кораблях, с них постепенно стали свозить артиллерию, боеприпасы и личный состав для вооружения батарей на сухопутном фронте. Из экипажей сформировали два морских батальона плюс резерв. Кроме того, моряков широко привлекали для строительных работ. Морские орудия устанавливали на площадки, сооруженные из нескольких слоев деревянных брусьев, скрепленных между собой болтами. В качестве бруствера использовались бочки, заполненные грунтом. Тяжелые пушки, разобранные на части, поднимали на отвесные скалы с помощью веревок.

По приказу №32, который подписал еще контр-адмирал Ухтомский, орудия с кораблей распределили по укреплениям, с указанием количества и числа номеров расчета. 75-миллиметровками «Палаши», так в Порт-Артуре нижние чины именовали на деревенский манер античную богиню, устанавливались на укреплении №5 и

«Паллада» под огнем японской осадной артиллерии



Лесной горке, при этом личный состав крейсера назначался и к «чужим» пушкам малого калибра. В сентябре пошли еще дальше: с крейсера сняли все 6-дюймовки, передав их на «Баян». После этого «Паллада» уже не представляла собой боевой единицы, хотя некоторое количество 75-мм орудий оставалось на борту вплоть до ее затопления.

Технически грамотные военные моряки и на сухопутном фронте проявляли свою смекалку. Так, лейтенант Подгурский предложил скатывать на японские окопы по деревянным желобам мины заграждения; взрыв одной такой мины уничтожал до семи саженей траншеи противника. Он же разработал один из вариантов ручной гранаты, называемой в Порт-Артуре «бомбочкой», и лично с командой нижних чинов опробовал их в действии при отражении штурма на Высокой горе. Первое массированное применение гранат привело к отступлению японцев с большими потерями, за что инициативного лейтенанта представили к Георгию 4 степени.

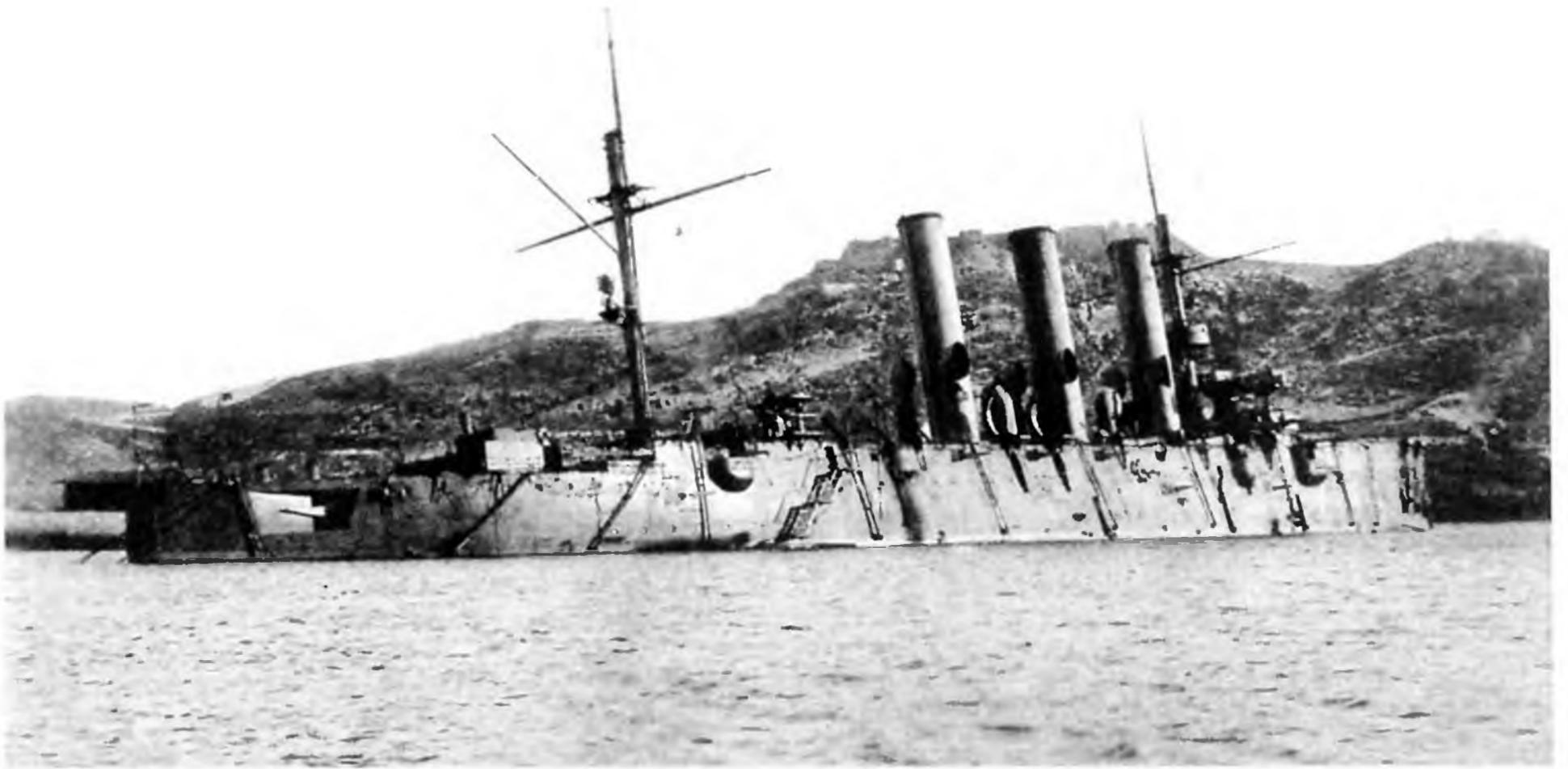
Убедившись в невозможности легко взять крепость штурмом, японцы подвезли тяжелые осадные орудия. 18 сентября на форты упали первые снаряды, выпу-

щенные из 11-дюймовых мортир. Перекрытия укреплений Порт-Артуа, спроектированные известным фортификатором инженером К.И.Величко, рассчитывались на противостояние огню орудий до 8 дюймов включительно, поэтому под огнем японских 280-мм мортир защитники крепости оказались беззащитны. К тому же практически все господствующие высоты остались неукрепленными, поскольку перед войной достроить оборонительные сооружения не успели. После захвата горы Долгой часть бассейнов оказалась под прицельным огнем. 27 октября первый 11-дюймовый снаряд прошил «Палладу». Для того, чтобы укрыться от глаз японских наблюдателей, корабли несколько раз выходили на внешний рейд под берег. Обнаружив этот маневр, противник усилил обстрел прохода и рейда.

На совещании командиров было решено затопить перед сдачей крепости корабли на рейде и в проходе, однако японцы опередили русских. После нескольких кровопролитных штурмов противник в конце ноября захватил гору Высокая. Во время штыковых контратак, пытаясь выбить японцев с важной высоты, полегло немало моряков. Установив на горе кор-

Порт-Артур в последние недели обороны. На «Палладе» (слева) еще работают котлы и поднят кормовой флаг; броненосец «Победа» (справа) уже окончил кампанию. Позади «Паллады» горят угольные склады под Золотой горой, ноябрь 1904 г.





«Паллада», севшая на грунт в Порт-Артуре, декабрь 1904 г.

ректировочный пост, противник приступил к прицельному расстрелу русских кораблей. По приказу контр-адмирала Вирена суда закончили кампанию и на них были спущены флаги, а остатки припасов и команду свезли на берег. Выпустив залпами из нескольких орудий до 500 снарядов 11" калибра, японцы последовательно утопили все крупные корабли за исключением броненосца «Севастополь», боевой командир которого смог вывести свой корабль в бухту Белый Волк, недосягаемую для огня артиллерии. Получив свою порцию 280-мм бомб, «Паллада» 24 ноября

села на грунт Западного бассейна с сильным креном на левый борт.

Меж тем положение с продовольствием продолжало ухудшаться. Особо в тяжелом положении оказались экипажи кораблей, поскольку свежее мясо имелось в очень ограниченном количестве, а пополнять его было неоткуда. Со складов порта выдавали только солонину, часто испорченную, а держать свой скот до войны морякам не приходило в голову. Армия оказалась в несколько лучшем положении. Она имела вполне приличный запас мясных консервов, кроме того, в ход пошла конина и ослятина. Самым же неприятным стало отсутствие свежей зелени, т.е. витаминов. В гарнизоне началась цинга.

Морские команды участвовали в последних боях за Скалистый кряж и Большое Орлиное Гнездо, где понесли большие потери. Несмотря на трудности осады, известие о сдаче крепости стало для многих неприятной неожиданностью. Генерал-адъютант и георгиевский кавалер А.М.Стессель, вопреки мнению военного совета, высказавшегося за продолжение обороны, 19 декабря направил парламентариев к генералу Ноги, о чем проинформировал контр-адмирала Вирена. По приказу последнего моряки ночью подорвали корабли зарядными отделениями мин Уайтхеда и приступили к уничтожению имущества.



Для сдачи команда «Паллады» под руководством капитана 1 ранга Сарнавского прибыла к укреплению №5, по пути в Новом городе сложив винтовки, каналы стволов которых, в виде мелкой пакости, нижние чины протерли керосином для ускоренного ржавления. В первый день сдачи не состоялось, так как вместо заявленных генерал-адъютантом 8000 человек, прибыло 23 000.

Японцы предложили всем офицерам дать подписку о неучастии в войне, для

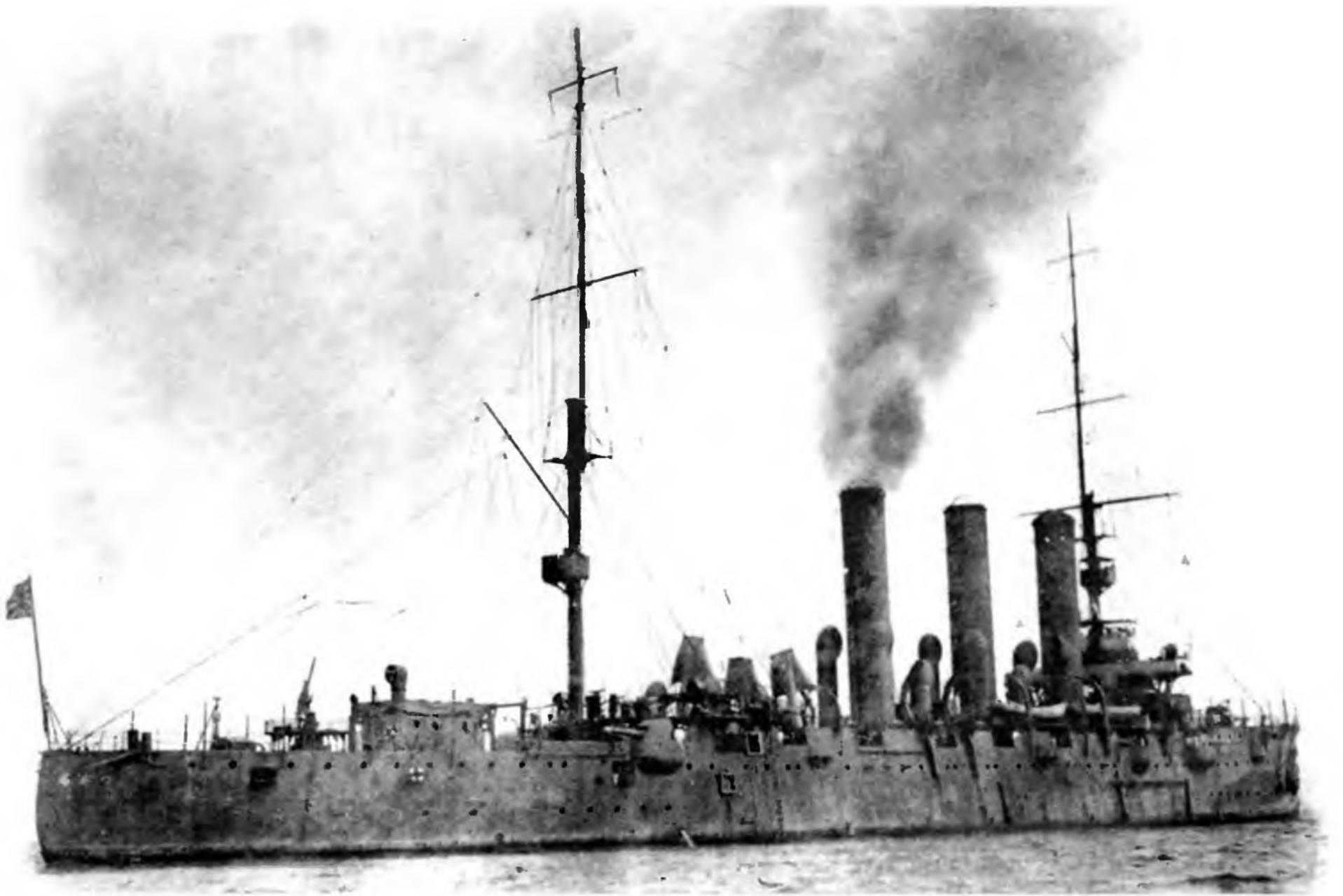
чего была установлена отдельная палатка и заготовлены бланки. Император Николай II накануне сдачи разрешил сделать это и вернуться в Россию. Предложением японцев воспользовалось около 50% офицеров гарнизона и флота, в том числе А.М.Стессель, капитан 1 ранга фон Эссен и другие.

Командир «Паллады» решил не бросать свой экипаж и вместе с матросами идти в плен, хотя его заранее предупредили, что нижние чины будут содержаться отдель-

Вид на Западный бассейн Порт-Артура с Золотой горы, декабрь 1904 г. Корабли, затопленные в мелководной бухте: броненосцы «Пересвет», «Полтава», «Ретвизан», «Победа» и крейсер «Паллада» (слева направо)



Крейсер «Цугару» — поднятая и восстановленная японцами «Паллада»



**«Цугару»,
переоборудован-
ный в минный
заградитель,
1921 г.**

но. При следовании в Японию на пароходе матросы, ознакомившись с обстановкой, предложили офицерам захватить судно и уйти в Китай. Когда об этом доложили Сарнавскому, он весьма быстро охладил пыл организаторов, обрисовав последствия такого акта. Уже находясь в Японии, командир «Паллады», хорошо знакомый с Гаагской конвенцией, добился улучшения условий жизни пленных русских офицеров и нижних чинов, ведя переговоры с администрацией лагерей.

Выгоревший, со следами значительных разрушений корпус «Паллады» оставался лежать в Западном бассейне порт-артурской гавани. Вот как описывал состояние крейсера английский военно-морской атташе кэптен У. Пэкин-хем, осмотревший русские корабли в середине декабря 1905 года: «Повреждения «Паллады» были более серьезными. В борту наблюдалось несколько больших рваных пробоин, несомненно, нанесенных 11-дюймовыми снарядами, из тех 26, которые попали в нее, как рассчитывают японцы. Палуба юта вспучена, подобно тому, как это наблюдалось на «Баяне», но высота выпуклости в два раза больше. 6" пушки отсутствовали, но

12-фунтовки были на своих местах, хотя с разрушенными стволами».

Уже после окончания боевых действий японцы подняли «Палладу» и отбуксировали в Сасебо для ремонта, который продлился пять лет. После этого крейсер, получивший имя «Цугару», поднял флаг «восходящего солнца». Трофей долгое время использовался в качестве учебного крейсера, пока в 1920 году его не перестроили в минный заградитель. Правда, в этом качестве он прослужил недолго. В 1922 году его вывели из состава флота, а через два года бывшая «Паллада» погибла как корабль-цель под бомбами японских самолетов.

«Диана» в Сайгоне

Пока под Порт-Артуром шли жестокие бои, экипаж «Дианы», несмотря на доброжелательное отношение французской администрации, никак не мог приступить к ремонту своего крейсера. Хотя в соответствии с декларацией о нейтралитете, объявленной Парижем, корабли воюющих сторон могли стоять в портах неограниченный срок, а также при содействии местных заводов производить всякие по-

чинки, кроме исправления и усиления вооружения, постановка в док потребовала разрешения центральных властей. Хотя губернатор Сайгона уверял, что это пустая формальность, оно задерживалось, а местные чиновники все настойчивее советовали разоружиться.

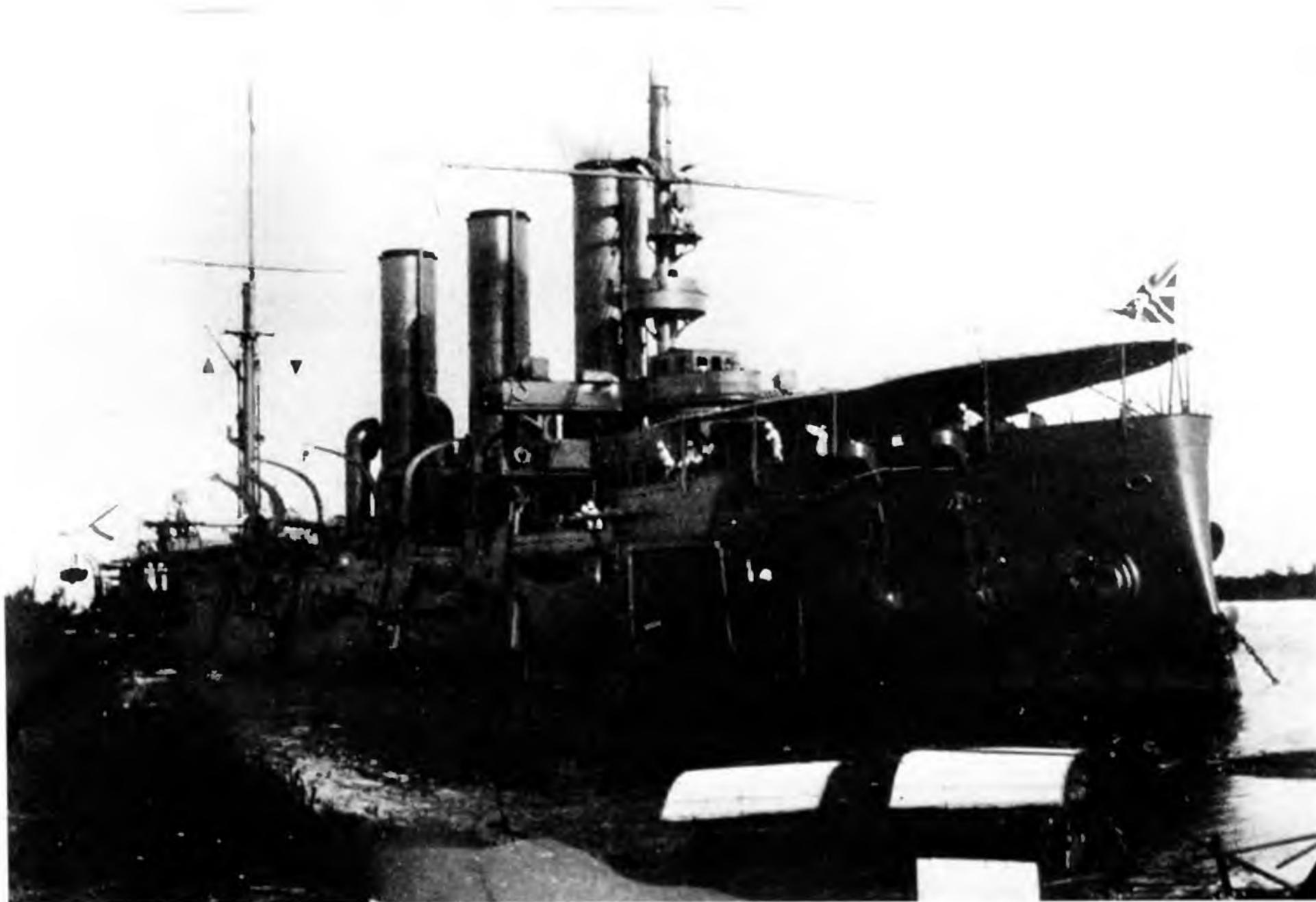
Первое время поступок командира крейсера расценивали как дезертирство, и сведения о «Диане» в печать старались не допускать. Однако печальный опыт «Новика», погибшего у Корсаковского поста, показал, какой опасности подвергается одиночный корабль при попытке прорваться через контролируемые противником воды. На фоне безоговорочно интернированных «Цесаревича», «Аскольда» и нескольких прорвавшихся миноносцев, положение князя Ливена и его крейсера выглядело даже выигрышно. В Петербурге возникло предложение после завершения ремонта в доке зафрахтовать угольный транспорт и отправить «Диану» на соединение со 2-й Тихоокеанской эскадрой. Даже командир отряда крейсеров контр-адмирал Рейценштейн, интернированный на «Аскольде», предложил свои услуги Петербургу для поездки в Сайгон,

чтобы на месте обеспечить выход крейсера в море.

Однако Париж, находившийся под сильным дипломатическим прессом Японии, требовавшей привести условия французского нейтралитета, как бы сейчас сказали, к мировым стандартам (т.е. сутки стоянки и далее уход или разоружение), безмолвствовал, и вопрос с предоставлением дока оставался открытым. В конце концов французы спасовали под бурным напором Токио и уведомили Николая II и правительство России о необходимости интернировать «Диану». Чтобы не портить отношения со своим союзником, русский самодержец отправил командиру крейсера телеграмму, в которой разрешил «спустить флаг и разоружиться по указанию французских властей». Ее получили в Сайгоне 21 августа 1904 года почти одновременно с посланием из Парижа местному командованию о необходимости немедленного интернирования «Дианы».

Это вызвало взрыв возмущения в каюткомпании крейсера. Старший офицер выступил с инициативой — офицерам, до разоружения, списаться с корабля и от-

*Крейсер «Диана»
на реке Сайгон*



правиться в Россию. Командир воспринял идею с пониманием, однако не мог отпустить всех желающих. Посчитав необходимый минимум для обслуживания корабля, он предложил желающим ехать метнуть жребий, при этом старший офицер капитан 2 ранга Семенов, как инициатор, получил разрешение не участвовать в процедуре. Выбор случая пал на лейтенанта, трех мичманов и двух инженер-механиков, которые двумя партиями под иностранными именами на пассажирских пароходах отправились в Европу с надеждой попасть на Вторую эскадру. На крейсере остались командир, два лейтенанта, два мичмана, два механика, доктор и священник, два последних в жеребьевке не участвовали, так как не могли бросить команду.

После недельного согласования, 29 августа, замки орудий сдали в арсенал, а генерал-губернатору представили список личного состава крейсера, который не имел права участвовать в войне.

16 сентября «Диану», наконец, завели в док. Тут только выяснилось, что снаряд, пробивший наружную обшивку, шел по направлению от носа в корму почти параллельно диаметральной плоскости корабля на 0,6 м ниже ватерлинии, но несколько выше броневой палубы. Он ударил у 99 шп. под острым углом в борт, разломал и расщепил в этом месте доски деревянной зашивки. По пути своего последующего движения он вдавил, на протяжении от 99 до 104 шп., три листа наружной обшивки (стрелка прогиба до 360 мм) так, что заклепки оказались срезанными, а продольные швы разошлись. Шпангоуты с 99 по 102 вогнулись внутрь корпуса, а 103 шп. не только вогнулся, но и разорвался. Прилегающая к нему поперечная непроницаемая переборка дала глубокую складку.

В корпус корабля снаряд вошел между 103 и 104 шп. Пробоина имела форму неправильного четырехугольника с загнутыми внутрь краями со сторонами 0,96x0,71x0,68x0,81 м. Забортная вода заполнила два бортовых отсека, расположенные между переборками на 98, 103, 112 шп. и ограниченные сверху и снизу скосом броневой палубы и платформой над ней соответственно и наружной обшивкой. Снаряд повредил три из восьми цистерн с машинным маслом, расположенные между 103 и 112 шпангоутами. Он разбил крышу одной цистерны, смял крыши двух следующих и порвал соединяющие цистерны трубопроводы. Двигаясь под самым настилом платформы, снаряд выгнул его вверх между 105 и 106 шп.,

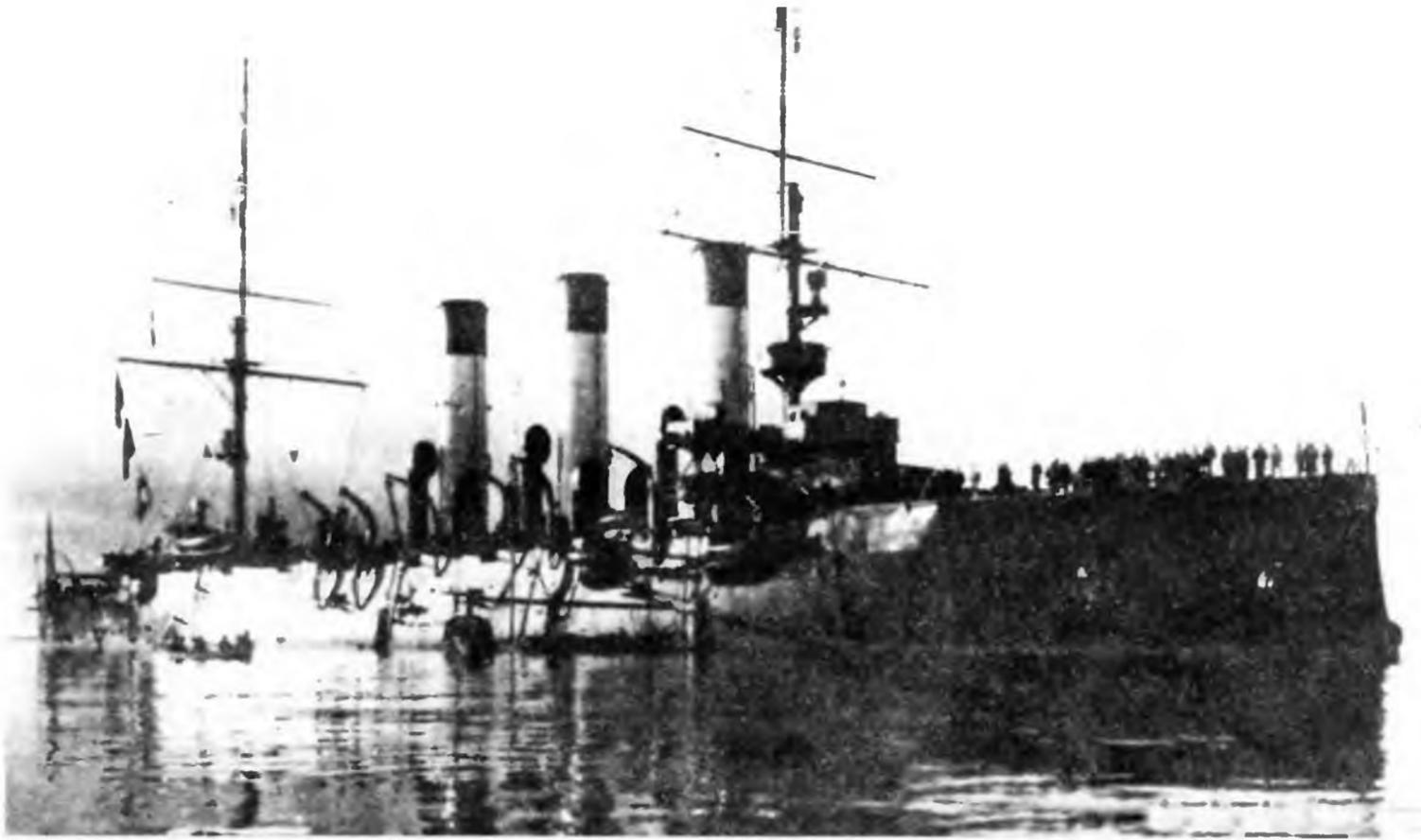
пробил бимсы, поддерживающие платформу со 105 по 107 шп. Уткнувшись в бимс на 108 шп., он смял его, но, окончательно потеряв скорость, упал между цистернами на скос броневой палубы, где и был найден при осмотре места повреждения неразорвавшимся и недеформированным. 203-мм снаряд лежал лишь со смятым наконечником и без ведущего пояса.

А.А.Ливен писал в своем рапорте, что в ходе боя повреждения оценивались немного по-другому: «вследствие того, что бимсы были повреждены, палуба начала сдавать и выпучиваться кверху от давления воды, так как она держалась одними листами. Вследствие чего мы были все уверены, что она расшатана взрывом». В ходе ремонта, длившегося целый месяц, «четыре поврежденных шпангоута заменили новыми. Из бимсов вырезали поврежденные части и заменили вставками. Из листов наружной обшивки сняли три. Два заменили новыми, а один выправили и поставили на место. Деревянная и медная зашивка заменена новой на всем поврежденном пространстве». Помимо этого провели очистку от ржавчины и окраску цистерн и трюмов. Прорезали люк для выхода из румпельного отделения. По предложению рабочей группы, созданной по инициативе командира корабля, наметили пути решения проблемы доставки топлива из запасных угольных ям, расположенных над скосом броневой палубы в районе МО, чтобы избежать ситуации, возникшей после боя в Желтом море. Чтобы больше не требовалось задействовать половину экипажа для перегрузки топлива через узкие горловины верхней палубы, решили прорезать бункера снизу и установить трубы, по которым уголь можно было бы пересыпать прямо в расходные ямы.

Несмотря на то, что крейсер находился в нейтральном порту в полном бездействии, скучать экипажу не приходилось. Всем системам и механизмам требовался постоянный уход, даже более тщательный, чем в России, поскольку в жарком влажном климате даже смазанный металл начинал быстро ржаветь, а дерево, кожа, брезенты покрывались плесенью и гнили. Одновременно проводилось обобщение боевого опыта, специалисты по всем частям составили и отправили в Петербург рапорты, описывавшие повреждения и методы их устранения с приложением схем и фотографий.

Горя желанием оказать помощь родной эскадре, А.А.Ливен организовал отправку части своего боезапаса в Порт-Артур. Од-

*Крейсер «Аврора»
в окраске Второй
Тихоокеанской эс-
кадры, 1904 г.*



нако англичане перехватили груз в Гонконге и арестовали его до конца войны. Жизнь шла своим чередом, умерших хоронили на местном кладбище, а больных французы отправляли в Африку, в алжирский госпиталь. Через год из офицеров на корабле остались только командир, штурман, минный офицер и механик.

Поход Второй эскадры флота Тихого океана

Почти три месяца после начала войны под шпилем Адмиралтейства пребывали в полной уверенности, что сил для победы на Дальнем Востоке вполне достаточно. Поэтому экстренные кредиты для достройки заложенных кораблей не выделялись, в общем, дела продолжали вести, как в мирное время. У современников создавалось такое впечатление, что с Японией воюет не Россия, а отдельно взятая русская колония. Лишь гибель С.О.Макарова вместе с броненосцем «Петропавловск» вывела верхушку Морского ведомства из спячки.

Были отпущены сверхплановые ассигнования на подготовку морских резервов в помощь флоту Тихого океана. Сразу оживились работы на всех судостроительных заводах, где срочно расширили штат рабочих. В апреле состоялось совещание под председательством императора с участием главных министров и генерал-адмирала великого князя Алексея Александровича, где решили срочно готовить подкрепления из наличных и достраивавшихся кораблей для порт-артурской эскадры.

Через некоторое время приказом оформили разделение морских сил на Первую эскадру флота Тихого океана, уже находившуюся на Дальнем Востоке, и Вторую, собираемую на Балтике для помощи первой. В числе прочих в состав последней включили только что вернувшуюся в Либаву «Аврору». Для подготовки к походу на театр военных действий крейсер поставили в док, где обнаружили отсутствие, как и на «богинях» в Артуре, кожуха защиты правого гребного вала, а также многих листов медной обшивки. Для изготовления и установки нового кожуха потребовалось около двух месяцев, все это время корабль находился в доке, по выходу из которого его перекрасили в цвета Второй эскадры — черный корпус и надстройки, желтые трубы и шаровые мачты.

С началом навигации «Аврора» перешла в Кронштадт, где мастеровые Обуховского сталелитейного завода отремонтировали накатники 6-дюймовых пушек, заменив лопнувшие пружины Бельвиля. Учитывая опыт войны, для защиты расчетов, артустановки главного калибра снабдили предусмотренными первоначальным проектом броневыми щитами толщиной в один дюйм, за исключением второй носовой пары, для которой их требовалась специально подгонять по высоте из-за шлюпочных роств. Все орудия калибром 75-мм и выше получили оптические прицелы. На носовом мостике установили два 7,62-мм пулемета «Максим».

На Адмиралтейских Ижорских заводах, учитывая боевой опыт Первой эскадры флота Тихого океана, заказали горизонтальные козырьки для отражения оскол-

**Офицеры крейсера
«Аврора» перед
уходом на
Дальний Восток,
1904 г. В послед-
нем ряду третий
слева — командир
корабля капитан
1 ранга
Е.Р.Егорьев;
во втором ряду
четвертый слева —
лейтенант
К.В.Прохоров,
четвертый справа —
старший офицер
капитан 2 ранга
А.К.Небольсин**



**Машинная коман-
да и инженер-ме-
ханики крейсера
«Аврора». В цент-
ре группы — стар-
ший судовой ме-
ханик Н.К.Гербих,
1904 г.**

ков при разрыве снарядов у боевой рубки (изготовить которые, правда, так и не успели). Улучшили вентиляцию, недостаточность которой выявилась еще во время первого дальнего похода, в помещениях боевых паро-динамо, лазарете и отсеке шпильевой машинки. Станцию беспроводного телеграфирования отечественного производства заменили радиостанцией

фирмы «Телефункен». Зрительные средства связи дополнили вторым комплектом фонарей Табулевича и новой системы Степанова — по четыре огня на каждой мачте.

Вступивший в командование эскадрой контр-адмирал свиты его величества З.П.Рожественский подбирал командиров по своему вкусу. Капитана 1 ранга Сухо-

тина, не проявившего себя в первом походе, 11 июля 1904 года заменил энергичный, самостоятельный Е.Р.Егорьев, совершивший на учебном судне «Океан» рекордно быстрый по времени переход на Тихий океан и обратно. Их попросту поменяли местами, кстати, это был не единственный случай. Шла замена и других офицеров. На должность старшего судового механика прибыл старший инженер-механик Н.К.Гербиш. К тому моменту машины «Авроры» благодаря стараниям корабельных механиков были отлажены и уже более полугода работали без замечаний.

12 августа крейсер вместе со всей эскадрой перешел в Ревель и приступил к боевой подготовке. Но через неделю его вновь вернули в Кронштадт для установки перепускных клинкетов между машинным и котельным отделениями. В свое время их отправили вслед крейсеру на пароходе «Манджурия» в Порт-Артур. Обогнав в пути соединение контр-адмирала Вирениуса, судно было захвачено японцами почти на внешнем рейде Артура. Кронштадтскому пароходному заводу пришлось изготовить их заново. Этот второй комплект клинкетов и установили на крейсер. 29 августа «Аврора» вновь ушла в Ревель, где интенсивно включилась в боевую учебу. Всего за месяц крейсер, не считая ствольных (с применением стволов от винтовок Бердана), провел 10 учебных стрельб, выпустив в общей сложности по щитам 108 152-мм, 453 75-мм и 713 37-мм снарядов.

После императорского смотра, проведенного в Ревеле, корабли перешли в Либаву для окончательной подготовки к походу на Дальний Восток. С утра 2 октября четыремя отдельными эшелонами Вторая эскадра флота Тихого океана оставила последний российский порт. «Аврора», возглавлявшая третий эшелон в составе истребителей миноносцев «Безупречный», «Бодрый», ледокола «Ермак» и транспортов «Анадырь», «Камчатка», «Малайя», взяла курс на Датские проливы. Впервые в мире предстояло осуществить переброску через три океана целого флота в условиях отсутствия баз, когда все державы объявили нейтралитет, даже союзница России Франция, под давлением Англии, не разрешала использовать порты для снабжения судов русской эскадры.

За организацию доставки топлива и всех запасов, необходимых в походе, взялся негодяй иудейского происхождения коммерческий советник Моисей Акимович Гинсбург, которого в свое время рекомендовал С.О.Макаров. Он арен-

довал большое количество пароходов с углем и продовольствием, встречавших эскадру в установленных местах, передавая грузы прямо в море или на открытых рейдах.

Покинувшие «Диану» офицеры через западную Европу прибыли в Россию, но только капитан 2 ранга В.И.Семенов и мичман граф А.Г.Кайзерлинг успели на Вторую эскадру. Первого пристроили в штабе командующего, а второго назначили на миноносец «Быстрый». Движимый лучшими намерениями В.И.Семенов пытался ознакомить офицеров штаба с боевым опытом Первой эскадры. Наиболее существенные моменты учли, но многое было встречено ими в штыки и отвергнуто под разными предлогами.

«Аврора» приняла самое деятельное участие в Гульском инциденте у Доггер-банки, когда русские корабли обстреляли английские рыболовные суда, приписанные к порту Гуль. Командующий эскадрой, получив от агентов русской разведки сведения о возможных диверсиях на маршруте перехода, приказал принять повышенные меры безопасности. В ночь с 8 на 9 октября отряд броненосцев вышел в район, где производили лов рыбы многочисленные мелкие суда. После полученной с плавмастерской «Камчатка» телеграммы о том, что ее атакуют неизвестные миноносцы, на русских кораблях воцарилась нервная обстановка. Нет ничего удивительного, что рыболовные суда, пересекавшие курс эскадры, приняли за вражеские миноносцы и открыли по ним огонь. Хотя многие участники похода утверждали потом, что ясно видели четырехтрубный миноносец. Так ли это было на самом деле, установить теперь уже вряд ли удастся. Не исключено, что один или несколько миноносцев одного из нейтральных государств скрытно следили за переходом русской эскадры.

«Аврора», оказавшись на левом траверзе отряда, включила прожектора и открыла огонь по предполагаемым целям. Командоры крейсера сделали в общей сложности 500 выстрелов из орудий и 1800 из пулеметов. В свою очередь, «Аврора» в ночной неразберихе получила с броненосцев четыре 75-мм и один 47-мм снаряд. Один из них смертельно ранил корабельного священника отца Анастасия и легко комендора Шатило. Сам же крейсер получил незначительные повреждения корпуса (3 пробоины), машинного кожуха (пробит в двух местах) и передней дымовой трубы.

Конфликт с Англией удалось замять только тогда, когда Франция пригрозила

выводом своих финансовых активов из банков «туманного Альбиона». После этого воинственная истерия в британских газетах пошла на спад, а дело передали на рассмотрение международного собрания военно-морских экспертов. Россия же выплатила всем пострадавшим денежную компенсацию за потерянное и поврежденное имущество и утраченное здоровье, а также пенсии семьям погибших. Пока конференция собиралась в Гааге, эскадра пришла отдельными отрядами в Танжер, где произошло ее разделение. Главным силам в сопровождении отряда крейсеров контр-адмирала О.А.Энквиста, державшего свой флаг на «Дмитрии Донском», и транспортов предстояло обойти Африку и встретиться с остальными кораблями на Мадагаскаре.

В 7 часов утра 23 октября генерал-адъютант Рожественский вывел свой отряд из Танжера и направился вдоль западного берега Африки на юг. Тяжелейший переход сопровождался изнурительными угольными погрузками в жарком и влажном климате, часто в незащищенных от волны бухтах. Чтобы заинтересовать экипажи, З.П.Рожественский ввел по образцу британского флота соревнование между кораблями на скорость погрузки топлива, с выдачей наградных денег. Тяжелая грязная работа превратилась в своеобразный спорт. Командиры со своей стороны стимулировали активность нижних чинов раздачей винных чарок.

Сплоченный экипаж «Авроры» не раз ставился вице-адмиралом Рожественским



в пример, а в Дакаре и Габуне установил рекорды по скорости погрузки — 71 т/ч и 83 т/ч соответственно. При последней бункеровке перед переходом вокруг мыса Доброй Надежды крейсер принял двойной запас топлива. На борт, к уже имеющемуся полному запасу, загрузили еще 1300 т угля. Им засыпали все подходящие для этого места, включая офицерскую кают-компанию, прачечную, бани команды и даже сходы КО. Горы угля также громоз-



Горы угля на верхней палубе «Авроры», ноябрь 1904 г.

Вторая эскадра флота Тихого океана на стоянке во время перехода на Дальний Восток. Трехтрубный корабль слева — крейсер «Аврора»



дидлись на верхней палубе. З.П.Рожественский, осмотрев крейсер, привел его в качестве примера всем остальным кораблям по рациональности размещения сверхштатного запаса топлива.

Капитан 1 ранга Егорьев, понимая значение боевого духа и морального климата на корабле, изжил рукоприкладство и использовал все возможности для развития инициативы команды во всех вопросах, в том числе и в организации отдыха. В день перехода экватора, 19 ноября, был организован традиционный праздник с участием всего экипажа, не занятого на вахте. На средства офицеров закупили духовые инструменты для оркестра, сопровождавшего музыкой все мероприятия на корабле, даже такое грязное, как угольная погрузка. Для развлечения команды проводились спектакли и коллективные игры и состязания, носившие прикладной характер (прицеливание, шлюпочные гонки, лазание по мачтам и др.). «Авроровская» театральная труппа часто на стоянках посещала с выступлениями и другие корабли.

В начале декабря Индийский океан встретил эскадру жестоким штормом. Высота волны достигала 40 футов, при этом размахи бортовой качки крейсера доходили до 30°, а оголение винтов приводило к сильным сотрясениям корпуса. Перекачавшиеся через верхнюю палубу огромные водяные валы унесли в море вельбот. Но все же корабль с честью выдержал суровое испытание.

После блуждания по бухтам Мадагаскара эскадра в конце декабря собралась в обширной бухте Носси-Бе на западном берегу острова. Ее ширина позволяла кораблям находиться достаточно далеко от берега и формально не нарушать нейтралитет Франции. Здесь эскадра вопреки желанию З.П.Рожественского застряла надолго. Вместо запланированного перехода через Индийский океан поступило указание из Петербурга ожидать Догоняющий отряд. Появилось время заняться отработкой эскадренного маневрирования и учебными стрельбами, тем более, что корабли за время перехода немного сплавались, а матросы и офицеры неплохо ознакомились со своим заведением.

Первая из стрельб состоялась 13 января. Эскадра в составе семи броненосцев и трех крейсеров вышла в море для совместной стрельбы по щитам, для заметности выкрашенным суриком, на дальности от шести до тридцати кабельтовых, при ясной и тихой погоде. Колонна из десяти единиц совершала галсы вокруг щитов, ведя огонь поочередно. Результат получился плачевный для новых кораблей, несколько лучше стреляли старые. На этом фоне «Аврора» выделялась в лучшую сторону. Затем последовали еще четыре выхода на стрельбы, пока не закончились практические снаряды, с гораздо лучшими результатами. Но до идеала было очень далеко.

Во время стоянки на Мадагаскаре до эскадры дошли известия о сдаче Порт-

Артура и гибели всех кораблей, находившихся там. Полученные из России известия также не поднимали боевого духа — страну охватила революционная смута. Уровень дисциплины заметно упал, почти ежедневно заседал суд Особой комиссии, рассматривавший проступки, которые в военное время карались расстрелом. Однако ни один из вынесенных смертных приговоров командующий эскадрой не подписал. После гибели Первой эскадры император, поразмыслив, поставил задачу овладеть морем Второй, пообещав усилить ее остатками Балтийского флота под командованием контр-адмирала Н.И.Небогатова.

Присоединив отряд капитана 1 ранга Л.Ф.Добротворского, вице-адмирал Рожественский не стал дожидаться обещанных подкреплений и 3 марта оставил Носси-Бе. Несмотря на благоприятную погоду, переход через Индийский океан оказался одним из самых трудных участков маршрута, так как уголь приходилось принимать прямо в океане при помощи катеров и шлюпок. 26 марта 1905 года эскадра внезапно для всех иностранных наблюдателей миновала Малаккский пролив. Ввиду возможности появления противника, на кораблях энергично взялись за подготовку к бою. На «Авроре» разобрали деревянные щиты зашивки переборок и борта. Их вместе с другими горючими материалами выбросили за борт. Помимо этого на крейсере устроили дополнительную защиту из подручных материалов для перевязочного пункта и рас-

четов орудий на верхней палубе. Одновременно разобрали радиорубку, а радиостанцию перенесли в отсек кормовой машины, под броневую палубу.

31 марта 1905 года эскадра достигла Индокитайского полуострова. Здесь она задержалась еще на месяц в ожидании отряда контр-адмирала Небогатова. Базируясь на бухту Камранг, русские корабли проводили учебные стрельбы, в основном ствольниковые, и отрабатывали другие задачи, несли дозорную службу, по возможности приводили в порядок котлы и машины.

Отряд контр-адмирала Небогатова, совершив быстрый переход по маршруту Ливава — Скаген — Гибралтар — Суда — Суэц — Джибути — Индийский океан — Малаккский пролив — бухта Ван-Фонг, в конце апреля 1905 года вошел в состав соединения вице-адмирала Рожественского. 1 мая объединенная эскадра вышла в свой последний поход. Осуществив через 10 дней погрузку угля с расчетом иметь в Корейском проливе только нормальный запас, достаточный для боя и похода до Владивостока, отпустили транспорты и взяли курс на север. Весь день 13 мая эскадра провела в эволюциях, которые четко показали командующему, на каком уровне находится боевая подготовка. Результаты оказались не очень хорошими, и они заставили З.П.Рожественского скорректировать некоторые взгляды на предстоящий бой. Вечером с флагманского броненосца просигналили: «с рассветом иметь пары во всех котлах и быть готовым к бою».

Русские корабли в бухте Носси-Бе на Мадагаскаре. Ближайший к нам корабль — «Аврора», начало 1905 г.



Цусимский разгром

На субботу, 14 мая, выпал день коронавания Николая II, поэтому с утра, еще до боя, на русских кораблях подняли стеньговые флаги. Японцы в тот же день отмечали юбилей своей императрицы. В 6.30 с «Авроры» на правом траверзе обнаружили первый корабль противника. Им оказался крейсер «Идзуми». Через полчаса слева появился 5-й боевой отряд японского флота и крейсер «Акаси». Однако через 40 минут они вновь скрылись в тумане. В 10.45 во мгле с левого борта обозначились силуэты «собачек» (так наши моряки называли 3-й боевой отряд). Постепенно дистанция сократилась до 42 кабельтовых. Русские броненосцы открыли огонь. Противник отвечал, хотя и очень вяло. Крейсера контр-адмирала О.А.Энквиста вскоре также присоединились к перестрелке. Первые выстрелы «Аврора» сделала в 11.14 по отряду, состоящему из «Читосэ», «Касаги», «Нийтаке» и «Цусиме», подошедшему на 29 кбт. Но вскоре противник, отвернув «все вдруг», скрылся в тумане.

Прекратив огонь по сигналу с «Князя Суворова»: «Не кидать снарядов», крейсера перешли на правый борт колонны броненосцев. В 13.30 подошли главные силы японцев. И вскоре началось сражение, закончившееся одним из самых тяжелых поражений в истории русского флота. В первой фазе боя крейсера находились под защитой главных сил и практически не подвергались обстрелу. Однако в третьем часу с юга подошли, направляясь к транспортам, 3-й и 4-й боевые отряды противника под флагами адмиралов Дева и Уриу.

Поскольку в соответствии с пожеланиями контр-адмирала Энквиста, высказанными им на совещании у командующего эскадрой во время последней якорной стоянки перед боем, отряд крейсеров («Олег», «Аврора», «Владимир Мономах» и «Дмитрий Донской») получил возможность действовать самостоятельно, по сигналам своего флагмана, на «Олеге» взвился сигнал: «Крейсерам быть в кильватер», и он пошел навстречу противнику, прикрывая транспорты. Его поддерживала и «Аврора». Первое столкновение произошло на контркурсах, затем противник развернулся и лег на параллельный курс. Периодически корабли Энквиста поддерживали «Дмитрий Донской», «Владимир Мономах» и разведывательный отряд во главе со «Светланой», осуществлявшие непосредственное охранение транспортов. Однако даже в этом случае 3-й и 4-й

боевые отряды японцев превосходили русские крейсера не только по количеству кораблей, но и по огневой мощи. К тому же маневрированию кораблей контр-адмирала Энквиста сильно мешали транспорты, которые шарахались во все стороны под огнем противника.

Первые повреждения «Аврора» получила по правому борту. Тяжелые осколки нескольких снарядов, легших рядом с бортом и разорвавшихся при ударе о воду, в 12 местах пробili обшивку у ватерлинии в районе носового котельного отделения. Поступавшая через них вода вскоре заполнила верхнюю и нижнюю ямы, прилегающие к нему. Через пробойную площадь 0,28 м², оставленную снарядом небольшого калибра в помещении нижней лебедки, корабль также принял много воды. Вскоре крейсер получил устойчивый крен в 4 градуса на правый борт. К тому же из строя на третьем выстреле вышло 75-мм орудие №9, подбитое залетевшим через порт осколком. Снаряд калибром, по всей видимости, 120 мм ударил в верхушку фок-мачты. Только по счастливой случайности его осколки, посыпавшиеся вниз, никого не задели. Стальная же мачта дала трещину.

Примерно в 14.50 главные силы русской эскадры, уклоняясь от охвата головы, вышли в район, где находились крейсера и транспорты. Для «Авроры» и «Олега» наступил самый тяжелый момент за все время сражения, так как корабли попали под перекрестный огонь броненосных крейсеров «Ниссин», «Касуга» и 3-го и 4-го боевых отрядов. Поскольку дистанция до противника сократилась до 24 кбт, огонь японцев стал более точным. Вскоре очередной японский снаряд поразил крейсер в левый борт, сделав пробоину размером 0,74 м² и выведя из строя элеватор подачи 75-мм снарядов и паровой катер. Следующий «гостинец» калибром 76-мм, прилетевший с правого борта, пробил обшивку, но, не разорвавшись, упал на батарейной палубе у 75-мм орудия №7. Оттуда его выбросил в море через орудийный порт комендор А.Н.Кривососов. Почти одновременно с этим 8-дюймовый снаряд разорвался на стыке борта и верхней палубы. Обшивка была уничтожена на площади 1,86 м², вышли из строя 75-мм орудия №7 и №21, в батарее загорелись приготовленные к стрельбе патроны. Несколько из них упало в погреб боезапаса. Крейсер оказался на волосок от гибели. Только благодаря немалой доле везения и самоотверженным действиям стоящих в погребе на подаче матросов Тимерева и Репникова, трагедии удалось

**Командир
«Авроры»
капитан 1 ранга
Е.Р.Егорьев**



избежать. Достаточно быстро справились с пожаром и на батареейной палубе. Несмотря на значительные разрушения корпуса, потери в личном составе от взрыва этого снаряда оказались относительно невелики — у орудия №21 тяжело ранило 4 человек (одного из них смертельно).

Еще один, на этот раз 6-дюймовый фугас, разорвался у правого сходного трапа на полубак. Его осколки скосили почти весь расчет носовой 152-мм пушки (один ранен смертельно и двое тяжело), за исключением комендора Жолноркевича и командира орудия лейтенанта Дорна. Артустановка, хотя и порядком посеченная осколками, осталась в строю. Около 15 часов сразу два 6-дюймовых снаряда поразили «Аврору» в правый борт за носовым мостиком. Они дали массу осколков, которые разбили баркас, почти полностью вывели из строя расчеты 152-мм орудий №13 и №15. Взрывами были уничтожены импровизированные траверзы из коек, а на рострах возник пожар. Для его тушения прибыла аварийная партия под руководством старшего офицера корабля. С пожаром удалось справиться, но при его ликвидации осколками очередного разорвавшегося у борта снаряда ранило капитана 2 ранга А.К.Небольсина.

В конце 3-го часа дня с кормы «Олега» в рупор предупредили о торпедо, пересекавшей курс крейсера с левой стороны.

«Аврора» отвернуть не успела, но смертоносную мину, двигавшуюся с небольшой скоростью, отбросило волной, образующейся при ходе корабля.

Около 16.00 вражеские крейсера изменили курс и временно вышли из боя. Примерно в это же время крейсер получил еще два попадания в носовую часть. Один снаряд снес правую половину фор-марсрея. Целый дождь стальных и деревянных осколков изрешетил боевой марс и вывел из строя единственный дальномер. Прапорщик Э.Г.Берг, определявший расстояние до противника, получил легкие ранения и самостоятельно спустился вниз. А вот 76-мм снаряд, прилетевший с правого борта и ударивший в сходной трап переднего мостика в начале 4-го часа дня, наделал много бед. Его осколки через смотровые щели попали внутрь боевой рубки и, отразившись от крыши, переранили всех, кто там находился. И если большинство из них отделалось царапинами и легкими ранениями, то для командира крейсера это попадание оказалось роковым. Осколок навывлет пронзил голову капитана 1 ранга Е.Р.Егорьева, и вскоре тот, не приходя в сознание, умер. Командование кораблем временно, до прибытия в боевую рубку старшего офицера, принял на себя старший штурман лейтенант К.В.Прохоров.

Бой продолжался с прежним ожесточением. Поскольку линия наших броненосцев сильно растянулась при их поворотах, крейсера все чаще оказывались под огнем главных сил противника. За этот период боя «Аврора» получила еще несколько попаданий в носовую часть. Фугас, по всей видимости, небольшого калибра, поразил стеньгу фок-мачты, сбив ее. Она повисла вертикально на остатках такелажа, ежеминутно угрожая обрушиться на головы людей, находящихся на носовом мостике и полубаке. Осколками 203-мм снаряда, разорвавшегося о воду вблизи форштевня с правого борта, перебило якорь-цепь, свернуло клюз и сделало две пробоины у самой ватерлинии размером по 0,19 м². Через них вода быстро затопила отделение носового торпедного аппарата. Находившийся там личный состав успел его покинуть, задраив за собой двери в водонепроницаемой переборке, чем предотвратил дальнейшее распространение воды. Для выравнивания крена, который начал нарастать, приняли решение затопить угольные ямы левого борта, прилегающие к носовому КО. Следующий же 203-мм снаряд разорвался под полубаком над центральным перевязочным пунктом. Он буквально пронизал крейсер насквозь, сделав в правом борту дыру

площадью 1,12 м². По пути снаряд пробил 10 легких переборок, оставив в каждой отверстие площадью в 0,14 м², и исковеркав их «до неузнаваемости».

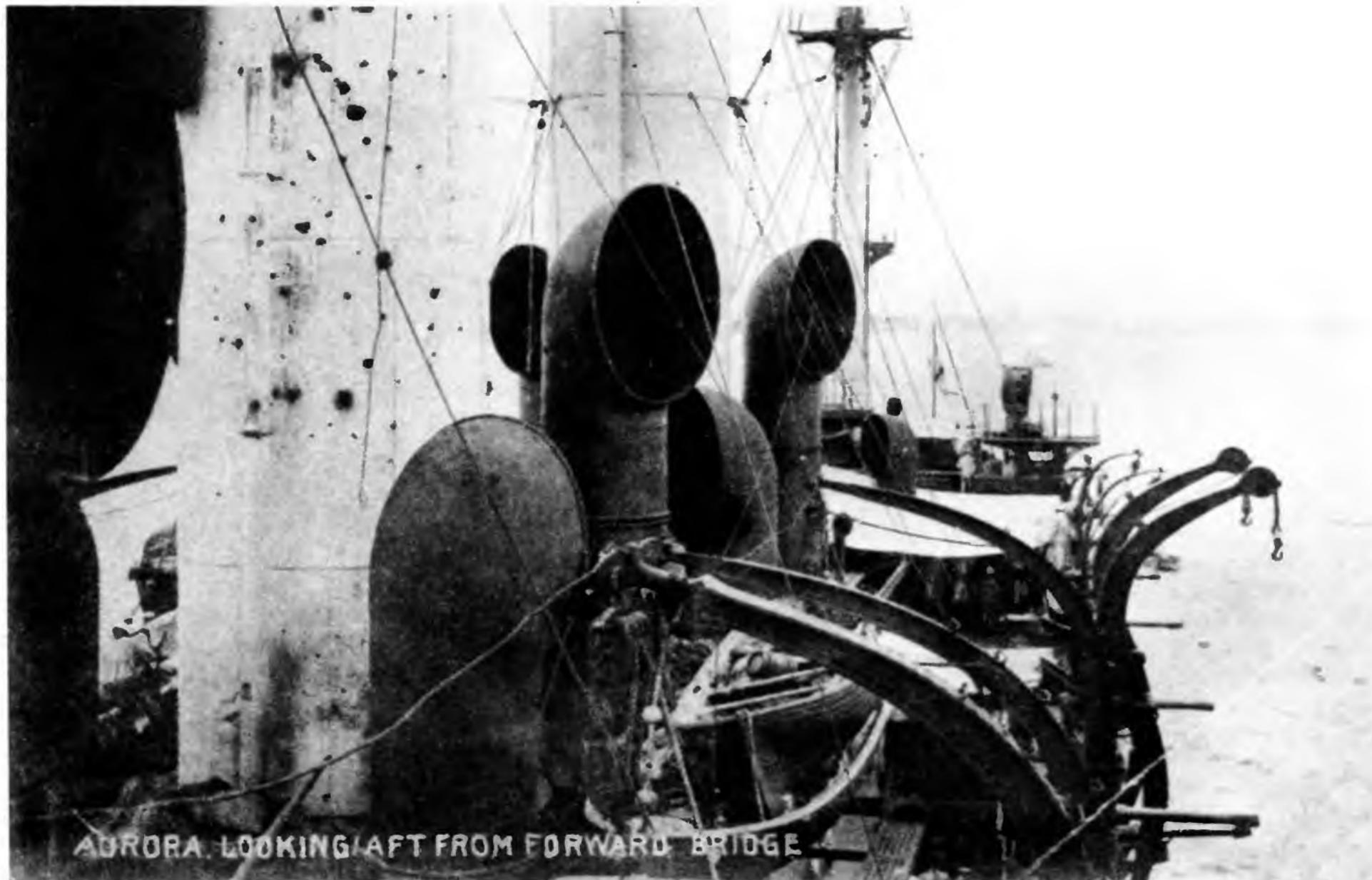
Очередной вражеский фугас разорвался над рострами, «...вслед за бурым дымом поднялся столб пламени вышиною до половины трубы». Благодаря умелым действиям аварийной партии возникший пожар удалось быстро ликвидировать. Помимо осколочных пробоин, буквально испещривших дымовые трубы, в них зияли три огромные пробоины, из-за чего тяга в КО упала, расход угля увеличился. Два снаряда поразили первую трубу, сделав две пробоины по 4,18 м². А еще один пришелся в среднюю, площадь повреждения составила 2,23 м².

Ближе к вечеру, когда японские броненосные крейсера оказались под хвостом русской эскадры, «Аврора» получила несколько попаданий в кормовую часть. Снаряд, ударивший в кормовую защиту орудий, осыпал осколками 6-дюймовки кормового плутонга. Два комендора погибли, 14 человек, в том числе лейтенант князь А.В.Путятин, получили ранения различной степени тяжести, причем матрос Полстенко смертельные. Перевязанный на скорую руку, прямо на месте ранения, князь ос-

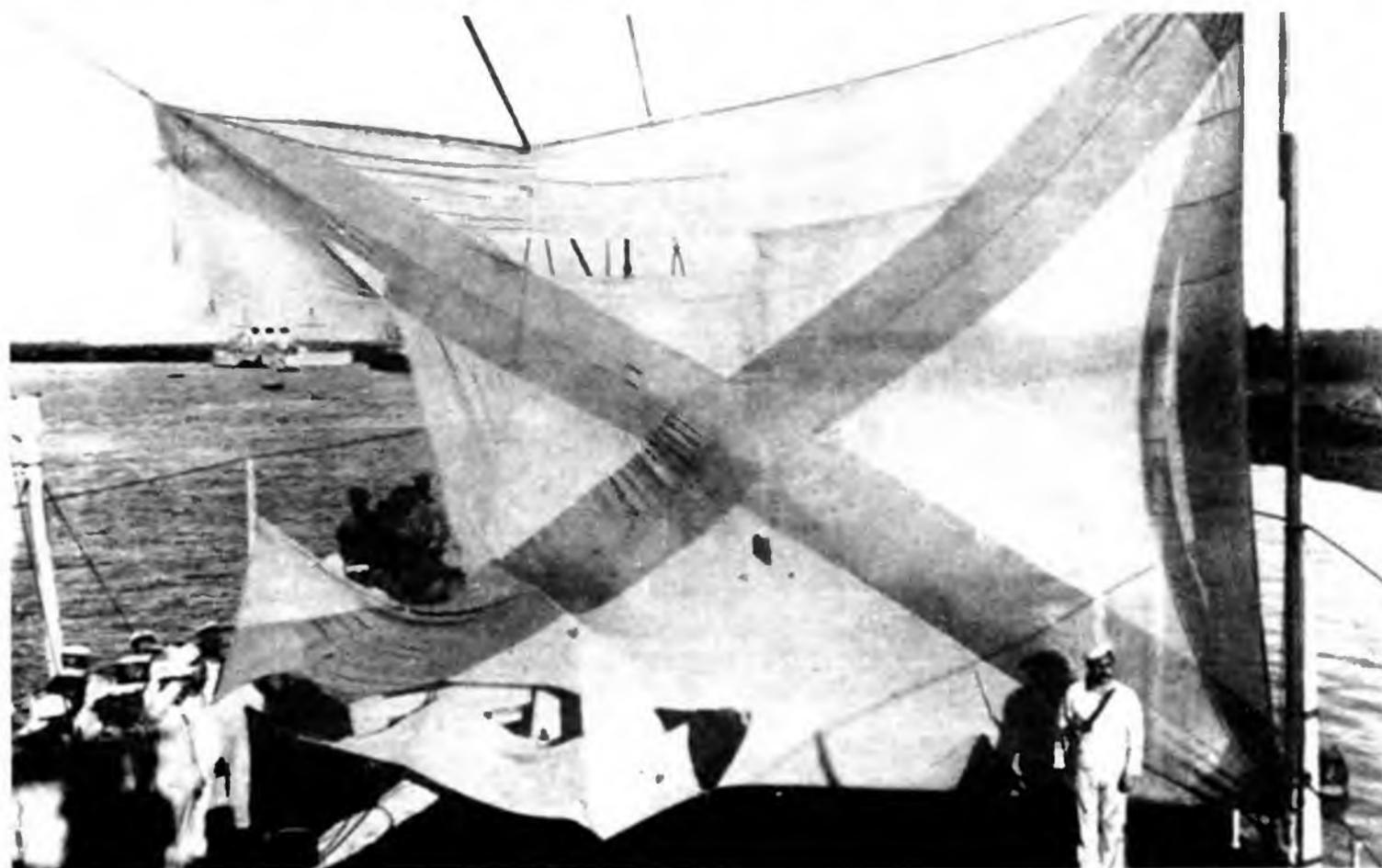
тался при своих пушках до конца сражения, явившись на перевязочный пункт только около полуночи, совершенно обесиленный от потери крови. Следующий японский снаряд, поразивший крейсер, разорвался о тумбу правого 37-мм орудия, установленного на кормовом мостике, снес артустановку за борт. Взорвался один из ящиков с боезапасом, пробитый осколками; второй загорелся. Чтобы не допустить его взрыва, раненый в руки и ноги матрос Борисов, добравшись до ящика ползком, вытолкнул его за борт. Еще один вражеский снаряд, прилетевший с левого борта, попал в болтавшуюся на нескольких тросах стеньгу фок-мачты и окончательно снес ее.

За время боя осколками 6 раз сбивался флаг на гафеле «Авроры», но его, несмотря на все трудности, вновь поднимали на место. К вечеру он был превращен в лохмотья, но продолжал развиваться над крейсером. С наступлением темноты основные силы противника оставили поле боя и ушли вперед, чтобы на следующий день перехватить остатки русской эскадры, а на смену им по всему горизонту обозначились миноносцы. Около 19.00 они бросились на дезорганизованную русскую эскадру.

«Аврора» после Цусимского сражения



**«Аврора» под фла-
гом контр-адмира-
ла О.А.Энквиста
на рейде Манилы,
май 1905 г.**



**Кормовой флаг
крейсера «Аврора»
после Цусимского
сражения**

На крейсерах Энквиста выключили все огни и прекратили стрельбу. Прожекторами не светили, чтобы не привлечь внимание противника, да и большая их часть вышла из строя во время боя. От атак миноносцев уклонялись, полагаясь в основном на ход и маневр, открывая огонь только в крайних случаях. Если же миноносцу удавалось выпустить торпеду, ее старались привести за корму, чтобы отбросить струей винтов в сторону. К 22 ча-

сам сохранить свое место в строю за «Олегом» смогли лишь «Аврора» и «Жемчуг», остальные крейсера потерялись в темноте.

Сделав несколько попыток прорваться на север и всякий раз натываясь на японские корабли, контр-адмирал Энквист, под давлением энергичного командира «Олега», приказал повернуть на юг. Выйдя из зоны боевых действий, определили свое место по звездам. Прежде чем

дать команде отдых, на «Авроре» выполнили самые необходимые работы по обеспечению непотопляемости. Мелкие пробоины заколотили деревянными пробками с ветошью, на крупные наложили щиты с матрасами. Переборки затопленных отсеков подкреплялись упорами. Только после этого все свободные от вахты получили разрешение на отдых. Люди, более суток не сходившие с мест, валились спать прямо на боевых постах.

А вот медикам спать не пришлось, работы у них оказалось даже больше, чем днем, т.к. на перевязку стали спускаться те раненые, которые во время сражения, получив помощь, оставались на боевых постах. Старшему судовому врачу «Авроры» надворному советнику доктору медицины В.С.Кравченко пришлось трудиться за двоих, поскольку младшего врача на крейсер так и не прислали. Он не только оказал помощь всем раненым, но и провел большую научную работу, впервые в мире применив на корабле рентгеновский аппарат.

Крейсера всю ночь шли небольшим ходом, поддерживая пары, на случай встречи с противником, во всех котлах. Все корабли имели пробоины в трубах, вследствие чего тяга упала, и увеличился расход угля. После полудня отряд лег в дрейф, и адмирал со своим немногочисленным штабом перешел на «Аврору», где погиб командир, а старший офицер был ранен. Но, возможно, он съехал подальше от группы молодых офицеров, сплоченно выступивших за следование во Владивосток. Контр-адмиральский флаг подняли на грот-мачте, там, где мог развиваться лишь царский штандарт или флаг командующего флотом. Но поскольку фор-стенгга была сбита во время боя, то ничего другого не оставалось. Впоследствии флаг с красной полосой по низу перенесли на импровизированный флагшток, смонтированный на фок-мачте.

Посовещавшись с командирами, адмирал решил идти в Шанхай, где стояли угольщики Второй эскадры, а далее, приняв топливо, следовать во Владивосток вокруг Японии. Простояв несколько часов, крейсера пошли малым ходом на юг. Во второй половине дня сделали еще одну остановку и предали морю тела погибших в бою моряков. На «Авроре» под сенью пробитого осколками боевого флага уложили в один ряд останки нижних чинов, зажитые в парусину с балластными в ногах. Корабельный священник отец Георгий (прибывший на крейсер во время стоянки на Мадагаскаре) отслужил заупокойную службу, и тела под рокот барабана

опустили в море. Погибшего командира «Авроры» решили похоронить на берегу, для чего его тело поместили на командирский вельбот. После печальной церемонии флаг подняли до места, и корабли дали ход, взяв курс на Шанхай — зюйд-вест 48°.

Прикинув, что принять за сутки уголь в китайском порту из-за трудностей входа, связанных с приливами, невозможно, адмирал решил оставить «Олег», для которого переход представлялся крайне опасным из-за многочисленных повреждений, и «Жемчуг» в Шанхае. Сам же он на «Авроре» решил следовать в Манилу, где, надеясь на большую лояльность американских властей, предполагал подремонтировать корабль, принять запасы и следовать во Владивосток. Встретив буксир «Свирь», О.А.Энквист приказал ему следовать в Сайгон, чтобы там зафрахтовать несколько угольщиков и направить их в Манилу. После чего адмирал провел «рупорное» совещание с командирами крейсеров, по результатам которого решили отряд не распылять, а следовать совместно, для чего каждый из участников обещал изыскать резервы топлива.

«Аврора» в Маниле

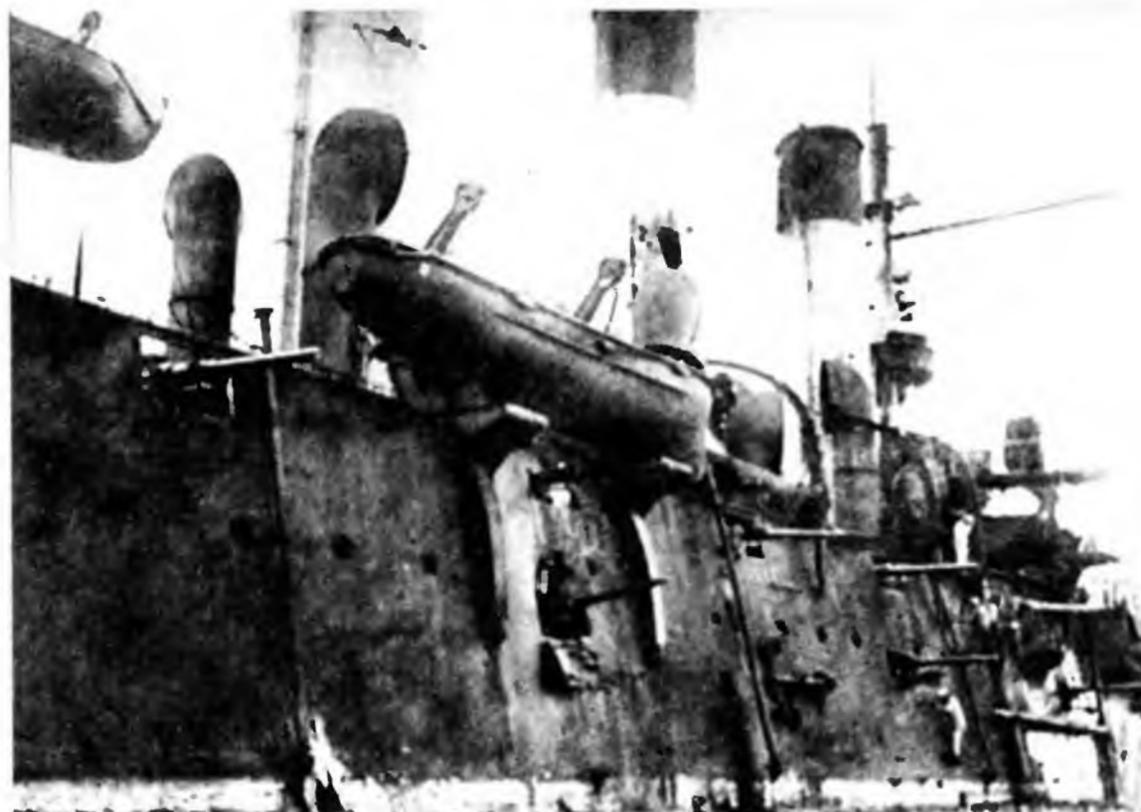
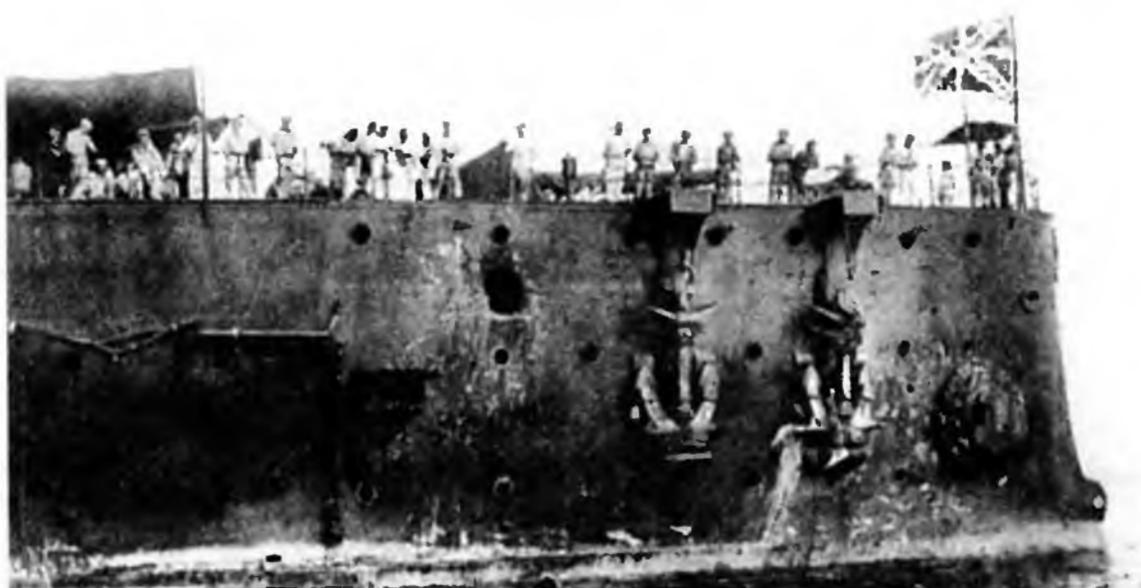
Построившись в кильватерную колонну с «Авророй» во главе, отряд экономическим ходом, под минимальным количеством котлов, двинулся на Филиппины. В пути экипажи продолжали латать пробоины, деревянные заделки которых выбивались волнами. В более спокойной обстановке подсчитали потери и расход запасов. На крейсере в ходе боя погибло 10 человек, в их числе командир; ранено 89, из них 6 смертельно и 18 тяжело. Среди офицеров — 3 тяжело и 5 легко раненых. По свидетельству старшего минного офицера лейтенанта Старка корабль получил 18 прямых попаданий снарядов среднего и малого калибра. Вышло из строя пять 75-мм пушек и одна 152-мм, дальномер Барра и Струда, 3 микрометра Люжоля-Мякишева. Сбиты прожектор №5 с крыла кормового мостика и 37-мм орудие. Артиллерия корабля выпустила по противнику 303 6-дюймовых снаряда, 1282 75-мм и 320 37-мм.

19 мая зашли в американский порт Саул, на северо-западном побережье острова Лусон — на «Олеге» угля до Манилы могло не хватить. Здесь предполагалось отправить телеграммы в Петербург и передать в госпиталь тяжелораненых. Надежды не оправдались: американцы порт эвакуировали. Пошли дальше малым хо-



Командующий отрядом крейсеров контр-адмирал О.А.Энквист

**«Аврора» по
прибытии
в Манилу,
май 1905 г.
Хорошо видны
повреждения
корабля,
полученные
в ходе
Цусимского
сражения**



дом, придерживаясь побережья. Стало ясно, что из-за жары тело капитана 1 ранга Егорьева до суши не довести и за 100 миль до Манилы его опустили в море под 7 выстрелов салюта, положенного командиру корабля.

Всего через несколько часов были обнаружены радиопереговоры военных судов — гражданские тогда еще не имели радиостанций. Когда впереди и мористее были опознаны боевые корабли, на русских крейсерах сыграли боевую тревогу, личный состав разбежался по боевым постам. Комендоры навели заряженные орудия на цель. Но с марса доложили, что корабли по типу не японские, а старший флаг-офицер лейтенант Д. В. фон Ден определил их как американские под адмиральским флагом. Пробили отбой тревоги и обменялись салютами. Американцы, узнав из телеграфных сообщений о приближении русского отряда, выслали навстречу броненосцы «Орегон» и «Висконсин» с крейсерами «Цинциннати», «Рэлей» и «Огайо» под командованием адмирала Трэна. Первые выстрелы салюта были произведены боевыми снарядами и направлялись в воду. Американский отряд развернулся, и, прикрывая русские корабли с моря, сопровождал их до Манилы, где те бросили якоря в восьмом часу вечера в субботу 21 мая 1905 г.

Лейтенант фон Ден сразу же отправился на берег для подачи телеграмм в Петербург, а на «Аврору» прибыл флаг-капитан адмирала Трэна с визитом вежливости и выяснения цели захода русских

кораблей. На следующий день контр-адмирал Энkvист имел беседу с американским командующим и просил дать время для ремонта и приема запасов. Он встретил понимание со стороны хозяина базы, который назначил комиссию специалистов для определения сроков ремонта, обеспечивающего безопасность плавания. Выяснилось, что для «Олега» требуется 60 суток, для «Авроры» — 30 и для «Жемчуга» — 7. По предложению американцев в береговой госпиталь были списаны раненые, нуждавшиеся в стационарном лечении. В частности, с «Авроры» свезли на берег 26 человек.

Русские корабли привлекли к себе внимание обывателей, вокруг них сновали пароходики и катера с зеваками и фотоаппаратами, замечены были и японцы. Исполняющий должность командира «Авроры» капитан 2 ранга А.К. Небольсин не пустил корреспондентов на борт, а с «Олега» пассажиров самого нахального парохода окатили струей воды из шланга. Американский адмирал связался с Вашингтоном и запросил инструкции. Ответ правительства США, последовавший 24 мая, гласил: 24 часа стоянки и далее уход или разоружение. Петербург же, зная о позиции американцев, выдерживал паузу. Командование отряда оказалось в тяжелом положении — принимать уголь было невозможно из-за снятых по требованию американских специалистов заделок пробоин у ватерлинии. Кроме того, по сведениям, полученным от коммерческих пароходов, на выходе, вне территориальных вод, дежурили японские крейсера. На совещании, устроенном О.А. Энkvистом, все командиры заявили о невозможности принять уголь и выйти в море. Местные власти, чувствуя свою вину за данные обещания, обратились в Вашингтон с предложением предоставить время русским судам своими силами отремонтиро-

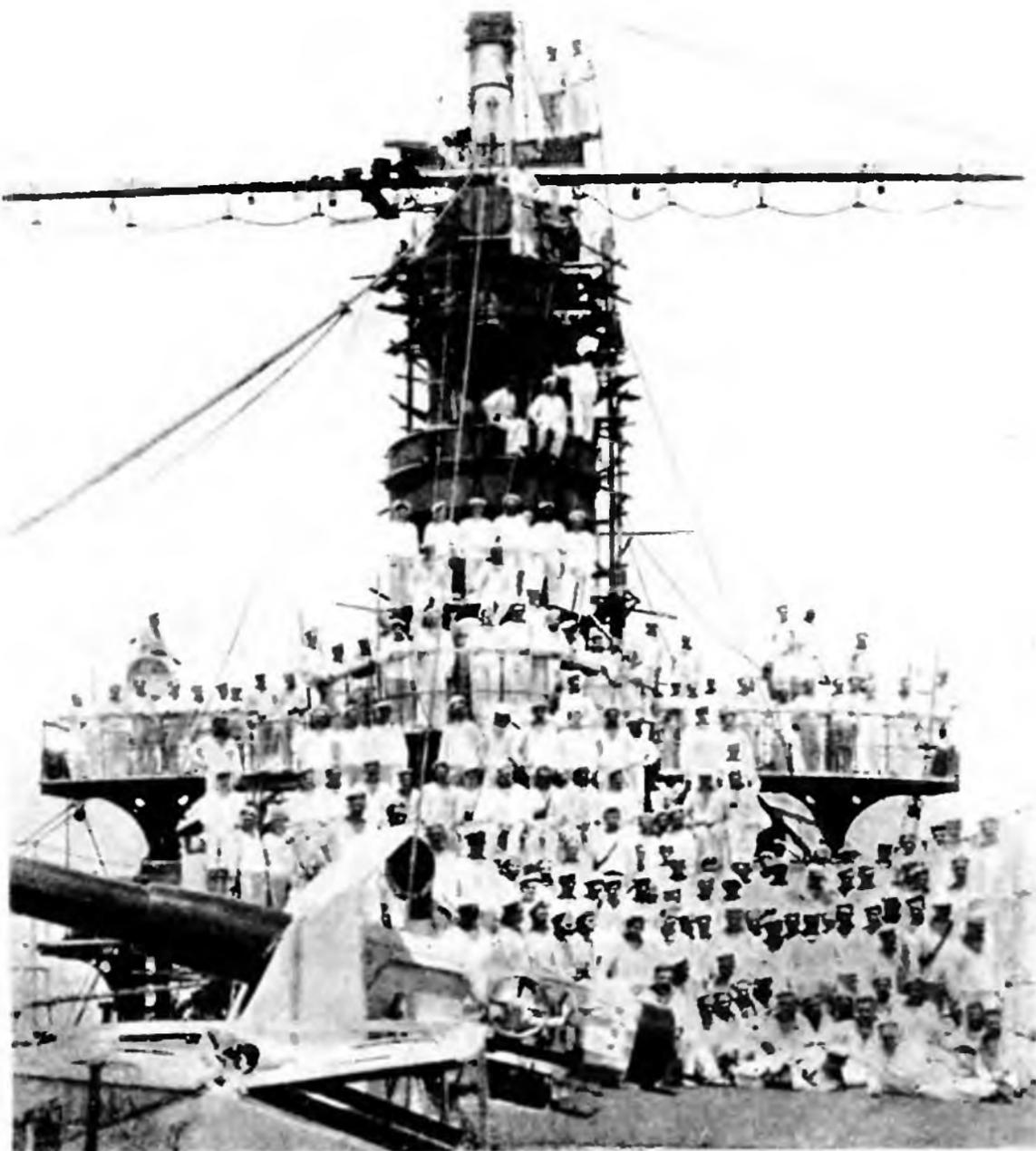
вать снятые заделки и принять уголь. Но ответ был столь же категоричен, как и раньше. Вопрос разрешился только вечером 25 мая, когда из Петербурга пришла телеграмма Николая II с соизволением на разоружение.

Утром третьего дня русские моряки сдали американскому офицеру орудийные замки. Требование сдачи частей машин было парировано «неубиенным» доводом — на гавань часто налетают тайфуны, и кораблям, чтобы не быть выброшенными на берег, необходимо иметь ход. Все офицеры дали подписку не выезжать без разрешения президента США из Манилы, а за нижних чинов поручился адмирал. На флаги и вымпелы российских крейсеров американцы не покушались. Ввиду длительности предстоящей стоянки списали в госпиталь очередную партию раненых, с «Авроры» — 14 человек. В этот же день, как бальзам на душу, по крайней мере, адмирала и офицеров, поступила телеграмма: «Контр-адмиралу Энkvисту. Сердечно благодарю Вас, командиров, офицеров и команду крейсеров «Олега», «Авроры» и «Жемчуга» за их беззаветную честную службу в тяжелом бою. Да утешит вас всех сознание свято исполненного долга. Николай». Она прозвучала как прощение за оставление поля боя и невыполнения приказа, а также как индульгенция на будущее. Император, поразмыслив неделю, видимо, решил, что Манила куда лучше Сасебо, и на общем фоне цусимского позора сохранение трех крейсеров выглядело не так уж и плохо.

От имени всего личного состава отряда контр-адмирал ответил верноподданнической телеграммой, после чего взялся за неотложные дела. Необходимо было приводить корабли в порядок и налаживать нормальную жизнь экипажей. Уже 30 мая были заключены контракты с местными фирмами на производство ремонтных ра-



Русские крейсера в Манильской бухте (слева направо): «Аврора», «Жемчуг» и «Олег», май 1905 г.



Экипаж интернированной «Авроры» на палубе своего корабля. Манила, 1905 г.

бот. Высверлив заклепки, снимали листы обшивки и элементы набора в районе повреждений, их выправляли или заменяли новыми. Крейсера были переведены с внешнего рейда за брекватер и поставлены на удобное место недалеко от города. На «Авроре» ежедневно работало более 50 мастеровых — в основном, китайцев. Привлекались и нижние чины команд. Контроль и приемку осуществляли офицеры, каждый по своей части.

Изнуренный длительным походом личный состав нуждался в отдыхе. Питание солониной и консервами при отсутствии витаминов грозило цингой, признаки которой кое-где уже давали о себе знать. Специальная комиссия проверила запасы солонины и постановила ее уничтожить в силу недоброкачества. За все время пути от Кронштадта до Манилы из 1684 пудов соленого мяса на «Авроре» было выброшено за борт 1360. Для восстановления здоровья команд адмирал приказал закупить свежее мясо, в рацион повысить норму зелени и выдавать лимоны. За время плавания команда и офицеры изнашивали свою одежду, и на адмиральский катер пришлось команду собирать со всей «Авроры». Нередко офи-

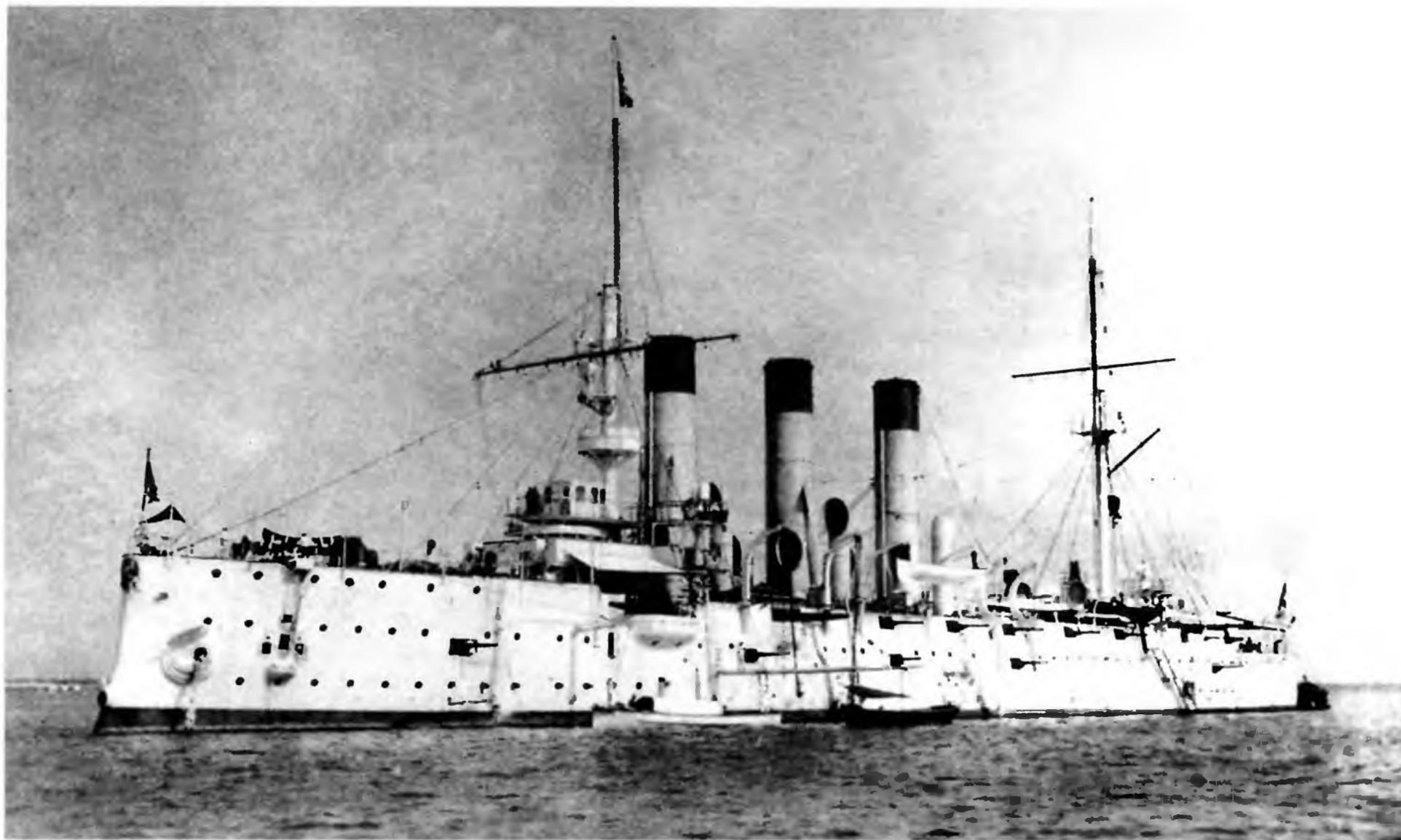
цер перед съездом на берег заимствовал предметы формы у своих коллег по кают-компании. С помощью адмирала Трэна удалось закупить несколько сот пар обмундирования, правда, американского образца. Недостающие предметы заказали на торгах через посредников в Гонконге и даже в Сан-Франциско, но поступали они очень медленно, башмаки были получены только перед отходом. Фуражки сшили по образцу черноморских.

По договоренности с местным командованием, с русских кораблей регулярно отпускали на берег по 35 человек. Поведение нижних чинов было вполне приличным, ожидаемого буйства не произошло. Через три недели команды посвежели и приобрели бравый вид. Но походы на берег не проходили бесследно, из газет матросы узнали о беспорядках на броненосце «Князь Потемкин-Таврический». Поскольку ГМШ не удалось просветить контр-адмирала Энквиста, первыми на ропот среди российских команд обратили внимание американцы. Они проинформировали Энквиста и командиров русских судов. Для экипажей провели публичную читку газеты «Новое время», после чего наступило некоторое успокоение. Но американцы на всякий случай перевели поближе к русским судам монитор «Монаднок».

В конце июня в Манилу прибыло отпущенное японцами госпитальное судно «Кострома». На него для отправки в Россию перевели часть раненых — после их осмотра американскими медиками. С «Авроры» на «Кострому» перешли лейтенант А.Н.Лосев и мичман В.В.Яковлев.

Тем временем в городе разразилась эпидемия холеры, а на «Олеге» и «Жемчуге» опреснители находились в ремонте. Питьевую воду доставляли из дальних скважин и обязательно кипятили. Связь с берегом временно прекратилась: команду перестали пускать в увольнение, а местных рабочих — на суда. Хотя среди непривычных к местному климату русских моряков наблюдалось много разных заболеваний, но эпидемии холеры принятыми мерами удалось избежать.

Для обобщения опыта боя и выработки рекомендаций адмирал организовал собрания офицеров отряда, 2—3 раза в неделю в кают-компании «Авроры» под председательством командира «Жемчуга» капитана 2 ранга П.П.Левицкого. Рассматривались боевые действия отдельных кораблей и анализировались причины, приведшие к поражению. Офицеры в непринужденной обстановке свободно обменивались мнениями и выска-



звали предложения по вопросам комплектования, боевой подготовки и организации флота. Лейтенанты Г.К.Старк, А.В.Зарудный и И.В.Миштовт составили обобщенный доклад «Каким быть флоту», одобренный адмиралом, он был направлен в ГМШ.

На бухту и город регулярно набегали тропические тайфуны. Об их приближении все заранее оповещались сигналами на башне. Крейсера прогревали машины, предварительно разведя пары, подтраивались якорные канаты, все на палубах закреплялось, плавсредства устанавливались на места. Корабли, чтобы их не выбросило на берег, подрабатывали машинами на переднем ходу.

Закончив ремонт, приступили к боевой подготовке, заново составили боевые расписания, перераспределили личный состав. На «Аврору» вместо ушедших офицеров перевели лейтенантов Н.И.Игнатьева и В.И.Дмитриева с «Жемчуга». А в сентябре в Манилу прибыл капитан 2 ранга В.Л.Барщ, назначенный новым командиром «Авроры». Сдавший ему корабль капитан 2 ранга Небольсин отправился в США — таков был приказ из Петербурга.

23 августа 1905 года в американском городе Портсмут делегации России и Японии от имени своих правительств заключили мирный договор. Портсмутский

мир был ратифицирован 2 октября, но до американской администрации на Филиппинах указания из Вашингтона дошли только неделю спустя. 10 числа поступило официальное извещение от американцев, что отряд освобожден и может следовать по назначению. В то же утро были доставлены замки орудий из форта Кавитэ; на следующий день их установили на место. Командиры «Авроры» и «Олега» доложили о готовности к выходу к 15 октября, а «Жемчуга» — к 13-му. Контр-адмирал Энkvист нанес прощальные визиты генерал-губернатору, начальнику таможни и адмиралу Рейтеру.

Наступил последний день пребывания русских кораблей в Маниле. В 8.00 15 октября «Аврора» снялась с якоря, обменявшись с американским флагманом троекратным «ура». Затем произвели салют наций в 21 выстрел, получили ответ с американского флагмана и с него же еще 13 выстрелов — салют контр-адмиральскому флагу Энkvиста. С крейсера ответили тем же числом. Вышедший следом «Олег» некоторое время ожидал «Аврору», на которой определяли девиацию компасов. В 10.25 выкрашенные в белый цвет русские крейсера навсегда расстались с Филиппинами и взяли курс на Сайгон. Крейсера 2 ранга «Жемчуг» с ними не было: он ушел из Манилы во Владивосток днем позже.

**«Аврора»,
перекрашенная
в белый цвет,
готова к переходу
в Россию,
осень 1905 г.**

Возвращение в Россию

Проиграв войну на Дальнем Востоке, царское правительство лихорадочно собирало остатки некогда многочисленных эскадр и спешно возвращало их на Балтику, где столица империи оказалась без прикрытия с моря. Контр-адмирал Энkvист, как старший среди дальневосточных флотских начальников, был назначен командующим Отдельным отрядом судов, возвращающихся в Россию, корабли которого из Владивостока, Циндао, Шанхая и Манилы предполагалось собрать в Сайгоне, чтобы далее следовать соединенно в Либаву.

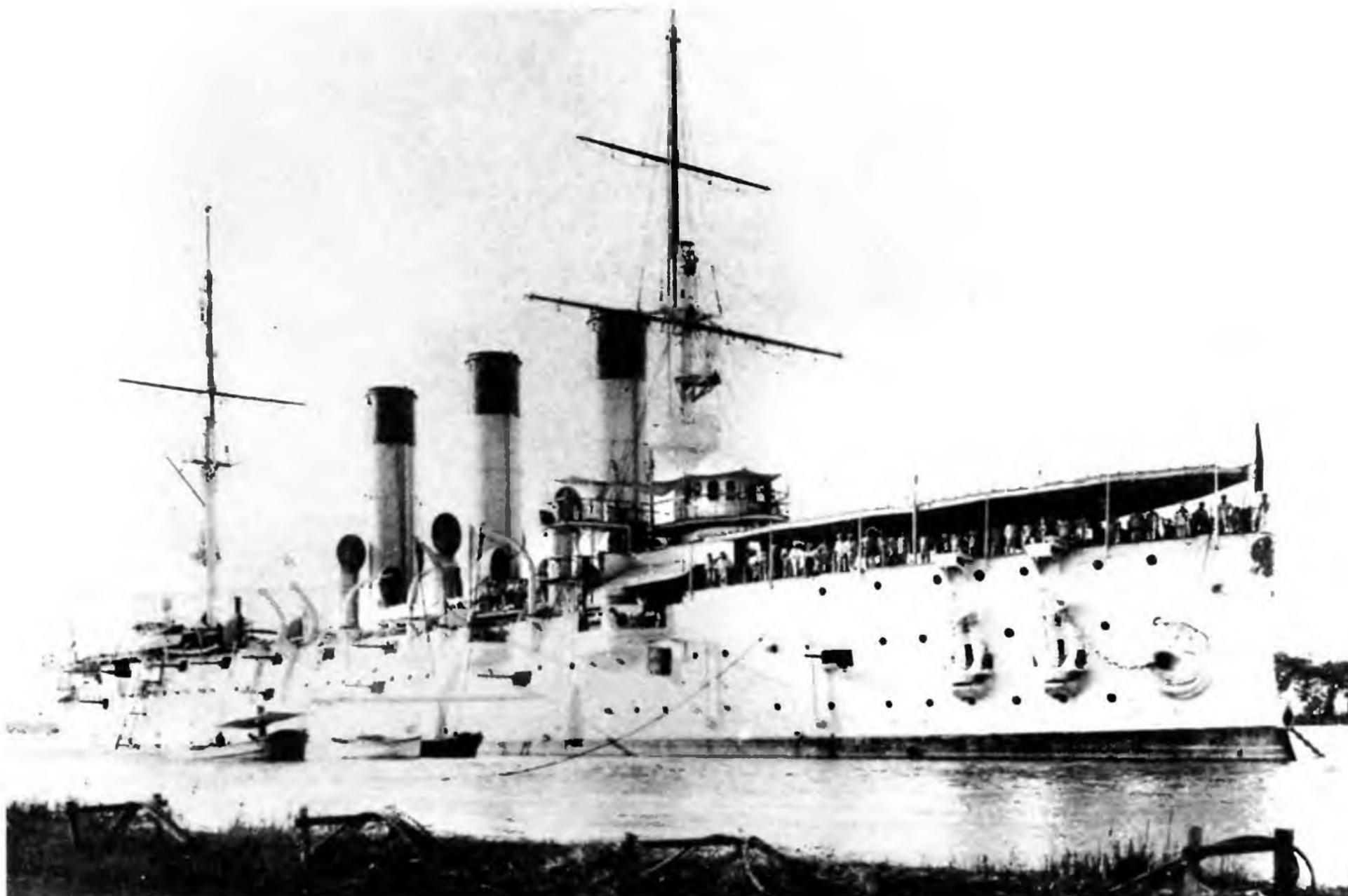
Обследование подводных частей крейсеров, проведенное водолазами в Маниле, показало необходимость их докования для очистки от водорослей и ракушек. Находившемуся в Сайгоне светлейшему князю Ливену была поставлена задача подготовить док для приема «манильских» судов. Особенно нуждался в доковании крейсер «Олег». Во время перехода на нем проводились точные замеры расхода угля на разных скоростях — от 8,9 до 11,5 уз. Оказалось, что скорость по сравнению с прошлыми плаваниями упала приблизительно на два узла.

На подходе к устью реки Сайгон русские корабли встретили французский крейсер «Декарт», проводивший стрельбу по щитам. Наши моряки, в особенности артиллеристы, с большим интересом наблюдали за ней и с ехидством отметили, что на 10 кбт попадания были довольно редки. Сблизившись до 5 кбт, обменялись салютами по 15 выстрелов. На реке крейсера встречал командир «Дианы». 20 октября «Аврора» и «Олег» стали в коммерческом порту на бочки №16 и №24. В ходе визитов к официальным лицам удалось договориться о постановке «Олега» в док через неделю.

Нижние чины, в свое время призванные из запаса, будоражили команды крейсеров пересказом слухов о революционных событиях в России, поэтому было решено списать их с кораблей и отправить отдельным эшелонам на пароходе «Ливония». Для этого трюмы транспорта приспособили для перевозки пассажиров, а для сопровождения личного состава выделили двух кондукторов и «олеговского» ревизора лейтенанта Афанасьева 2-го.

Тем временем вместо управляющего Морским министерством и генерал-адмирала была учреждена единая должность —

«Аврора» во время перехода в Россию (предположительно на реке Сайгон, октябрь—ноябрь 1905 г.)



Морской министр, первым ее занял вице-адмирал А.А.Бирилев. Он развил кипучую деятельность по возвращению кораблей на Балтику, ломая предыдущие планы, и потребовал срочно подготовить и отправить в одиночное плавание «Диану», укомплектовав ее офицерами с прибывших кораблей. С «Авроры» были отправлены еще не успевшие освоиться лейтенанты с «Жемчуга» Игнатьев и Дмитриев, а также поручик КИМФ Н.И.Капустинский. Новоиспеченный министр считал, что «Диана» стояла в Сайгоне больше года, а стало быть, лучше подготовлена к переходу на родину. 1 ноября крейсер с минимально возможным числом офицеров и некомплект командой покинул порт и взял курс на Балтику.

Прибывший из Гонконга пароход «Курония» доставил боезапас с «Дианы», задержанный англичанами. Французское начальство хотя и пустило судно в порт, однако запретило проводить перегрузочные работы. Сопровождал опасный груз лейтенант с «Дианы» П.П.Палецкий. Помимо снарядов, на «Куронии» был груз казенного угля, причем он хранился в трюмах вместе с «диановским» боезапасом. Одно время, из-за медленной подготовки «Ливонии» к плаванию, на «Куронию» собирались перевести и отправляемых в Россию запасных. От этого вскоре отказались, но в момент посещения парохода произошел неприятный инцидент. Прибывшие на «Куронию» командир «Авроры» капитан 2 ранга Барщ и «олеговский» лейтенант Шуберт упали с плохо закрепленного пароходного трапа и сильно ушиблись. В командование «Авророй» вступил временно исполняющий должность старшего офицера лейтенант К.В.Прохоров.

После очистки и покраски подводной части «Олега», что заняло неделю в начале ноября, док понадобился хозяевам, и очередь «Авроры» подошла только 19 числа того же месяца. Докование провели за три дня. Днище, благодаря медной обшивке, оказалось абсолютно чистым, понадобились небольшие работы по набивке дейдвудов и очистке кингстонов.

Прибывший из мятежного Владивостока крейсер 2 ранга «Алмаз» доставил группу испуганных офицеров, мичманы А.А.Колчак (не путать с будущим верховным правителем А.В.Колчаком!) и Д.И.Федосиу вообще прибыли без вещей, утраченных в ходе беспорядков. От экипажа «Алмаза» узнали о восстании во Владивостоке солдат, матросов и рабочих. Неизвестно, были ли в матросской среде партийные агитаторы, но среди нижних чинов началось брожение. Занятое чисто техническими

вопросами начальство в Петербурге не уделяло внимание политике, и адмирал Энkvист с офицерами был вынужден действовать по своему усмотрению, импровизируя по обстановке и питаясь сведениями из постоянно опаздывающих газет. Так было и с манифестом от 17 октября, слухи о котором проникли в команды раньше, чем об этом узнали офицеры. Сработал принцип постоянного недоверия к господам-барам, что де они скрывают правду, дарованную народу высшей властью. С получением газет адмирал, как мог, разъяснил команде «Авроры» основные положения царского манифеста, на «Олеге» и «Алмазе» еще ранее это сделали их командиры. Нижние чины на какое-то время успокоились.

Для укомплектования штата офицеров на «Аврору» перевели старших специалистов штурмана лейтенанта П.П.Палецкого, артиллериста лейтенанта В.С.Васильева, вахтенных начальников мичманов А.А.Колчака, Д.И.Федосиу и А.А.Скрыдлова, а также младшего механика поручика КИМФ А.Е.Картовича. Пополнив запасы угля и провизии, отряд в составе «Авроры», «Олега» и «Алмаза» только 26 ноября вышел в море. В Коломбо отряд разъединился: «Алмаз» пошел дальше, а «Аврора» и «Олег» простояли на Цейлоне до 13 декабря. Команды перекрасили свои суда в черный цвет, и затем отряд отправился на Средиземное море.

Вышедшая из Сайгона первой «Диана» начала свое плавание с ремонта двух машин. В порту она стояла на мелком месте и не всегда имела возможность проворачивать машины, да и сильно сокращенный состав механиков не мог обеспечить качественного обслуживания механизмов. Первый день шли под одной машиной со скоростью 8,5 уз., затем, введя в строй вторую, продолжили путь под 12 котлами, доведя скорость до 13 уз. Принимая уголь в Коломбо, обнаружили, что в мешках сверху лежали хорошие куски, а под ними находился мусор и пыль. В ответ на протест наших моряков фирма-поставщик согласилась «прогрозотать» (т.е. просеять) уголь, но набросила на каждую тонну по 10 коп. Всего было загружено 940 т. Пройдя под двумя машинами Индийский океан и Красное море, крейсер преодолел Суэцкий канал за 13 часов ночного хода, сделал остановку в Пирее. Благодаря стараниям старшего судового механика Берга и машинной команды переход Сайгон — Средиземное море занял всего 24 дня и 2 часа. Но стоянка в Греции затянулась из-за болезни капитана 1 ранга князя Ливена.

Командир мореходной канонерской лодки «Храбрый» капитан 2 ранга Петров 3-й внезапно получил предписание ГМШ — срочно сдать судно старшему офицеру, а самому вступить в командование крейсером «Диана» и без замедления следовать в Либаву. Прибыв через четыре дня на корабль, Петров 3-й нашел дисциплину в «крайне расстроенном состоянии» из-за длительного бездействия в Сайгоне, стремления побыстрее попасть домой и плохой пищи. Команда отстранила ревизора и баталеров и занималась «самокормлением», оставив должностным лицам лишь вести учет расходуемого продовольствия. При знакомстве с самим кораблем выяснилась сильная изношенность машин и плохое состояние трюмов.

В докладе командира из Алжира уже звучали оптимистичные нотки — команда подтянулась, держится хорошо, однако «самостоятельное кормление» продолжается. Капитан 2 ранга Петров 3-й просил контр-адмирала Вирениуса держать инцидент в секрете, чтобы команду не обвинили в бунте на военном судне. Во время перехода в Шербур стараниями старшего офицера проявление «пищевой демократии» было прекращено. 8 января 1906 года «Диана», первой из возвращающихся кораблей, прибыла в Порт императора Александра III (Либаву). Морской министр отметил это поздравительной телеграммой, направленной временному командиру крейсера.

Крейсера «Аврора» и «Олег», несмотря на постоянные понукания вице-адмирала Бирилева, застряли в Алжире: котлы «Олега» окончательно вышли из строя и нуждались в ремонте. Морской министр, выслав комиссию для разбора, приказал «Авроре» следовать на Балтику самостоятельно. Командующий отрядом перенес свой флаг на «Олег», командир которого попал в госпиталь. Приняв подлежащих увольнению нижних чинов в количестве 83 человек,* «Аврора» 28 января под командованием капитана 1 ранга Барца вышла в море и взяла курс на Шербур.

Во французском порту местная сыскная полиция сообщила командиру, что его команда произвела массовые закупки револьверов, поиски которых на крейсере результатов не дали. В Немецком (Северном) море корабль прошел через тяжелый шторм, потеряв прожектор и выстрел ле-

* Среди них был рулевой квартирмейстер А.В.Магдалинский, написавший, по примеру Новикова-Прибоя, воспоминания о службе в царском флоте и участии в Цусимском сражении «На морском распутье». Снискать славы Алексея Силыча ему, правда, не удалось, но память он о себе оставил.

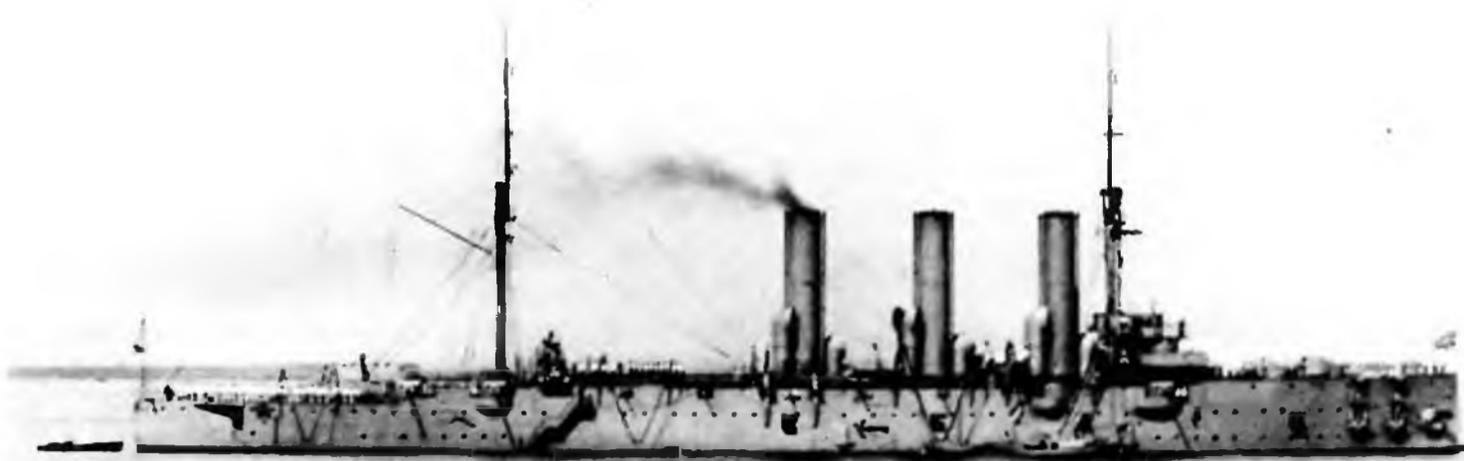
вого борта. 20 февраля 1906 года, всего через день после прибытия в Либаву, крейсер был подвергнут смотру по полной программе с опросом претензий. Довольно оперативно, за три дня, с корабля уволили 330 нижних чинов. Чтобы не допустить скопления «беспокойного элемента» в столице и в Кронштадте, где располагались все флотские экипажи Балтийского флота, увольнение 3200 нижних чинов с прибывающих кораблей решили провести в Либаве, для чего туда заранее были высланы представители всех экипажей с необходимыми документами, деньгами и запасами обмундирования. Уволенные нижние чины доставлялись на вокзал в сопровождении офицеров и отправлялись к месту жительства. В сокращенных командах кораблей необходимо было обеспечить преемственность заведования по всем частям, только после этого судно спускало вымпел, и офицеры могли воспользоваться положенным отпуском.

«Диана» и «Аврора» между войнами

Поражение в Русско-японской войне показало, что Российский флот нуждается в радикальных реформах. На всех уровнях обобщался опыт морских сражений и состояние заграничного военного судостроения, на основе этого разрабатывались проекты новых кораблей. Прошедшая война показала порочность старой системы подготовки кадров флота, как офицеров, так и нижних чинов. Было выработано новое положение о прохождении службы, отменен ценз. Для новых кораблей требовались знающие специалисты, и их решили готовить на самых современных, на тот момент, кораблях. Уже в кампанию 1906 года был сформирован отряд судов для плаваний с гардемаринами и учениками-специалистами, в него вошли броненосцы «Слава» и «Цесаревич» и крейсер «Богатырь». Летом они плавали по Финскому заливу, для морской практики и изучения театра, а на зиму уходили в теплое Средиземное море.

В апреле 1906 года «Аврора» и «Диана» с сокращенными экипажами перешли в Петербург и стали на ремонт у Балтийского и Франко-Русских заводов. Любопытно, что главный инспектор кораблестроения К.К.Ратник предложил, для приобретения опыта эксплуатации новых турбинных механизмов, заменить на «Диане» или «Авроре» бортовые машины на турбины, что было бы дешевле, чем строить новые корабли. Однако это предложе-

Крейсерь
„Аврора”



Крейсера «Аврора» (вверху) и «Диана» (внизу), вошедшие после ремонта и модернизации в состав Балтийского флота



ние отвергли, решив ограничиться ремонтом и незначительной модернизацией. У «Дианы» на Балтийском заводе заменили двойное дно под котлами, отремонтировали нижние пояса котельных переборок. В котлах и холодильниках переменяли трубки, капитально отремонтировали машины и механизмы. Работы растянулись на два года. В конце осени 1907-го на крейсер прибыл капитан 1 ранга Гирс, а вместе с ним нижние чины в алых погонах и офицеры с красными просветами Гвардейского экипажа, к которому «Диана» была причислена. Однако они на крейсере не задержались и в декабре перешли на «Олег». Из сохранившихся документов не ясно, в чем была причина подобного перемещения.

По опыту войны с кораблей удалили малокалиберную артиллерию, с «Авроры» сняли 37-мм пушки и элеватор на формарс («Диана» их оставила еще в Порт-Артуре). Взамен четырех вышедших из

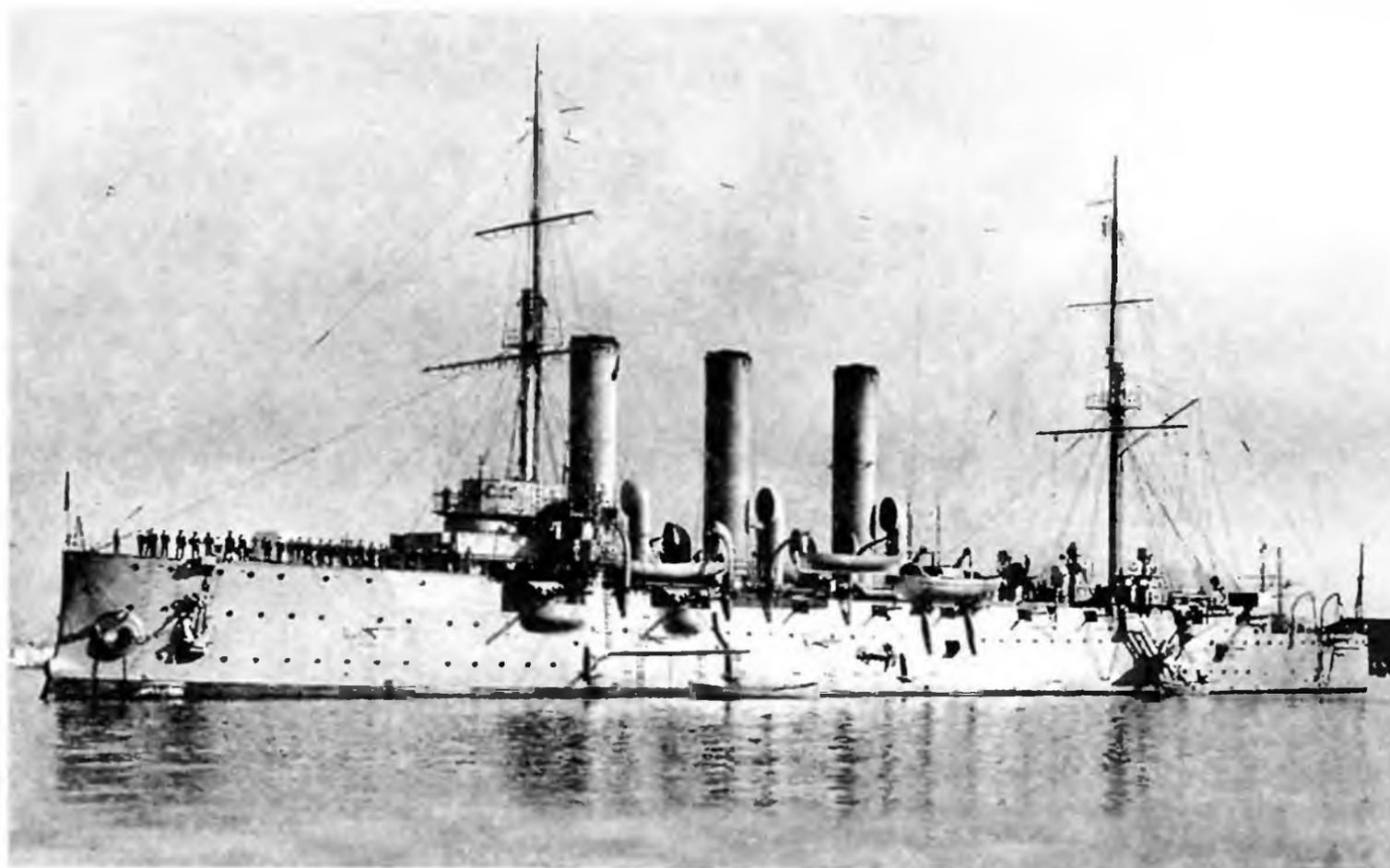
строю 75-мм орудий установили два дополнительных 6-дюймовых. Все 152-мм пушки были оснащены отдельной наводкой и снабжены новыми удлиненными щитами. Но при установке последних выяснилось, что щиты орудий №15 и №16 не проходят под бимсами барказа и полубарказа, это уменьшало угол горизонтального наведения в нос на 20°, а №27 и №28 задевали нижней кромкой за буксирные кнехты. Обуховскому заводу поручили обрезать щиты по указаниям судового начальства, первую пару сверху, а вторую снизу. С обоих крейсеров сняли неустраиваемые в боевой обстановке минные аппараты и мины заграждения, предполагая приспособить их помещения для размещения 6-дюймовых патронов — на кораблях не хватало места для 463 152-мм и 912 75-мм выстрелов.

В мае 1907 г., окончив ремонт быстрее «Дианы», «Аврора» была укомплектована экипажем и вышла в плавание по Балтике

с гардемаринами (новоизобретенное звание для выпускников Морского корпуса с особой формой и правами), в ходе которого посетила ряд зарубежных портов. Очередная зима прошла в учениях и ремонтах. После Русско-японской войны сократилось число флотских экипажей, и личный состав постоянно жил на кораблях, что было выгодно с точки зрения наблюдения за неблагонадежными нижними чинами. Новый командир «Авроры» — обладатель «золотого оружия» капитан 1 ранга барон В.Н.Ферзен — начал закручивать гайки, следствием чего стал массовый побег матросов (11 человек) во время летнего посещения крейсером Стокгольма. В том же 1908 году к учеб-

ным плаваниям подключилась и «Диана», причем в следующую кампанию она стала флагманским кораблем учебного отряда. «Аврора» же осенью 1908-го встала на ремонт у Балтийского завода. К тому времени в России приняли новую классификацию кораблей, согласно которой были ликвидированы ранги. В результате «Диана» и «Аврора», лишившись гордой приставки «1 ранга», стали просто крейсерами.

Командиры и офицеры стремились усовершенствовать свои корабли и часто выступали с разными инициативами. Так, зная о больших трудностях по перевалке угля из запасных ям в боевые, возникло предложение транспортировать мешки с



*«Аврора» (вверху)
и «Диана» (внизу)
в составе учебно-
го отряда Морско-
го корпуса,
1909—1910 гг.*

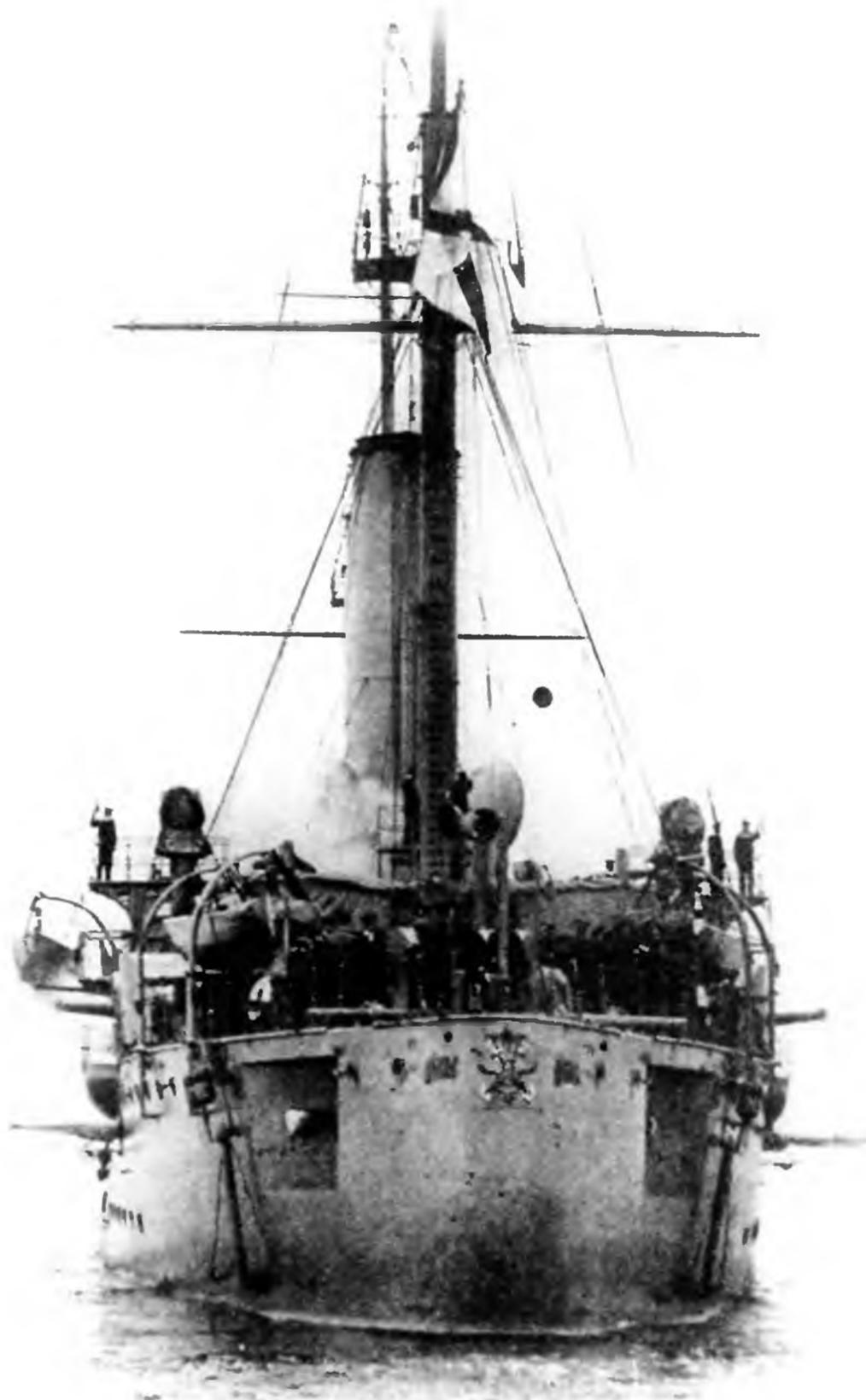
углем по рельсам подачи боеприпасов. Но опыты показали, что мешки не проходят мимо кожухов котельных отделений, где был мал зазор. Офицеры «Дианы» также возбудили ходатайство об установке на юте электрического шпиля для швартовки и выборки перлиней. На что начальство «мудро» заметило: мол, корабль столько лет плавает, и как-то обходились без шпиля; впрочем, не возражаем, но кредитов все равно нет.

Учебные корабли имели команду сокращенной численности, и прежде простая операция по установке поднятого якоря на подушку борта в походное положение стала вызывать затруднения, требуя привлечения всего личного состава. Она выполнялась «бурлацким» способом с помощью растительного каната, который тянули несколько десятков человек. Предлагалось установить дополнительные блоки и через них наматывать стальной трос на шпиль, на что требовалось 600 руб.

На крейсерах наконец-то переделали крыши боевых рубок, стоивших жизни многим офицерам в минувшую войну. Просвет уменьшили до 76 мм, а свисающий козырек ликвидировали. С фок-мачт сняли боевые марсы. У кормовой защиты соорудили мостик для сигналопроизводства и соединили носовой со средним продольным переходным мостиком.

«Аврора» после ремонта вышла на ходовые испытания 25 августа 1909 года под командованием капитана 1 ранга П.Н.Лескова. После устранения выявленных недостатков крейсер стал готовиться к дальнему походу. Осенью, приняв корабельных гардемарин, а также учеников школ строевых унтер-офицеров, отряд в составе крейсеров «Аврора», «Диана» и «Богатырь» ушел в зимнее плавание в Средиземное море. Корабли посетили Алжир, Бизерту, Виль-Франш, Смирну, Неаполь, Гибралтар... Весной отряд возвратился на Балтику, совершив заходы в Виго, Шербур и Киль. Корабельные гардемарин, успешно сдавшие экзамены, царским приказом были произведены в мичманы.

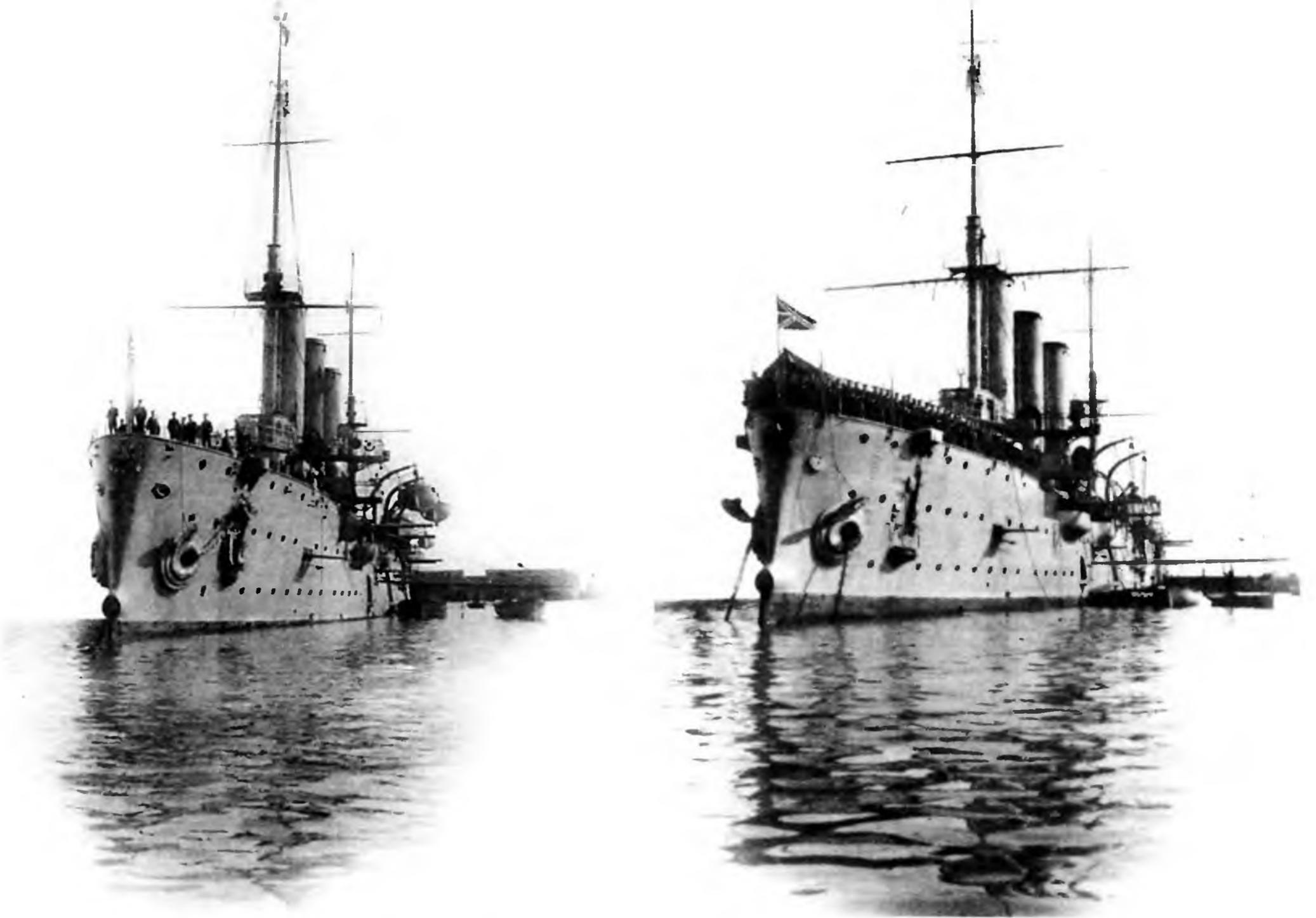
Летом 1910 года на «Авроре» и «Диане» проходили морскую практику гардемарин Морского корпуса — воспитанники трех специальных классов. По завершении кампании «Диана» ушла в Петербург на ремонт. «Аврора» в ноябре 1910-го отправилась в очередное заграничное плавание с учениками школ и юнгами. Находясь на Средиземном море, крейсер посетил Мессину для получения золотой медали за участие русских моряков в спасательных работах во время землетрясе-



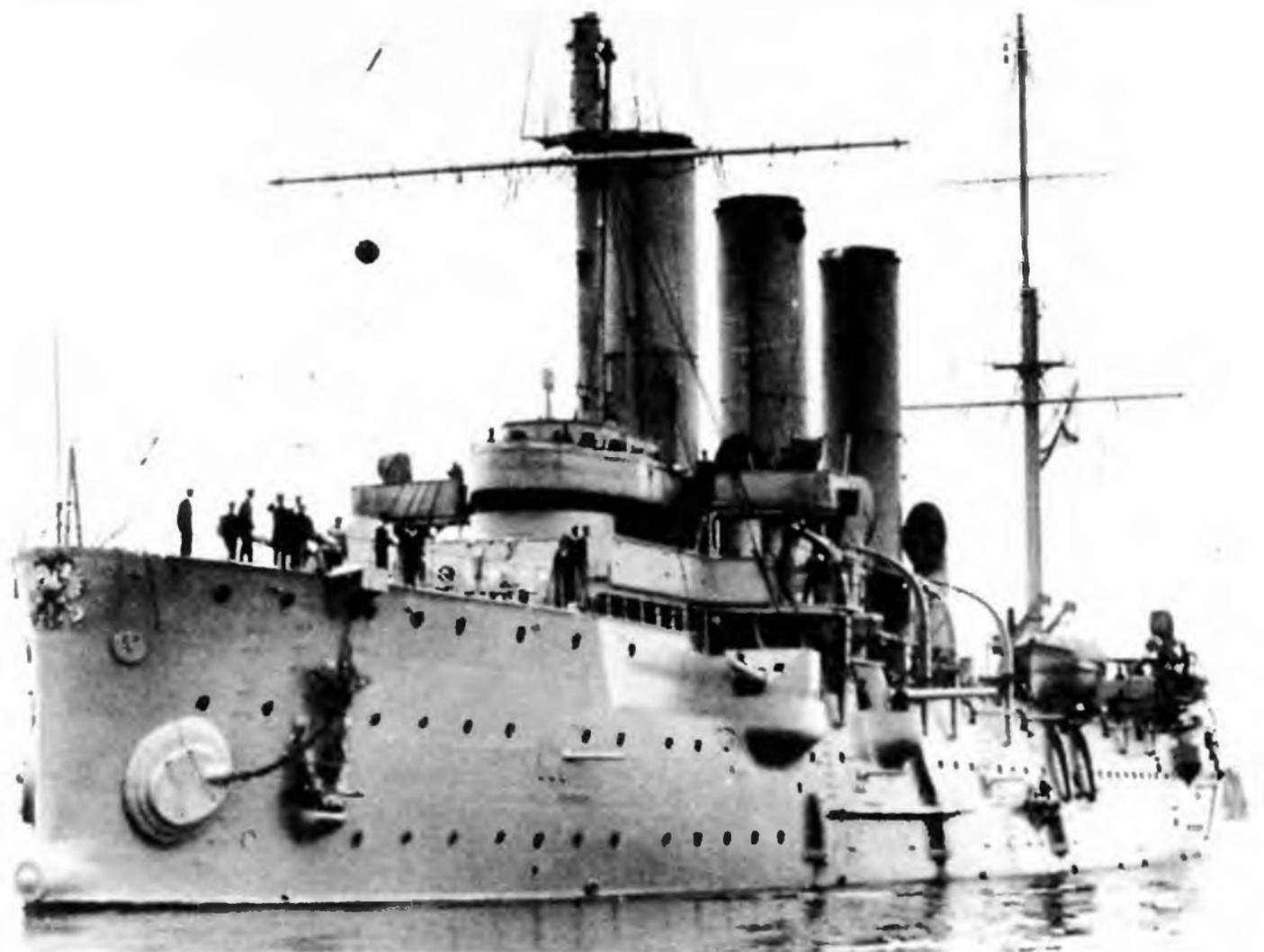
ния 1908 года. В ходе визита в городе вспыхнул пожар, и группа моряков с «Авроры» прибыла первой и приступила к тушению пожара.

Весной и летом 1911 года крейсер совершал учебные плавания по Балтике, а затем начал подготовку к походу на торжества по случаю коронации сиамского короля. Пройдя докование, «Аврора» приняла учеников унтер-офицеров и отправилась в Средиземное море, где на борт поднялся великий князь Борис Владимирович, брат Кирилла Владимировича, представляющий государя императора. Пройдя Суэцкий канал, через Коломбо и Сингапур пришли в Сиам. Из-за мелководья гостей доставили на место, в Банг-

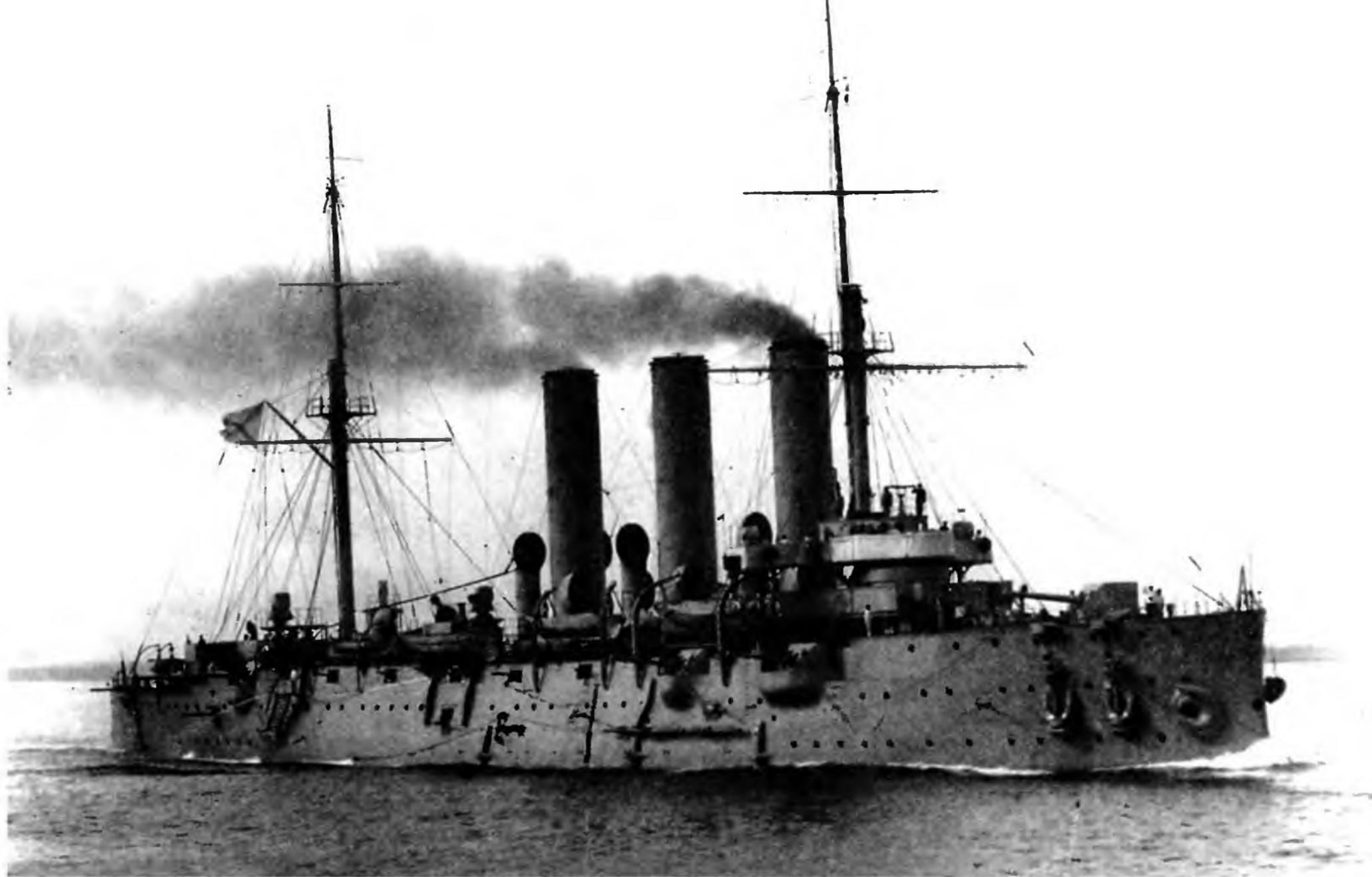
**Крейсер «Диана»
во время учений
на Балтике,
1908—1910 гг.**



Крейсера «Диана» (слева) и «Аврора» (справа) на рейде Алжира, 1910 г.



*«Аврора»
на Балтике,
1909—1910 гг.*



кок, на канонерских лодках. После окончания торжеств отправились в обратный путь, зайдя, по желанию высокого визитера, в Батавию. Вернувшись в Средиземное море, «Аврора» участвовала в международных силах по поддержанию мира на острове Крит в качестве стационара. Вновь на Балтике она оказалась только в июле 1912 года.

«Диана» ремонтировалась сначала на Балтийском заводе, а затем в Кронштадте с конца 1910-го по май 1912 года. Больше заграничных походов крейсер не совершал. После трех месяцев учебных плаваний во внутренних водах он снова встал на ремонт и модернизацию.

Нарождающийся подводный флот, корабли которого не были приспособлены для постоянного пребывания на них команд, нуждались в специальных судах обеспечения — плавбазах. И крейсер «Диана», уже потерявший к тому времени боевую ценность, решили приспособить для новой роли. С него планировалось снять всю артиллерию, заменить котлы на новые системы Бельвиля-Долголенко, приспособить помещения для размещения экипажей подводных лодок, складов припасов и мастерских; отремонтировать механизмы и вспомогательное оборудование, обеспечив скорость 18 уз. Впослед-

ствии предполагалось подобным образом переоборудовать и «Аврору», со сметной стоимостью 250 000 руб. Однако контр-адмирал Левицкий — начальник бригады подводных лодок Балтийского моря — считал, что переоборудование крейсеров под плавбазы обойдется дорого, лучше построить для каждого дивизиона по небольшому специальному пароходу типа транспорта «Хабаровск». К концу 1912 года вопрос окончательно так не был решен; «Диана» стояла без артиллерии и ждала своей участи.

Только в начале следующего года флотское руководство определилось с дальнейшим предназначением крейсера. Для строящихся кораблей необходимо было подготовить большое количество специалистов, в том числе и по артиллерии, для чего «Диану» решили перестроить в учебно-артиллерийский корабль, оснастив его новейшими 130-мм пушками, разработанными совместно с англичанами. Доклад от Морского генерального штаба о необходимости иметь в учебно-артиллерийском отряде корабль с новой артиллерией сделал бывший командир «Дианы» вице-адмирал светлейший князь А.А.Ливен. В январе 1913 года товарищ (заместитель) морского министра спустил через ГУК (Главное управление корабле-

Крейсер «Аврора» на артиллерийских учениях, примерно 1910 г.

**Перечень и стоимость работ по установке котлов
Бельвиля-Долголенко на крейсер «Диана»**

Перечень работ	Стоимость, руб.	Исполнитель
Новые котлы и их установка	707 974	Балтийский завод
Ремонт механизмов	118 646	Кронпорт
Ремонт корпуса	71 000	Кронпорт
Ремонт электротехники	48 000	Кронпорт
Дополнительные работы	26 292	Балтийский завод
Добавочные работы по корпусу	7304	Кронпорт
Премия изобретателю котлов	26 000	
Итого	1 005 516	

строения — новая организация, заменившая МТК и ГУКиС) наряд Балтийскому заводу №3051 на изготовление и установку котлов системы Бельвиля-Долголенко с распределением работ между заводом и Кронштадтским портом (см. таблицу).

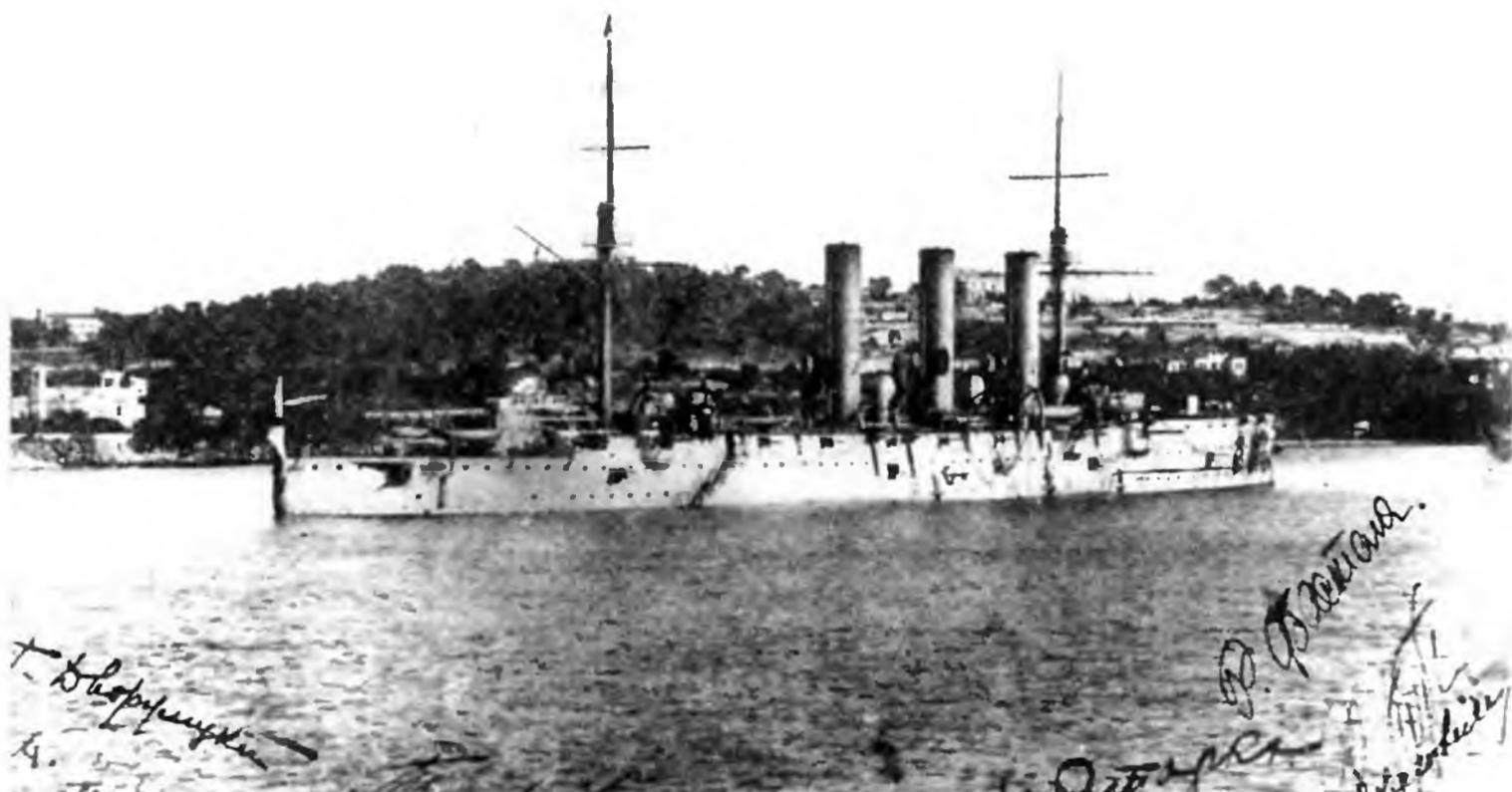
ГУК согласился с ценами, представленными исполнителями, но премию изобретателю, исчисленную по 22 руб. за пуд веса котлов, посчитал чрезмерной и потребовал снизить до уровня «бельвилевской». По заявлению руководства Балтийского завода подготовленный корпус крейсера необходимо было подать к пристани на Неве к июню 1913 года, это обеспечивало окончание ремонта в августе того же года.

Артиллерийский отдел ГУК выдал заказ №4757 Обуховскому и Ижорскому заводам на десять 130-мм орудий со станками и прицелами, а также и на два зарядных станка для тренировки расчетов на общую сумму 422 808 руб. со сроком готовности к установке не позже апреля 1914 года.

«Диана» была выбрана для переоборудования как корабль, не представлявший большой боевой ценности, но имеющий при этом большую вместимость и весьма экономичную энергетическую установку. Для экономии новые орудия предполагалось установить на месте 6-дюймовых пушек. Проект перевооружения крейсера разрабатывался в Кронштадте. Новые дальнобойные 130-мм орудия в 55 калибров длиной имели картузное зарядание и более совершенный, чем у Канэ, затвор. Заряд метательного пороха вместе с воспламенителем помещался в мешок из шелка и хранился в металлической упаковке в сотовых стеллажах в горизонтальном положении. Планировалось установить «самые совершенные прицелы с приборами совмещения стрелок», а также оборудовать боевую рубку и центральный пост системой управления артиллерийским огнем фирмы Эриксона согласно указаний «Организации судовой артиллерии».

75 мм пушки с батареей палубы предполагалось снять, а их порты заделать. Кроме того, носовое кочегарное отделение решили переоборудовать под смешанное отопление, для чего требовалось установить топливную цистерну под хранение 55 т нефти, а также усовершенствовать систему котельной вентиляции. Забегая вперед, заметим, что выполнить все работы по переделке «Дианы» до начала Первой мировой войны не успели, и летом 1914 года крейсер вышел в учебное плавание вообще без артиллерии и с неработающими котлами кормовой группы.

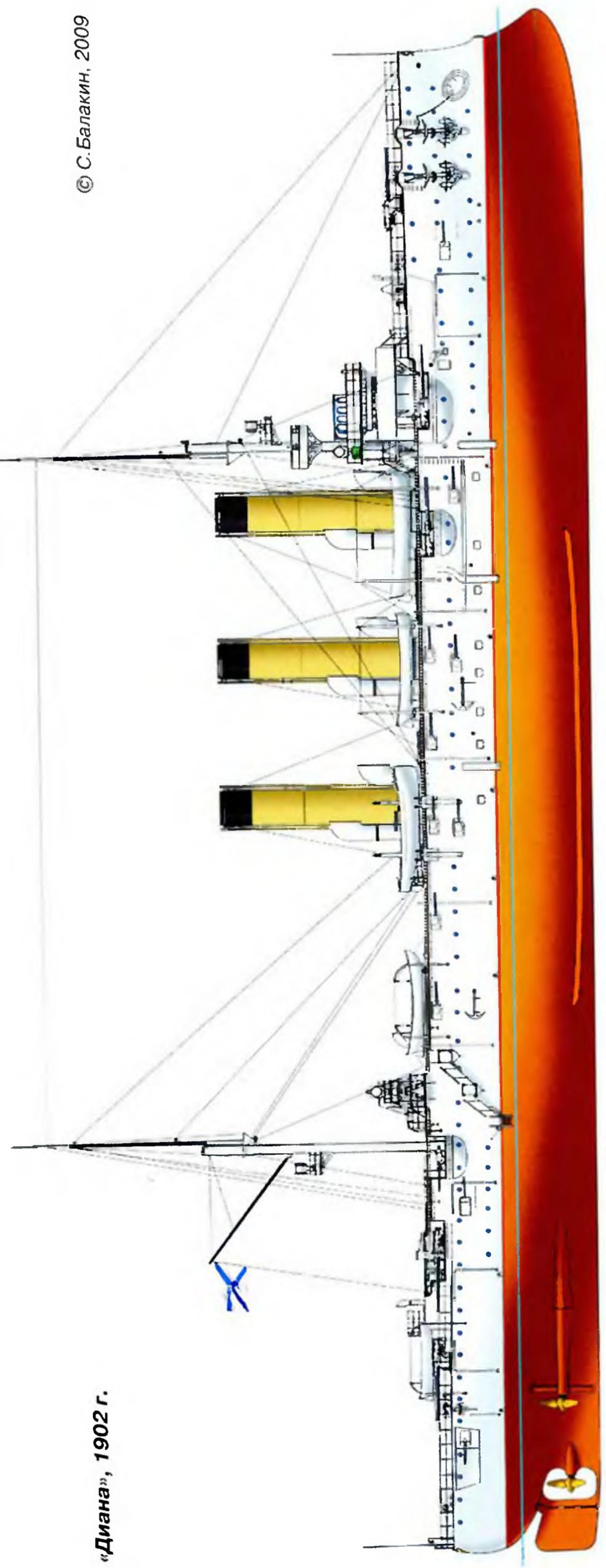
**Снимок «Авроры»,
сделанный во
время одного
из заграничных
плаваний,
с автографами
офицеров,
1910-е гг.**



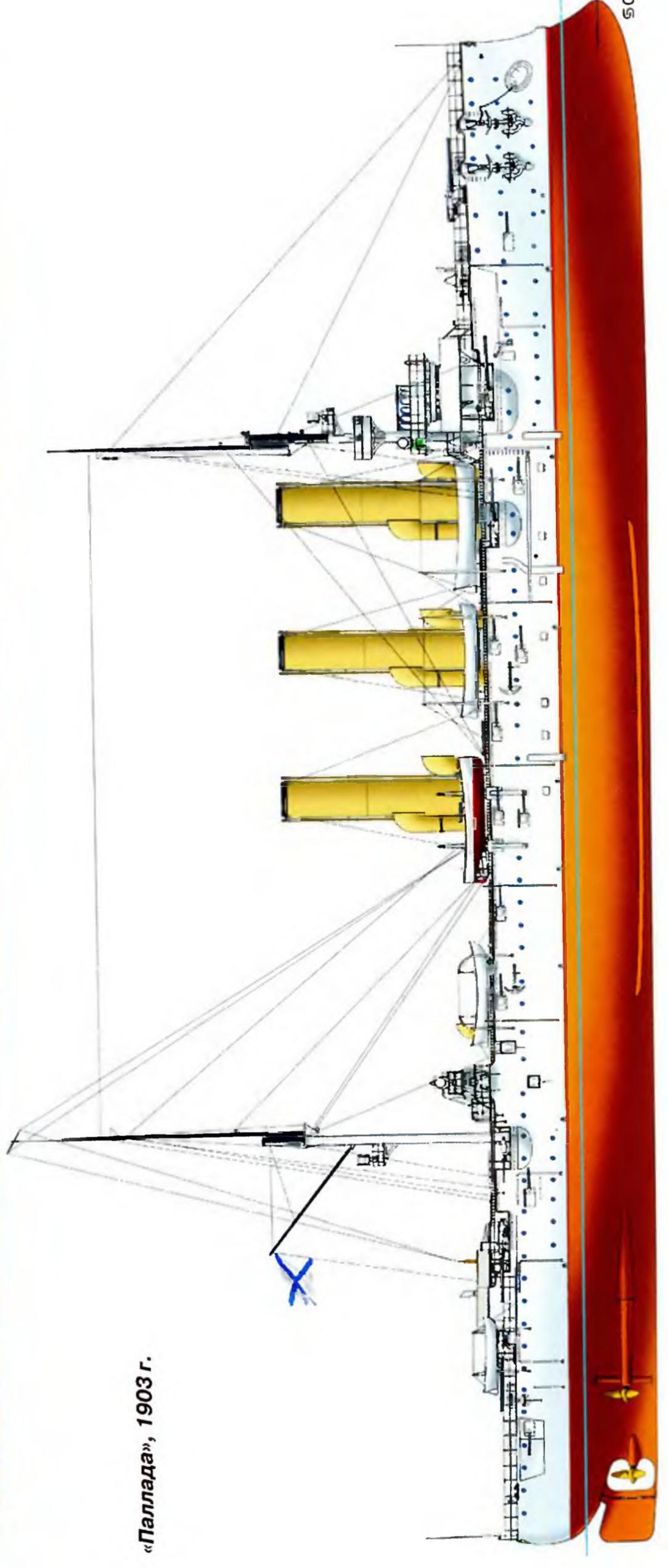
Крейсер «Аврора» в Цусимском сражении
Художник А. Заикин



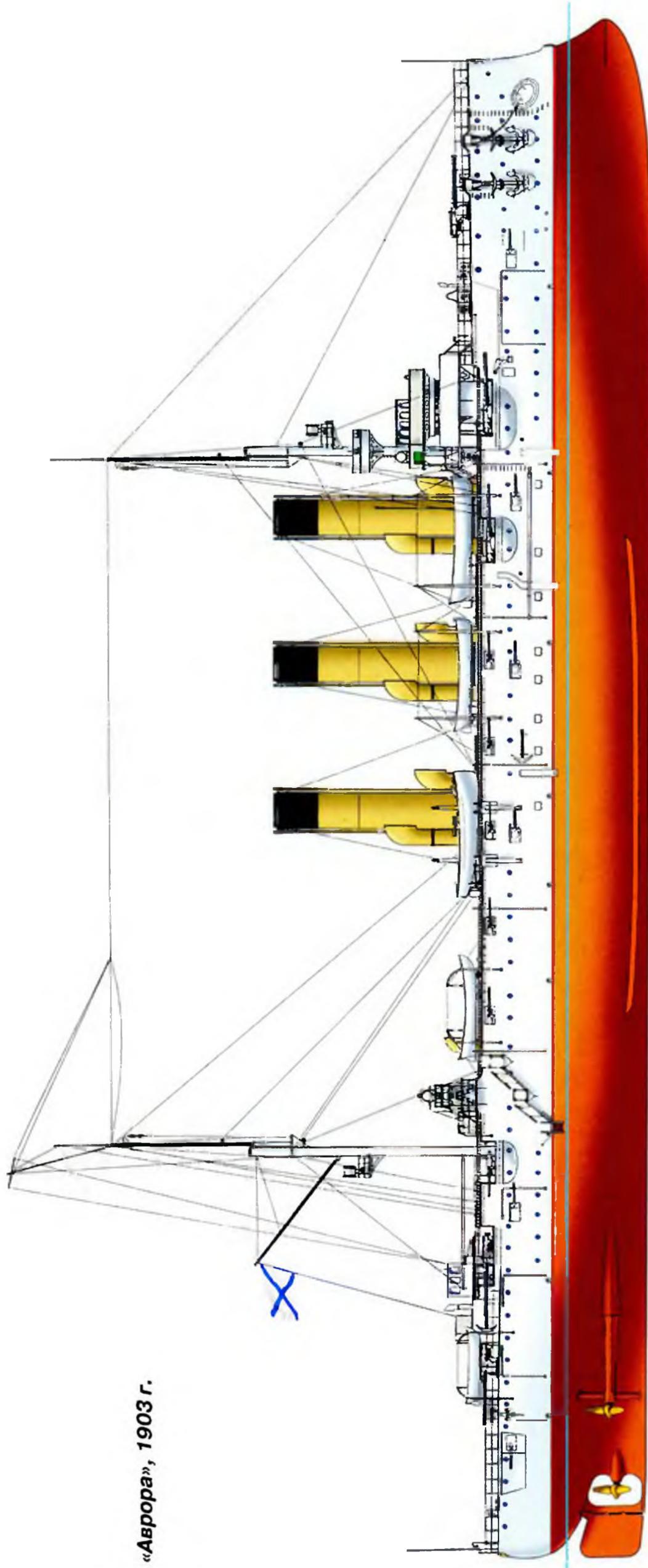
«Диана», 1902 г.



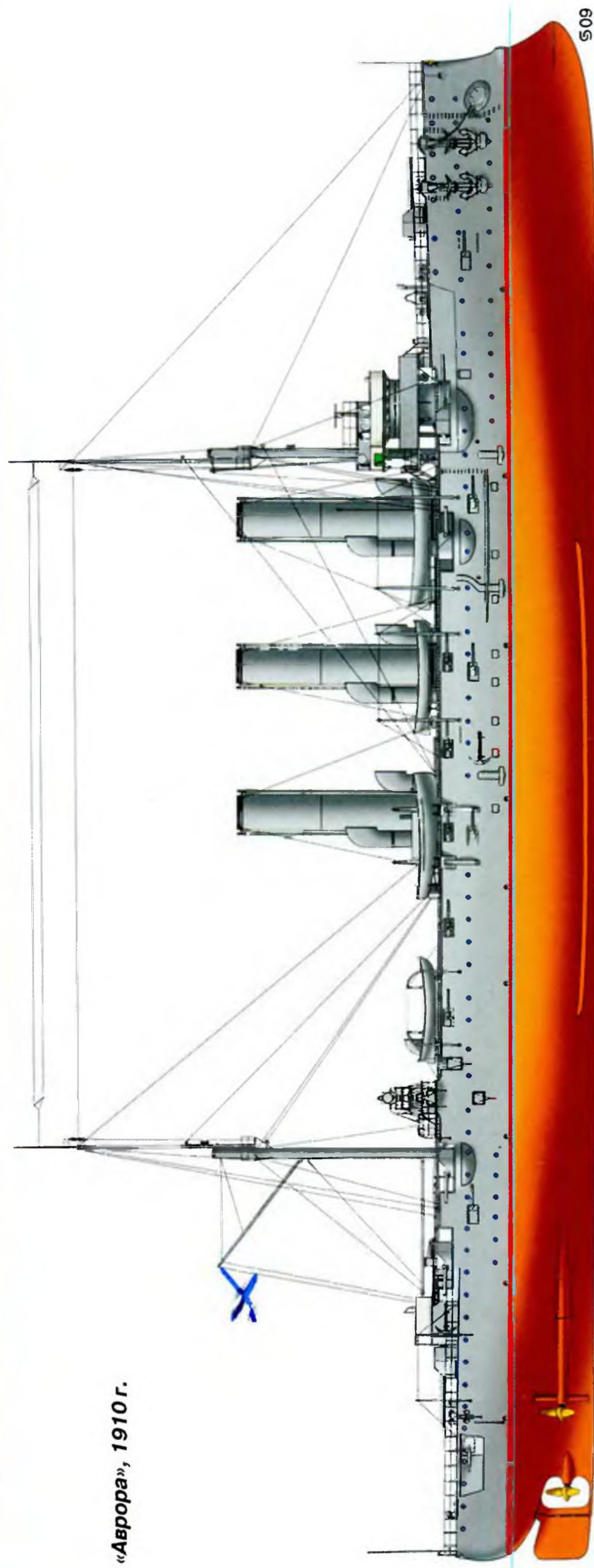
«Паллада», 1903 г.



«Аврора», 1903 г.



«Аврора», 1910 г.



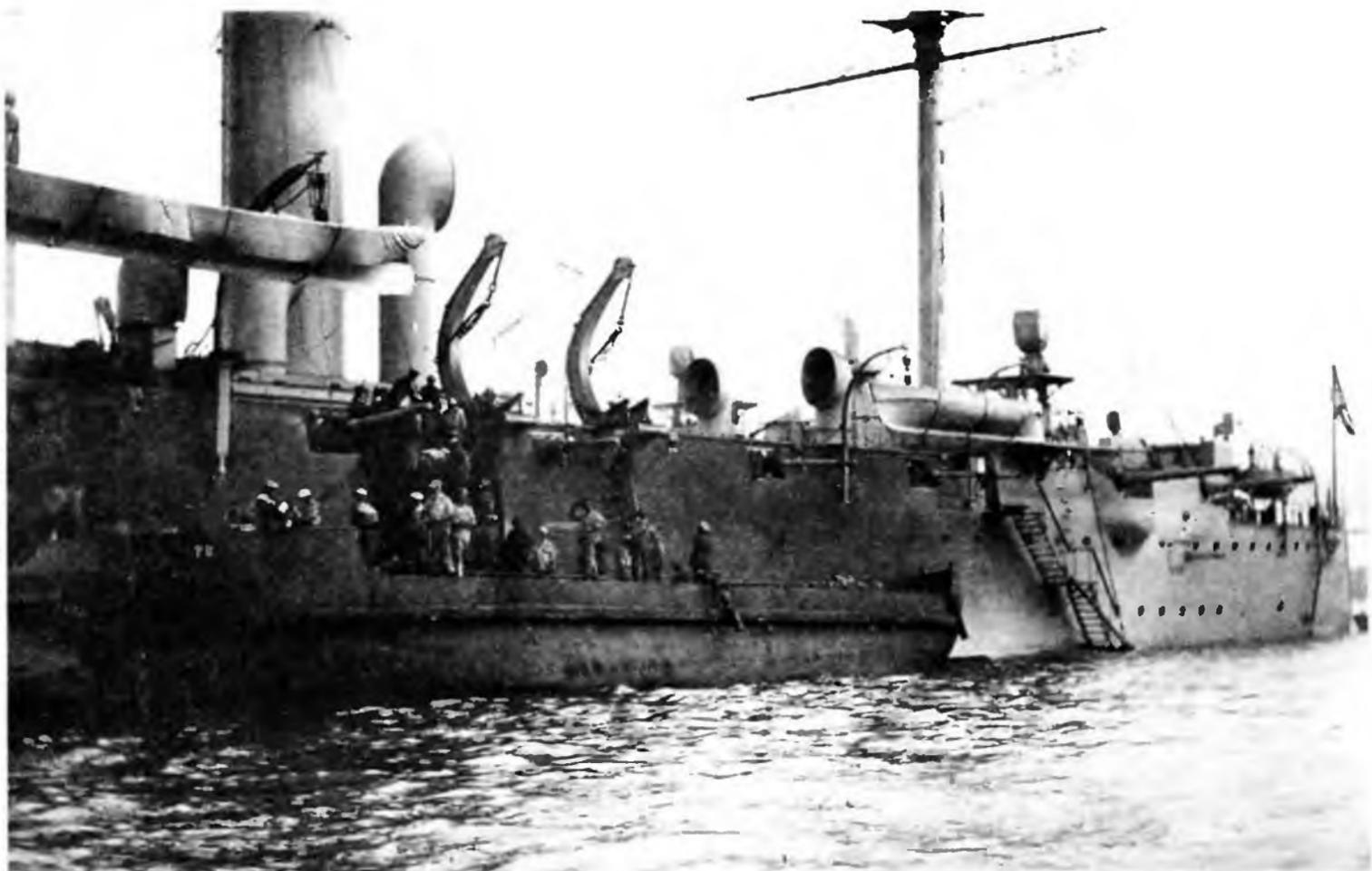
Крейсер «Аврора» на вечной стоянке
Фото С. Балакина



Вид с грот-мачты на палубу «Авроры», примерно 1911 г.



**«Аврора»,
погрузка
угля с баржи,
1911 г.**



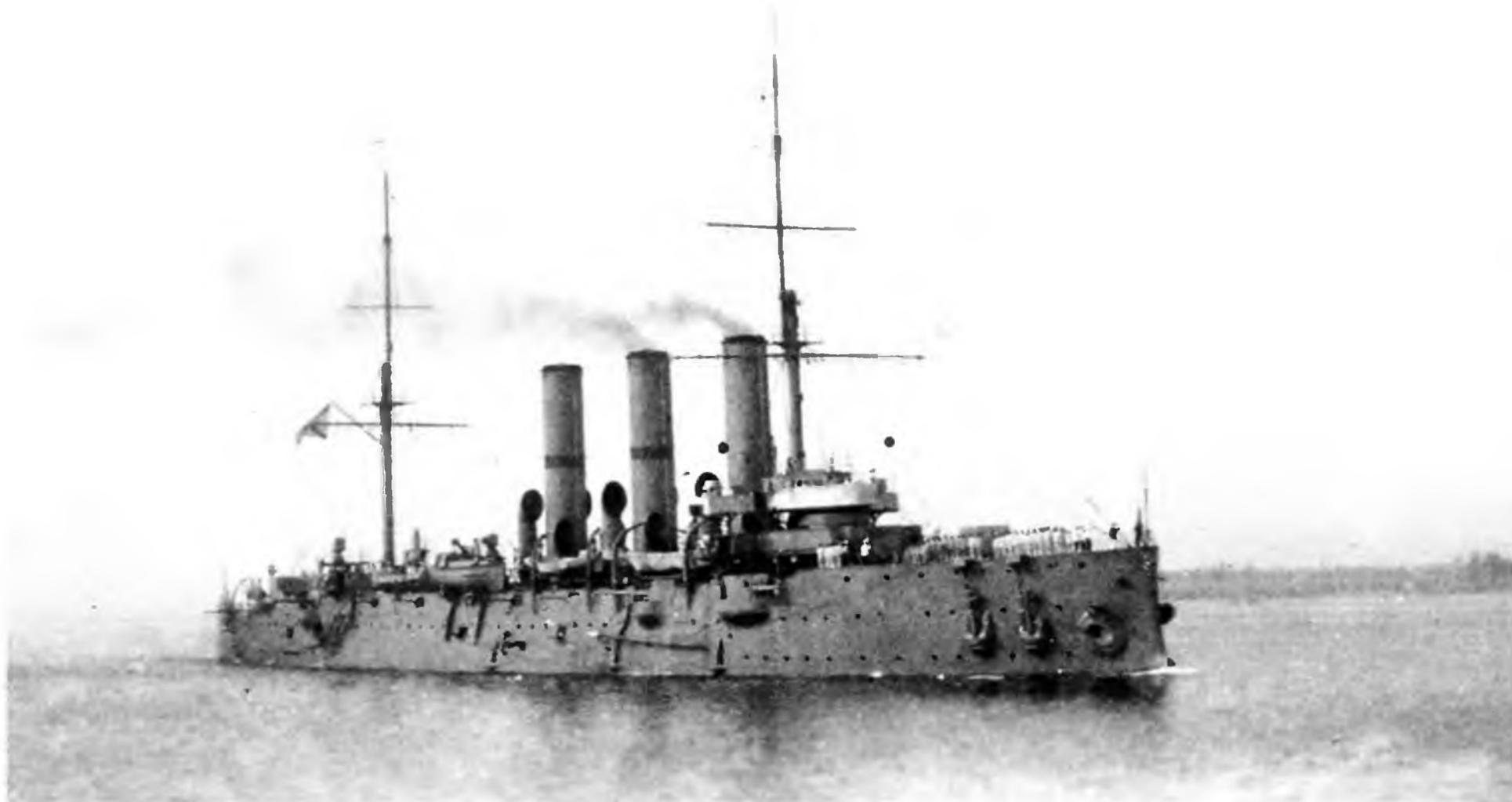
«Аврора» кампанию 1913 года провела в учебных походах по Балтийскому морю. Ее механизмы и котлы к тому времени поизносились, и на зиму крейсер приказом морского министра был поставлен у Адмиралтейского судостроительного завода, где ранее зимовала императорская яхта «Штандарт». Планировалось заменить котлы и отремонтировать механизмы, однако ввиду отсутствия специалистов и готовых котлов, сделан был профилактический ремонт силами самой команды. С началом кампании 1914 года крейсер под командованием георгиевского кавалера и зятя морского министра капитана 1 ранга В.А.Карцова перешел в Кронштадт, где принял кадетов (воспитанники общих классов Морского корпуса) и совершил с ними практическое плавание в качестве флагманского корабля учебного отряда.

В годы Первой мировой войны

Очередная война, как всегда, разразилась для России внезапно, хотя к ней и готовились. Она застала все новые корабли Балтийского флота либо в стадии достройки, либо на стапелях. Принимая во внимание ограниченные возможности морских сил на Балтике, им была поставлена задача оборонять подступы к столице на центральной минно-артиллерийской позиции, осуществляя разведку к западу от нее легкими силами в ожидании всего германского флота. По стратегическим планам моряки должны были задержать

противника на 12—14 дней на линии восточнее Гогланда для организации обороны Петербурга. Бригады крейсеров имели задачу обнаружить приближение немцев на участке Дагерорт — Утэ.

За несколько дней до объявления войны командующий морскими силами Балтийского моря адмирал Н.О. фон Эссен отменил плановые маневры и объявил кораблям и соединениям повышенную готовность. Крейсер «Диана» с учениками на борту, но без артиллерии, перешел из Ревеля в Кронштадт, где в составе Второй бригады крейсеров находилась и «Аврора». На все корабли поступила шифрованная радиogramма «Морские силы и порты. Дым. Дым. Дым. Остаться на местах», означавшая перевод флота в полную готовность. Списали воспитанников Морского корпуса, сдали лишние плавсредства. сняли дерево, приняли полные запасы по всем частям. «Диану» спешно вооружили 8-ю 120-мм пушками Канэ, т.к. новые 130-мм орудия были не готовы, а никакой другой артиллерии в арсеналах не нашлось. 18 июля 1914 года через пять часов после сигнала «Морские силы и порты. Огонь. Огонь. Огонь» бригада крейсеров в составе «России», «Авроры», «Олега» и «Богатыря» перешла в Ревель и на другой день, после объявления царского манифеста о войне с Германией, корабли вышли в завесу западнее центральной минно-артиллерийской позиции, на которой находились до вечера, осматривая встречные суда. К ночи возвращались в Ревель. После навигационной аварии германского



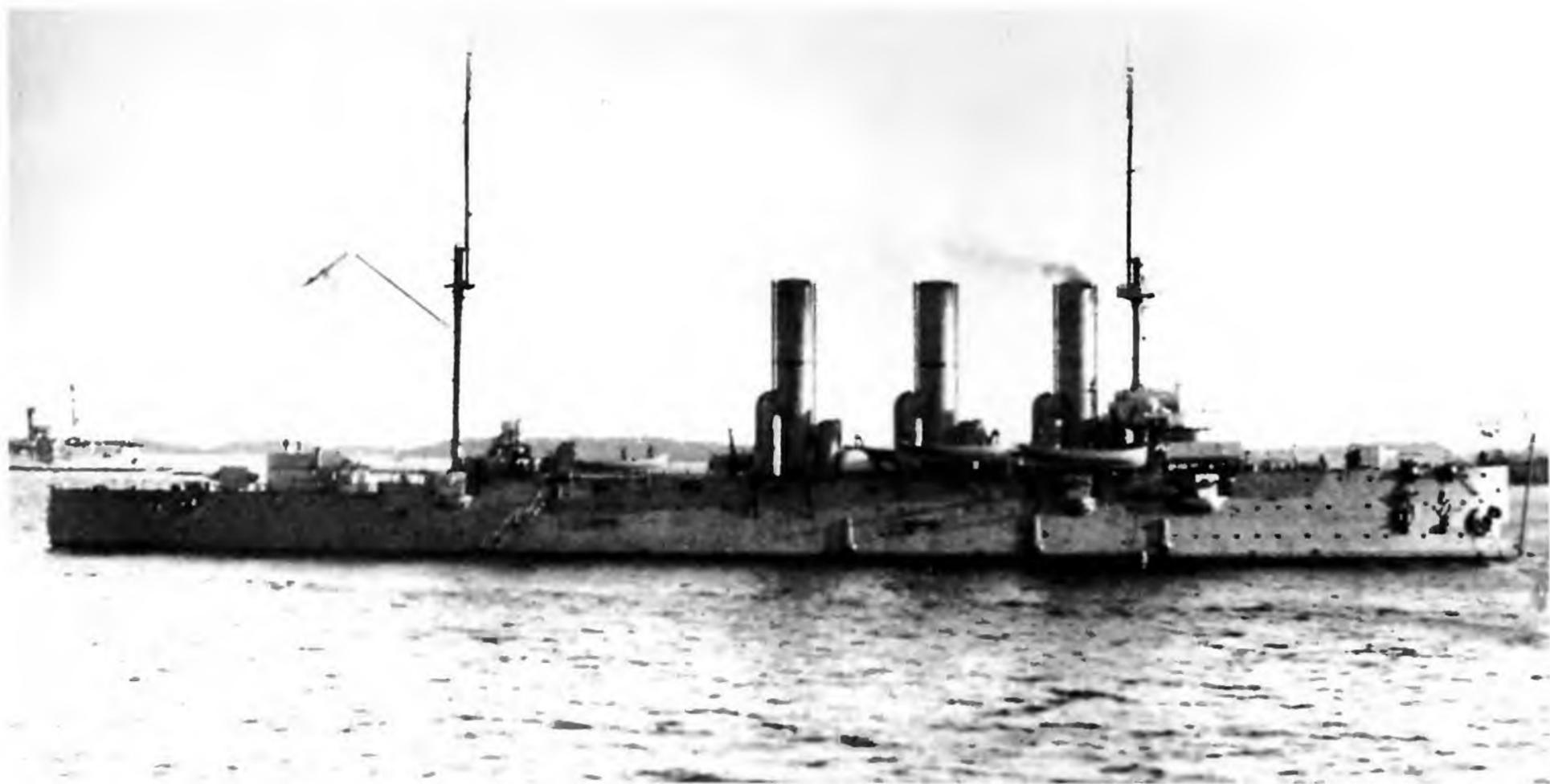
крейсера «Магдебург» на камнях острова Оденсхольм крейсера «Аврора» и «Диана», также включенная во 2-ю бригаду крейсеров, охраняли место аварии. Морское командование планировало снять немецкий корабль и отремонтировать его, заменив разрушенную взрывом носовую часть. Слабость судоподъемной базы не позволила выполнить эту операцию, а затем осенние шторма разбили корпус судна. Однако водолазы обнаружили в районе «Магдебурга» куда более ценный трофей — секретный код, это позволило расшифровывать немецкие переговоры.

Адмирал Эссен — сторонник активных действий, не обнаружив желания немецкой стороны штурмовать российскую столицу, начал посылать свои корабли для постановки минных банок у баз противника. В ответ германский флот отправил в Финский залив подводные лодки. Противолодочная оборона находилась в зачаточном состоянии, да и подлодки не считались серьезным оружием. 11 октября шедшие без миноносного охранения крейсера «Паллада» и «Баян» были атакованы германской субмариной U-26, и первый из них погиб в считанные минуты

**Крейсер «Аврора»
на Балтике,
1914 г.**



**Крейсер «Диана»,
вооруженный
120-мм артилле-
рией, 1914 г.**



«Диана» после перевооружения 130-мм орудиями ГК, 1915—1916 гг.

после детонации погребов со всем экипажем. Потопление крупного корабля произвело неприятное впечатление на личный состав флота, а командование перестало посылать в дозор крейсера, заменив их миноносцами.

В октябре 1914 года 120-мм пушки «Дианы» заменили десятью 152-мм орудиями Канэ, снятыми с учебно-артиллерийского корабля «Император Александр II». Шестидюймовки установили на старые места, и крейсер приобрел практически тот же вид, какой имел до постановки на модернизацию и перевооружение.

Еще до начала войны морское командование обратило внимание на финские шхеры, в которых в мирное время любили отдыхать многие знатные персоны и сам государь император; плавание там осуществлялось под проводкой местных лоцманов. Продольный стратегический фарватер позволял выходить незаметно для противника в устье залива. Опытный штурман капитан 2 ранга В.И. Лепко обследовал этот путь, и после навигационного оборудования русские миноносцы стали проходить его самостоятельно. Гибель «Паллады» ускорила освоение шхерного фарватера крупными кораблями. В конце осени Лепко, уже в чине капитана 1 ранга, прошел его на крейсерах, в том числе и на «Авроре»; позже им хаживали и линейные корабли. Открытые участки, где в шхеры можно было проникнуть со стороны Финского залива, перекрыли минными заграждениями и противолодочными сетями.

В начале декабря во время пробного плавания в Або-Оландских шхерах «Диана» повредила руль и в течение трех недель ремонтировалась в Ревеле. А в канун нового 1915 года она вместе с «Авророй» совершила рейд по Ботническому заливу. Вернувшись шхерным фарватером в Гельсингфорс, крейсера встали на зимовку. Вмерзшие в лед корабли Второй бригады выкрасили в белый цвет и окружили проволочными заборами с полосатыми будками на входе.

Во время стоянки на «Диане» и «Авроре» установили фор-тралы. Это устройство состояло из трубчатой стрелы, шарнирно закрепленной на форштевне, и двух тралящих частей, обеспечивавших на ходу чистую от мин полосу шириной до 60 м. На верхней палубе крейсеров установили рельсы с кормовыми скатами, что позволило принимать до 150 мин образца 1908 г. Ожидая нападения германских цеппелинов, с кораблей свезли на берег часть прожекторов и пулеметы.

Весной 1915 года «Диана» получила долгожданные 130-мм пушки производства Обуховского завода, а снятые с крейсера шестидюймовки пошли на усиление вооружения других судов, в том числе и «Авроры», на которую установили дополнительно 4 штуки. Для компенсации веса демонтировали по 16 75-мм пушек, а их порты в бортах заделали. В итоге к лету 1915 года вооружение «Дианы» состояло из десяти 130-мм и четырех 75-мм пушек, а «Авроры» — из четырнадцати 152-мм и четырех 75-мм.

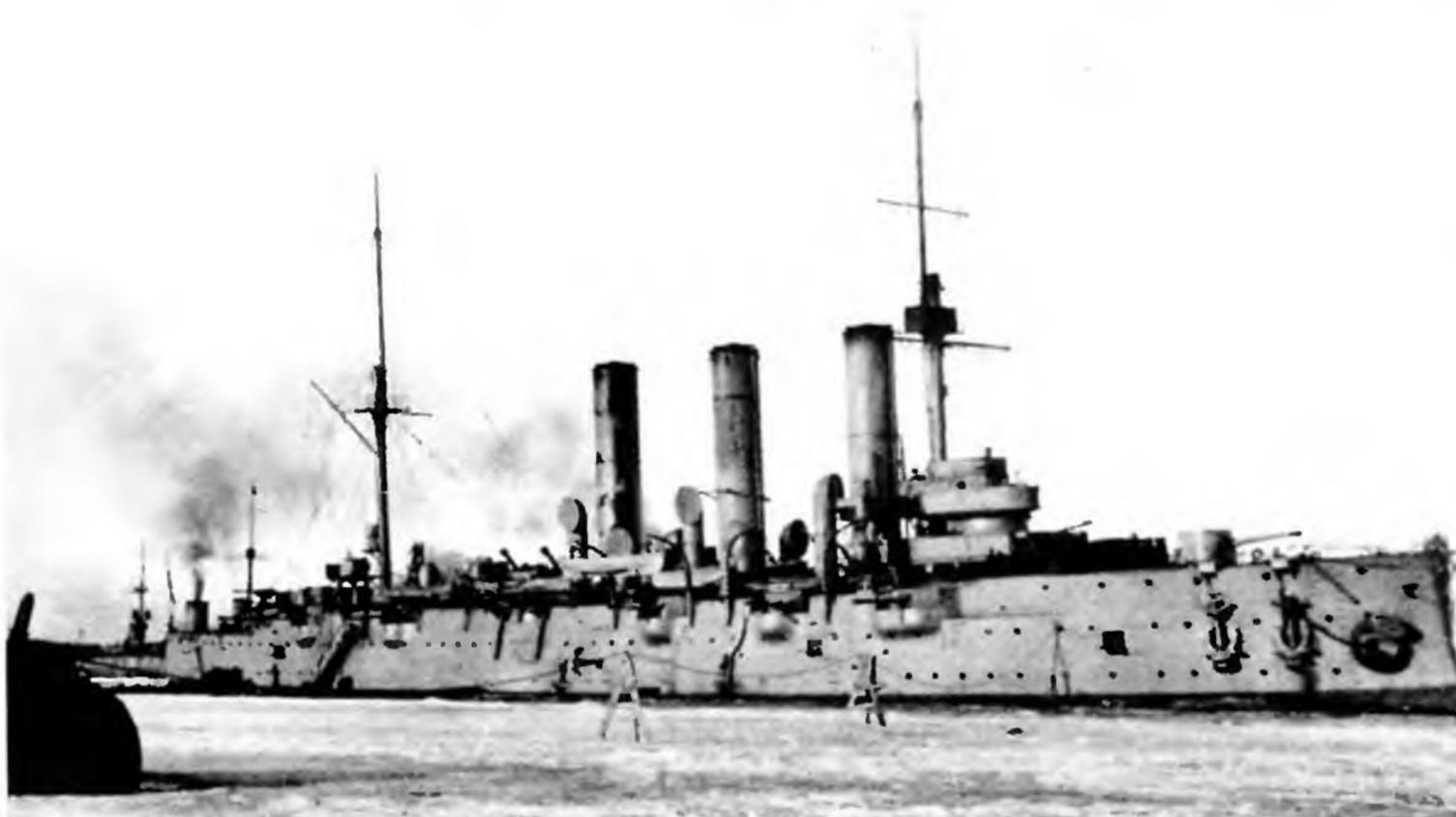
Новые системы управления огнем повысили точность и дальность стрельбы. Кормовое орудие «Дианы» переместили ближе к ахтерштевню, а бортовые ютовые — к бортам, увеличив сектор обстрела. В ходе ремонта находившийся в Кронштадте крейсер посетил Николай II, после чего «Диана» с мастерами на борту перешла в Ревель. В августе крейсер, проведя пробные стрельбы, вступил в строй. Новые орудия были тяжелее прежних 6-дюймовок Канэ, поэтому и установили их меньше, чем на «Авроре». Да и снарядов погреба вмещали только по 150 на ствол, чего при максимальной скорострельности хватило бы лишь на 25 минут боя.

Лето крейсера проводили в Або-Оландских шхерах — в маневренных базах, нависавших над флангом германской позиции на Балтике. Крейсера несли дозоры, охраняли тральные работы. Хотя они базировались недалеко от Швеции, снабжавшей Германию железной рудой, в дальние операции из-за малой скорости хода их не брали. Нудная, тяжелая служба продолжалась до самого ледостава. Возвращаясь в Гельсингфорс, «Аврора» поломала лопасти бортовых винтов, что потребовало докового ремонта. «Диана» во время осенних маневров числилась в распоряжении командующего флотом; затем она прошла докование в Кронштадте и 24 ноября прибыла на зимовку в Гельсингфорс.

На горизонте войны появилось новое грозное оружие — авиация. В Свеаборгском порту на «Аврору» установили на кормовой мостик автоматическую 40-мм



«Аврора» на зимовке в Гельсингфорсе в годы Первой мировой войны





Справа и на следующей странице: «Аврора» в Константиновском доке в Кронштадте во время ремонта поврежденных гребных винтов, 1915 г.

«аэропушку» системы Виккерса английского производства. Силами Балтийского завода и команды провели текущий ремонт механической установки, лишней раз показавший необходимость замены котлов и второго дна под машинами, о чем донес рапортом новый командир «Ав-

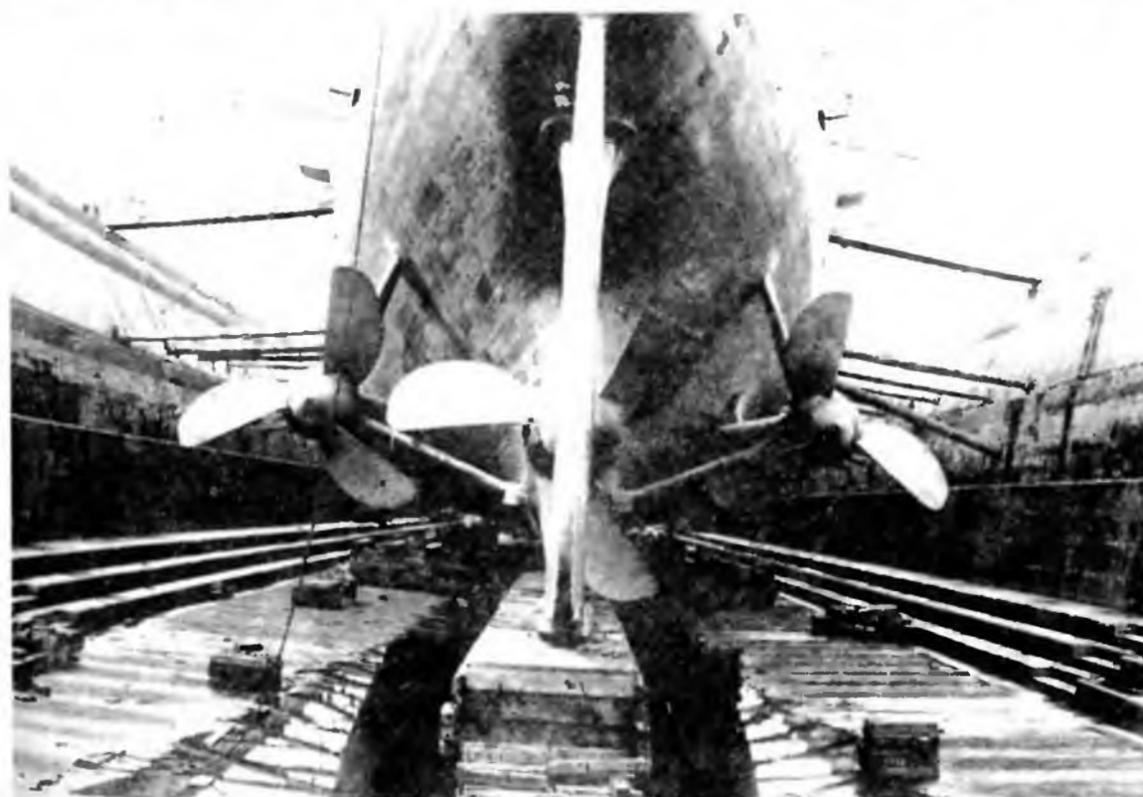
роры» портартурец капитан 1 ранга М.И.Никольский. Главные машины были в хорошем состоянии, но гребные валы, за счет износа деревянного (баккаутного) подшипника, просели на 10—12 мм. В ходе зимнего ремонта два прожектора среднего мостика заменили на 75-мм

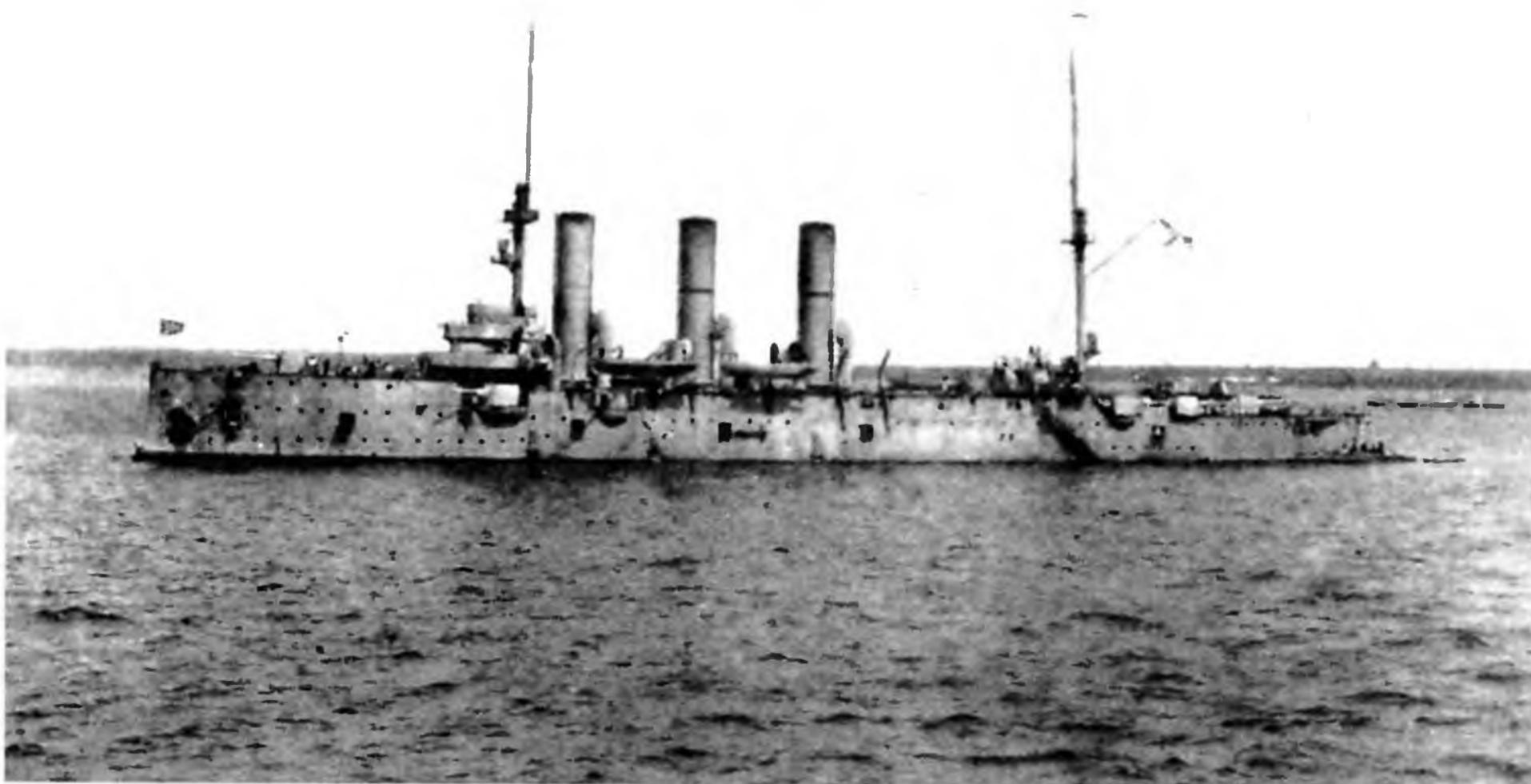
орудия Канэ на гаубичных станках (они могли стрелять во воздушным целям) и сделали подкрепления на кормовом мостике под установку еще двух таких орудий в будущем. Комиссия признала корабль подготовленным к летней кампании 1916 года, но пригодным лишь для выполнения второстепенных задач, поэтому «Авроре» опять временно пришлось стать учебным судном для морской практики выпускников Морского корпуса. По завершении кампании крейсер планировали поставить на капитальный ремонт.

А вот «Диане» в начале лета 1916 года довелось опробовать новую артиллерию в боевых условиях. Отряд русских кораблей в составе броненосного крейсера «Громобой», «Дианы» и пяти эсминцев 16 июня покинул рейд Люм в Або-Оландских шхерах и направился в район Норчепинга для атаки транспортов, идущих в Германию. В 2.20 следующих суток были замечены дымы, принадлежавшие восьми миноносцам противника. Это были три больших нефтяных эсминца (S-56, S-65 и S-66) и пять меньших по размеру угольных (V-181 — V-185). Крейсера, переведя их на удобный курсовой угол, открыли левым бортом залповый огонь по правилам отражения минных атак на больших дистанциях. Противник храбро вступил в бой, отвечая из всех орудий. Правда, его 88-мм снаряды* ложились недолетами, и немцы от отчаянья дали торпедный залп, выпустив 18 или 20 мин. Одна из торпед шла прямо в кормовую часть «Дианы», но крейсер вовремя совершил маневр уклонения. Попав под покрытие, неприятельские миноносцы поставили дымовую завесу, и русским крейсерам пришлось прекратить огонь. Последние залпы были даны с установкой прицелов 60—70 кбт. Всего «Диана» выпустила 103 130-мм снаряда, «Громобой» — 37 8-дюймовых и 113 6-дюймовых. По нашим данным, наблюдались прямые попадания во вражеские корабли, однако в иностранных источниках о сколько-нибудь значительных повреждениях немецких миноносцев не упоминается.

Утром с «Громобоя», справа по курсу, обнаружили перископ подводной лодки. На «Диане» его заметили с шести кабельтовых. Крейсер начал описывать циркуляцию с центром в месте обнаружения, ведя огонь всем правым бортом из 130-мм орудий противолодочными ныряющими

* Известно, что в 1916 г. 88-мм пушки на эсминцах S-56, S-65 и S-66 немцы заменили на 105-мм, но, по всей вероятности, это было сделано уже после боя с русскими крейсерами.





**«Диана», воору-
женная десятью
130-мм орудиями,
1915—1916 гг.**

снарядами, имевшими носовую воронку, благодаря которой они не рикошетировали от водной поверхности при малых углах встречи. Описав полный круг и выпустив 110 снарядов, «Диана» прекратила огонь. Результаты атаки установить не удалось, но перископ больше не появлялся. Сотрясения от взрывов ощущались даже на «Громобое», находившемся в 15 кбт. На крейсере осколками собственных снарядов был выведен из строя принимающий прибор носового орудия. Получив приказ по радио, отряд вечером 17 июня пришел на Свеаборгский рейд.

Вскоре «Диану» перевели в Кронштадт, где на нее установили четыре 75-мм «аэропушки», переделанные из орудий системы Меллера путем установки барабана под тумбу, поворотом ствола на 180° вокруг продольной оси, что в итоге позволило увеличить угол возвышения. В результате всех модернизаций водоизмещение крейсера при полной загрузке выросло до 7490 т, что усложнило его использование в мелководных районах залива.

«Аврора» после выполнения программы практических плаваний с корабельными гардемаринами в июле 1916 года вновь возвратилась в состав бригады крейсе-

**«Аврора» на
зимовке в
Гельсингфорсе.
После возникно-
вения угрозы с
воздуха непо-
движные корабли
с целью маски-
ровки стали
окрашивать
в белый цвет**





ров. Ее начали экстренно готовить для обеспечения планируемой десантной операции в Рижском заливе. Зенитное вооружение было усилено за счет установки еще двух 75-мм орудий, составивших пятый plutонг. Для прохода мелководным проливом Моонзунд с крейсера сняли лишние грузы (в частности, запасной якорь с канатом), приняли минимальный запас угля. «Диана», также участвовавшая в этой операции, проводилась с полной разгрузкой посредством буксиров. Крейсера, находясь в составе отряда кораблей Рижского залива, поддерживали сухопутные части на побережье и прикрывали заградители от авиации противника. Так, 24 августа «Диана» успешно отразила налет трех немецких самолетов, выпустив по ним 69 75-мм зенитных снарядов. 31 августа «Диану» атаковала вражеская подводная лодка, но крейсер успел уклониться от выпущенной торпеды.

«Аврора» оставила Рижский залив в начале сентября в связи с подготовкой к давно намеченному капитальному ремонту. «Диана» оставалась на передовой дольше: она прибыла в Гельсингфорс, где собирались на зимовку корабли Второй бригады крейсеров, только 23 октября.

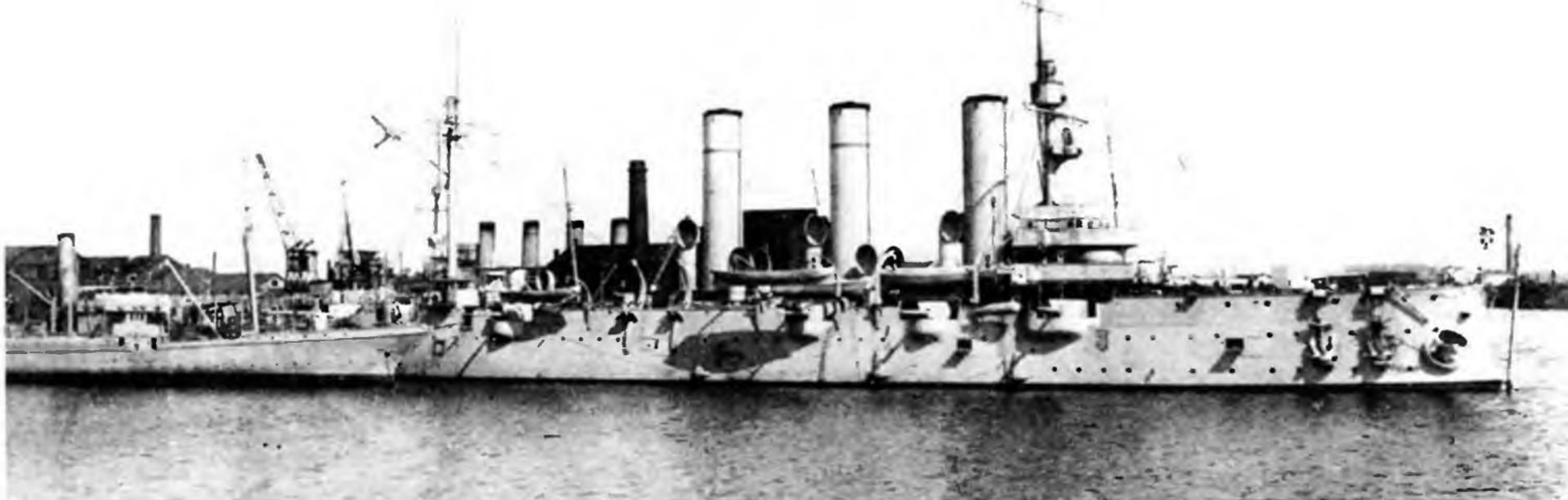
В Кронштадте с «Авроры» сняли артиллерию, отправленную на Балтийский завод для увеличения угла возвышения путем установки клепаных барабанов, переделки механизмов вертикальной наводки и заменой отдельных частей прицелов; все это делалось для увеличения дальности стрельбы. Выгрузили в арсенал бо-

езапас, отправили на ремонт плавсредства. В доке провели исправление линии валов, заменив вставки подшипников, установили приборы звукоподводной связи. Демонтировали дымовые трубы, вскрыли кожухи котельных отделений. В конце октября корпус крейсера с помощью буксиров перевели Морским каналом к стенке Адмиралтейского завода, где разгрузили машины и котлы. После замены второго дна в МО и КО, нижних частей переборок и фундаментов машин и котлов, корпус подали под кран Франко-Русских заводов для монтажа отремонтированных механизмов и новых котлов системы Бельвиля-Долголенко с двойными спиральными элементами без экономайзеров.

Нехватка рабочей силы на заводах вынудила, несмотря на понимание вредности этого шага для поддержания воинской дисциплины, привлечь к ремонту и личный состав «Авроры». Инструкцией штаба Второй бригады крейсеров для занятых на ремонте нижних чинов был установлен рабочий день 9,5 часов в сутки, а в экстренных случаях — и больше, с равномерным распределением между всей командой. Капитан 1 ранга Никольский предложил перенести часть орудий на новые места, например, баковое на две шпации вперед, чтобы не мешал элеватор подачи снарядов. По примеру «Дианы» перемещались ютовое и рядом с ним стоящие орудия №17 и №18 для расширения сектора стрельбы. Планировалось ввести отремонтированный корабль в строй к 1917 году.

Крейсера «Баян», «Диана», «Аврора» и линкор «Слава» (слева направо) в Рижском заливе, август 1916 г.

Крейсер «Аврора» и минный заградитель «Хопер» (слева) в Петрограде, 1917 г.



В огне революций и гражданской войны

Положение в России осенью 1916 г. характеризовалось подъемом недовольства всех слоев общества существующим строем, подогреваемое неудачами на фронте, экономическими проблемами в промышленности, сельском хозяйстве и на транспорте, правительственной чехардой. Все это создавало благоприятную почву для деятельности многочисленных революционных партий. В стране уменьшился сбор хлеба, держатели которого, в основном крупные банки, придерживали его в ожидании свободных цен. В крупных городах возникла угроза голода, надвигался он и на столицу. Нехватка материалов отразилась и на ремонте «Авроры» — он затягивался. На многих кораблях были созданы ячейки военной организации РСДРП. На «Диане», называемой по соображениям конспирации «Дашей», проходил службу член РСДРП с 1904 г. П.Д.Мальков — будущий комендант Смольного и Кремля в первые годы советской власти. Последний царский командир крейсера капитан 1 ранга Модест Васильевич Иванов 7-й, отличившийся в Порт-Артуре, командуя тралящим караваном, придерживался либеральных взглядов и пользовался авторитетом команды. При возникновении беспорядков в связи с плохой пищей он вышел перед строем в парадной форме и сумел ликвидировать конфликт, с одной стороны пообещав разобраться и наказать виновных, а с другой напомнил о каре за бунт на корабле в военное время. В другом случае Иванов 7-й отказался выполнять приказ о направ-

лении нижних чинов на ликвидацию беспорядков, сославшись на усталость команды после боевого похода.

В отличие от «Дианы» команда «Авроры», состоявшая в значительной степени из старослужащих, отличалась сплоченностью и верностью воинскому долгу; на корабле долгое время не было ни одного протестного выступления. Но в начале февраля 1917 года в Петрограде начались уличные беспорядки, связанные с нехваткой продовольствия и товаров первой необходимости. Все это напрямую отразилось на настроении команды, уже несколько месяцев работавшей бок о бок с рабочими заводов. Подлил масла в огонь и командир: по стилю руководства М.И.Никольский резко отличался от своего предшественника капитана 1 ранга Г.И.Бутакова. Под стать командиру был и новый старший офицер старший лейтенант П.П.Огранович. Они ухитрились испортить отношения не только с командой, но даже и с офицерами, поддерживавшими с ними чисто служебные отношения.

27 февраля 1917 г. рабочие Адмиралтейского и Франко-Русских заводов объявили забастовку. Командир «Авроры» ужесточил контроль за личным составом, а также взял под охрану ряд заводских объектов, завязанных на ремонт и обслуживание корабля — в частности, электростанцию. Эпизод с арестом на крейсере трех подстрекателей закончился револьверной стрельбой Никольского и Ограновича по толпе не пожелавших разойтись матросов, трое из которых получили ранения. На другой день рабочие, проникнув на корабль, узнали о случившемся и начали агитировать за арест ко-

мандира и старшего офицера — мол, для того, чтобы доставить их в штаб восстания — Таврический дворец. Уговаривать матросов долго не пришлось, и в тот день капитан 1 ранга Никольский открыл длинный список российских офицеров, павших от рук собственных матросов, распропагандированных революционерами. Поиздевавшись над арестованными прямо у борта крейсера, команда учинила расправу. Старший офицер был ранен штыком в горло, а командир застрелен из винтовки моторным унтер-офицером Брагиным. Толпа нижних чинов и рабочих через тела офицеров направилась в неведомое «светлое будущее».

Докатилась революция и до Гельсингфорса, где зимовала вмерзшая в лед главная ударная сила Балтийского флота — линейные корабли, не сделавшие за все время войны ни одного выстрела по врагу, но команды которых, на радость немцев, преуспели в истреблении собственных офицеров и адмиралов. После того, как 3 марта было объявлено об отречении Николая II, по кораблям прокатилась волна расправ с негодными нижним чином офицерами. На «Диане» матросы убили старшего офицера капитана 2 ранга Б.Н.Рыбкина и тяжело ранили старшего штурмана лейтенанта П.П.Любимова. По воспоминаниям П.Д.Малькова, совершено это было по суду команды, офицеров отвели к транспорту «Рига», где на

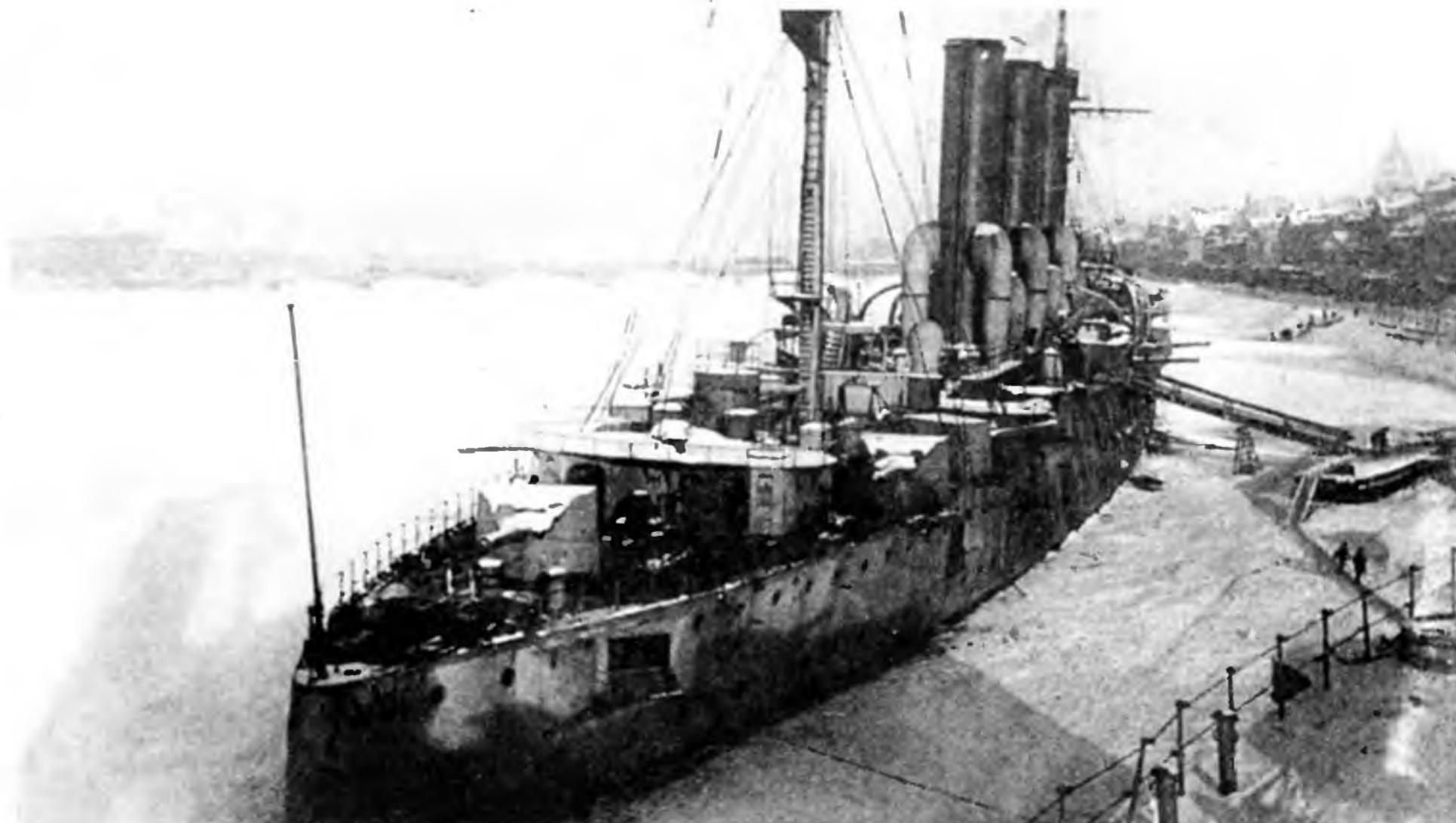
льду у борта и расстреляли, т.е. все носило якобы законный характер. Все это вызывает сомнения — хотя бы потому, что суд не может приговорить человека к ранению.

Обеспокоенное Временное правительство направило в Финляндию депутата Государственной думы «главного успокоителя флота» Ф.И.Родичева, который произнес речь, после чего команда «Дианы» прокричала «ура» и на время успокоилась.

По знаменитому приказу №1 Петросовета, сделавшему куда больше для разложения российской вооруженной силы, чем все германские шпионы вместе взятые, было предписано избрать в частях и на кораблях комитеты и установить демократические свободы (среди них — свободу брить усы по своему усмотрению, поскольку по царскому морскому уставу ношение усов было обязательно). В первом составе «авроровского» комитета не было большевиков, но вскоре влияние последних усилилось. На крейсере с докладами выступали видные пропагандисты — М.И.Калинин, В.Володарский и др. В партию большевиков были приняты унтер-офицеры П.И.Курков, А.Н.Златогорский и машинист 1-й ст. А.В.Белышев. И в июне корабельная ячейка «Авроры» насчитывала уже 42 члена РСДРП(б).

Завершение ремонта «Авроры» продолжалось уже под руководством выборного командира лейтенанта Н.К.Никонова,

«Аврора» на Неве у стенки Адмиралтейского завода, 1917 г.



бывшего старшего минного офицера. Оставшиеся на корабле офицеры в основной своей массе придерживались демократического мировоззрения.

Вступив в кампанию 1917 года, крейсера 2-й бригады под началом выборного командира капитана 1 ранга Иванова 7-го, бывшего командира «Дианы», выходили в море на пробу машин, а затем перешли для производства стрельб на полигон у Ревеля. Германский флот, видя слабость России, вместе с армией приступил к захвату Рижского залива.

Большую часть лета и осени крейсера 2-й бригады провели в Абосских шхерах и в Моонзундском сражении не участвовали. Только 2 октября в Лапвик, где стояла «Диана», пришел приказ ей следовать на соединение с Морскими силами обороны Рижского залива. На следующий день крейсер подошел к северному входу в Моонзунд. Но применить свою мощную дальнобойную артиллерию ему было не суждено. Русские корабли под давлением противника оставили Рижский залив. Все участие «Дианы» в сражении свелось к обстрелу германских самолетов. Через несколько дней крейсер вернулся в бригаду.

«Аврора» все это время стояла в вялотекущем ремонте в атмосфере бурной политической жизни. Команда участвовала во всех мероприятиях, проводимых большевиками. 4 июля моряки слушали у дворца Кшесинской В.И.Ленина, Я.М.Свердлова, А.В.Луначарского. На углу Садовой и Невского попали под пулеметный огонь — Временное правительство попыталось продемонстрировать свою

«Аврора» в Петрограде, 1918 г.



власть. На «Аврору» прибыла следственная комиссия, арестовавшая семь активистов и среди них Куркова и Златогорского, которым пришлось месяц просидеть в знаменитых «Крестах», пока команда и командир не взяли их на поруки. Во время корниловского мятежа по указанию Центрофлота сводная рота с крейсера во главе с инженер-механиком лейтенантом А.Т.Буяновым и мичманом Л.А.Поленовым несла караул в Зимнем дворце, сменив ненадежных юнкеров.

Временное правительство не смогло предотвратить дальнейшее разложение вооруженной силы России и ее населения. Выдав немереное количество свобод и обещаний, оно само стало их первой жертвой. Народ, ожидавший быстрых результатов и не видя конца войны, качнулся в другую сторону — большевиков, обещавших мир, землю и свободы сразу после прихода к власти. Неудачи на фронте, разруха в тылу, неумение власти навести порядок привели страну к очередной, на сей раз социалистической революции. На всех крупных кораблях Балтийского флота были созданы боевые взводы, готовые по первому требованию Военно-революционного комитета выехать в Петроград.

Подготовленная к испытаниям «Аврора» получила приказ командования выйти в море на испытания машин. Большевики, понимая, какую силу представляет собой крейсер в условиях городского восстания, воспротивились и через Центробалт задержали его в Петрограде. Из Гельсингфорса пришла радиограмма, подписанная председателем Дыбенко о подчинении корабля военно-революционному комитету Петросовета. Отправленный в Смольный за инструкциями тов. Бельшев возвратился с мандатом комиссара «Авроры». Вечером 24 октября 1917 г. на крейсер поступил приказ Петросовета за подписью Лашевича: всеми средствами восстановить движение по Николаевскому мосту, занятому и разведенному юнкерами.

Для психологического воздействия на охрану моста необходимо было вывести крейсер на середину реки поближе. Очередной выборный командир лейтенант Н.А.Эрикссон отказался это сделать, ссылаясь на необследованность фарватера. Комиссар Бельшев приставил к каюте командира двух вооруженных матросов, якобы для его охраны от возмущенной команды. После угроз и доводов со стороны некоторых офицеров командир все же вывел корабль к мосту. Юнкера оставили его, и команда «Авроры» свела пролеты, обеспечив связь центра с рабочими окра-

инами. По приказу В.А.Антонова-Овсеенко, посетившего крейсер днем, «Аврора» должна была, по сигналу с Петропавловской крепости, сделать пару холостых выстрелов. С корабля свезли на берег три группы военных моряков для штурма Зимнего дворца и поддержания порядка в городе. В 21.40 комендор Евдоким Огнев произвел холостой выстрел из бакового 6-дюймового орудия. Выстрел был только один, а не два, как то предписывалось приказом.

Слухи, циркулирующие в буржуазной печати, обвиняли команду «Авроры» в том, что крейсер стрелял по Зимнему дворцу боевыми снарядами. 9 ноября в газете «Правда» было напечатано опровержение, подписанное председателем судкома А.Белышевым; из него следует интересное заключение, что холостой выстрел не обозначал сигнал к штурму Зимнего, а всего навсего призыв к бдительности и готовности и касался судов, стоящих на Неве. Вопрос: а были ли вообще на «Авроре» в тот момент боевые снаряды? Этот аспект истории революционного крейсера еще ждет своего исследователя.

Через три дня «Аврора» возвратилась к заводу, став напротив церкви Спаса-на-водах. Выполнив за месяц все оставшиеся работы и проведя швартовые испытания, 28 ноября крейсер за ледоколом вышел на чистую воду и отправился в Гельсингфорс.

К этому времени комплект командного состава достиг 50%, кроме старшего судового механика капитана 2 ранга Ч.Ф.Малышевича, выращенного на корабле из вольного инженер-технолога еще перед войной, на «Авроре» оставались лишь молодые лейтенанты и мичманы. Часть из них составляли сознательные борцы за дело трудового народа, сотрудничавшие с новой властью из принципиальных соображений, а остальным просто некуда было податься. В начале декабря крейсер выходил на испытания механической установки под наблюдением комиссии, составленной из представителей различных комитетов, судовых механиков и специалистов Франко-Русских заводов. Новые котлы не обеспечили требуемого давления пара, и повторные испытания были назначены на весну 1918 года.

Захватив власть, большевики ощутили острый недостаток квалифицированных руководителей во всех областях, в том числе и на флоте, где командные кадры были капитально «почищены» еще в ходе февральской революции, как нижними чинами, так и Временным правительством.

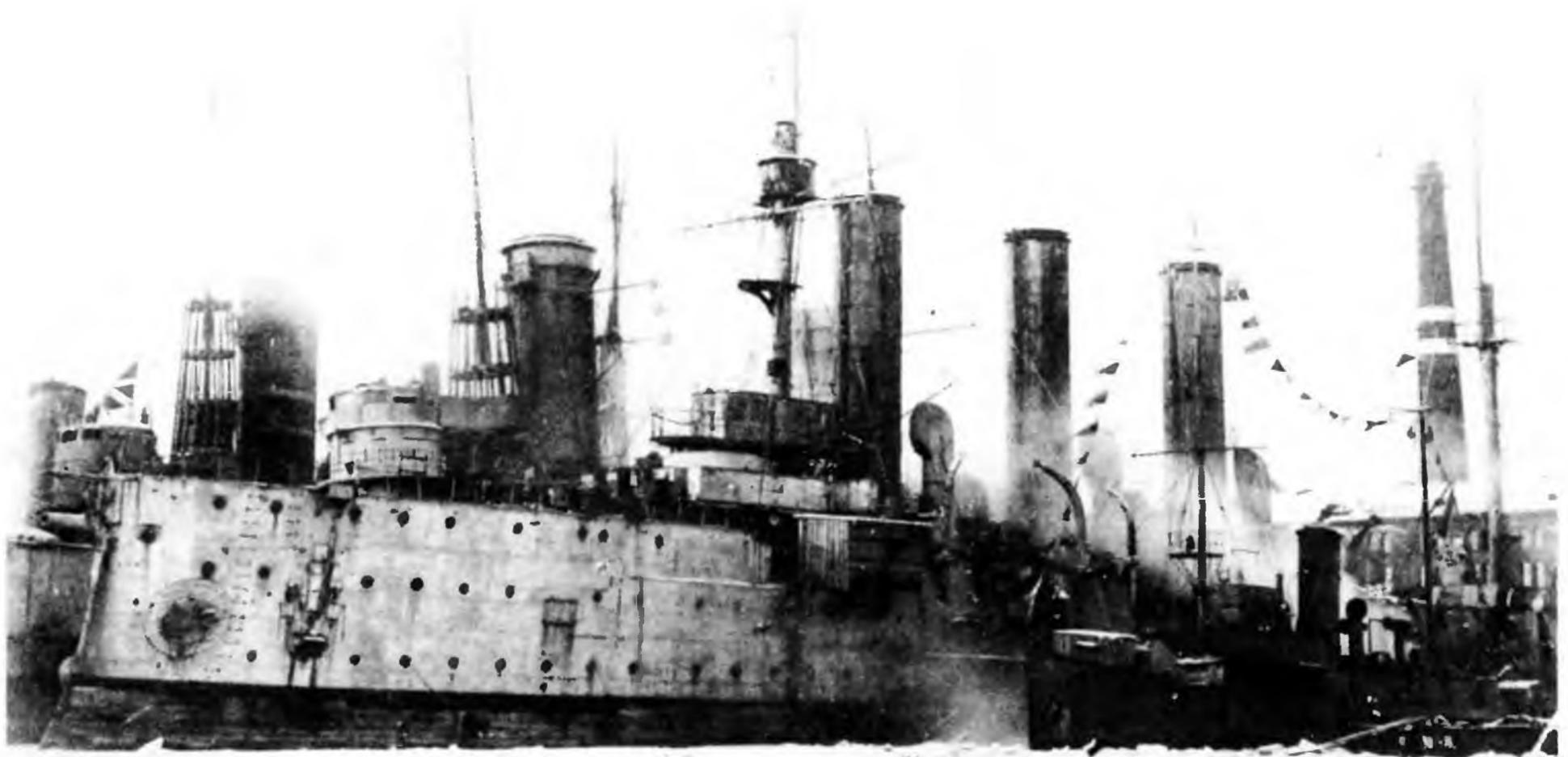
По рекомендации П.Дыбенко к В.И.Ленину был вызван на беседу капитан 1 ранга Модест Иванов, результатом которой стало назначение его Председателем Морской коллегии с правами морского министра. На Всероссийском съезде военных моряков было принято решение «капитану 1 ранга Модесту Васильевичу Иванову за преданность народу и революции, как истинному борцу и защитнику прав угнетенного класса» присвоить звание контр-адмирала. Таким образом, он стал первым и единственным «красным адмиралом». Умирая зимой 1942 года в блокадном Ленинграде, он завещал похоронить себя в форме, в которой был на приеме у Ленина.

В декабре 2-я бригада крейсеров в составе «России» под флагом контр-адмирала С.Н.Дмитриева, «Авроры» и «Дианы» совершила тяжелый переход в ледовых условиях при плохой погоде из Гельсингфорса в Кронштадт. За островом Гогланд встретили сплошные льды, преодолеть которые удалось только с помощью ледокола «Ермак». «Россия» была оставлена в крепости, а «Аврора» и «Диана» перешли в Петроград и встали на Неве у завода; первая — для устранения недоделок, а вторая — на зимовку.

На крейсера поступали заявки на выделение матросов в помощь советскому правительству по борьбе с контрреволюцией. «Авроровцы» в составе отрядов добровольцев уходили на фронты гражданской войны. Отбор осуществляли комитеты с учетом потребности кораблей. С одним таким формированием ушел на юг и комендор Е.П.Огнев, который вскоре сложил свою голову в боях на Дону.

В стане контрреволюции против «Авроры» готовились диверсии. Сначала была предпринята неудачная попытка отравить экипаж крейсера, а потом — взорвать корабль. 30 марта 1918 года врагам советской власти удалось пронести на борт «Авроры» фугас, но его обезвредил старший офицер Б.Ф.Винтер, хотя сам получил серьезные ранения при разборке взрывателя.

Команда между тем сокращалась, и к маю на крейсере осталось всего 127 военных моряков, по терминологии того времени — военморов. Летом «Аврору» и «Диану» перевели в Кронштадт. В связи с ухудшением отношений с Германией ожидалось наступление немецкого флота на Петроград. По разработанному плану предстояло затопить перед Кронштадтом небоеспособные суда в несколько линий, «Аврора» и «Диана» были назначены в первую. Крейсера несколько раз выводили-



«Аврора» и старые линкоры на отстое в Кронштадте, начало 1920-х гг.

ли на позиции затопления, где «Аврора» потеряла все якоря.

Было разработано расписание подрыва «Дианы». Партию собирали из добровольцев, таковые сыскались, однако они отказались давать подписку, понимая, что попади такая бумага в руки белых — расправы не миновать. План предусматривал закладку в каждое орудие по однофунтовому пироксилиновому патрону с проводкой сети в боевую рубку, откуда осуществлялся подрыв. Затем минировались крупными патронами основные отсеки и отделения корабля. Взрыв производился со шлюпки с безопасного расстояния. Осуществить намеченные планы, к счастью, не довелось: германские войска из-за проблем на западе на революционный Петроград не пошли. В то же время обозначилась угроза на Севере, где вчерашние союзники под предлогом защиты от немцев доставленных морем запасов, двинули туда свои экспедиционные силы. Для усиления обороны Архангельска с моря было приказано снять с «Дианы» все 130-мм орудия, дальномёры и боезапас. Вместе с минами инженерного ведомства и личным составом все это вооружение планировалось доставить по железной дороге на Северную Двину. Но англичане успели раньше, и орудия не понадоби-

лись. Вся средняя артиллерия с кораблей, предназначенных для передачи на хранения, была отправлена на Обуховский сталелитейный завод для ремонта и временного содержания. Затем эти пушки разошлись по всем фронтам и флотилиям гражданской войны.

На кораблях оставались небольшие команды для охраны, обслуживания и наблюдения, чтобы суда не утонули у стенки. Были на них и небольшие парторганизации. Примеры «великого самопожертвования во имя революции» порой соседствовали со случаями элементарного шкурничества. Как явствует из газеты «Известия Кронштадтского совета», где в разделе «судебная хроника» была помещена статья с броским названием «Знамя на кофты», на крейсере «Аврора» произошел скандал. Отставленный от должности председателя судового комитета А.А.Корунов без ведома команды и партийного коллектива перебежал на корабль «Память Азова» (существовавшая в то время система добровольного найма допускала свободный переход с одного корабля на другой), прихватив с собой крейсерское имущество — революционный красный флаг, предположительно речь шла о шефском знамени, которые тогда раздавались в большом количестве. Возмущен-

ные товарищи разыскали флаг в сундуке жены Корунова распоротым на части с отделенными золотыми буквами и предназначенным для пошива кофты. Видимо, «мадам Корунова» хотела пощеголять в «революционной» красной одежде. Похитителя флага арестовали, дело передали в юридический отдел ЧК. Чем оно закончилось, неизвестно.

Советская республика не могла содержать все корабли в строю. Было выделено боевое ядро — ДОТ (Действующий отряд), остальные суда вывели в резерв и разделили на разряды по характеру дальнейшего использования. Из наличного состава всех кораблей резерва скомплектовали рабочие партии. Военморы «Авроры» и «Дианы» готовили к консервации 2-й отряд больших кораблей. На последнем этапе суда проходили докование и сдавались к порту на хранение.

В 1921 году началась подготовка к продаже кораблей, выведенных из состава флота. Устаревшая и давно не ремонтировавшаяся «Диана» попала в первую очередь. Она была осмотрена специальной комиссией, определившей перечень оборудования, годного для дальнейшего использования и подлежащего снятию, а также годность корпусов к морскому переходу к месту разделки. Был определен выход металла: железа — 3830 т; брони — 1000 т; бронзы — 170 т. Правда, к тому моменту значительная часть медесодержащих деталей и узлов с кораблей была

расхищена — у нынешних воров цветного металла были исторические предшественники. Ориентировочная стоимость лома «Дианы» была определена в 661 000 золотых рублей (стоимость постройки — 5 727 193 руб.). Осенью 1922 года морские буксиры увели бывший крейсер в Германию на разделку.

Незадолго до этого, в июне 1922 года, приказом Реввоенсовета Морских сил Балтийского моря «Аврора» была передана на хранение Кронштадтскому военному порту. Остатки экипажа оставили крейсер, передав его под охрану крепостного караула. Корабль находился в гораздо лучшем техническом состоянии, чем его «сестра» «Диана». Все отверстия были закрыты крышками или чехлами, двери и люки задраены и опечатаны. Боезапаса и артиллерии на борту не было, но у трапа постоянно находились вооруженные часовые.

Учебный корабль Балтийского флота

Для ввода всех кораблей в строй необходимо было подготовить большое количество командиров и специалистов. Революции и гражданская война разметали по всему миру оставшихся в живых офицеров царского флота, а те, что еще состояли на службе в РККФ, подлежали со временем замене на командиров пролетарского или, в крайнем случае, крестьянского



*«Аврора» в ходе
восстановительных работ,
Кронштадт,
1923 г.*

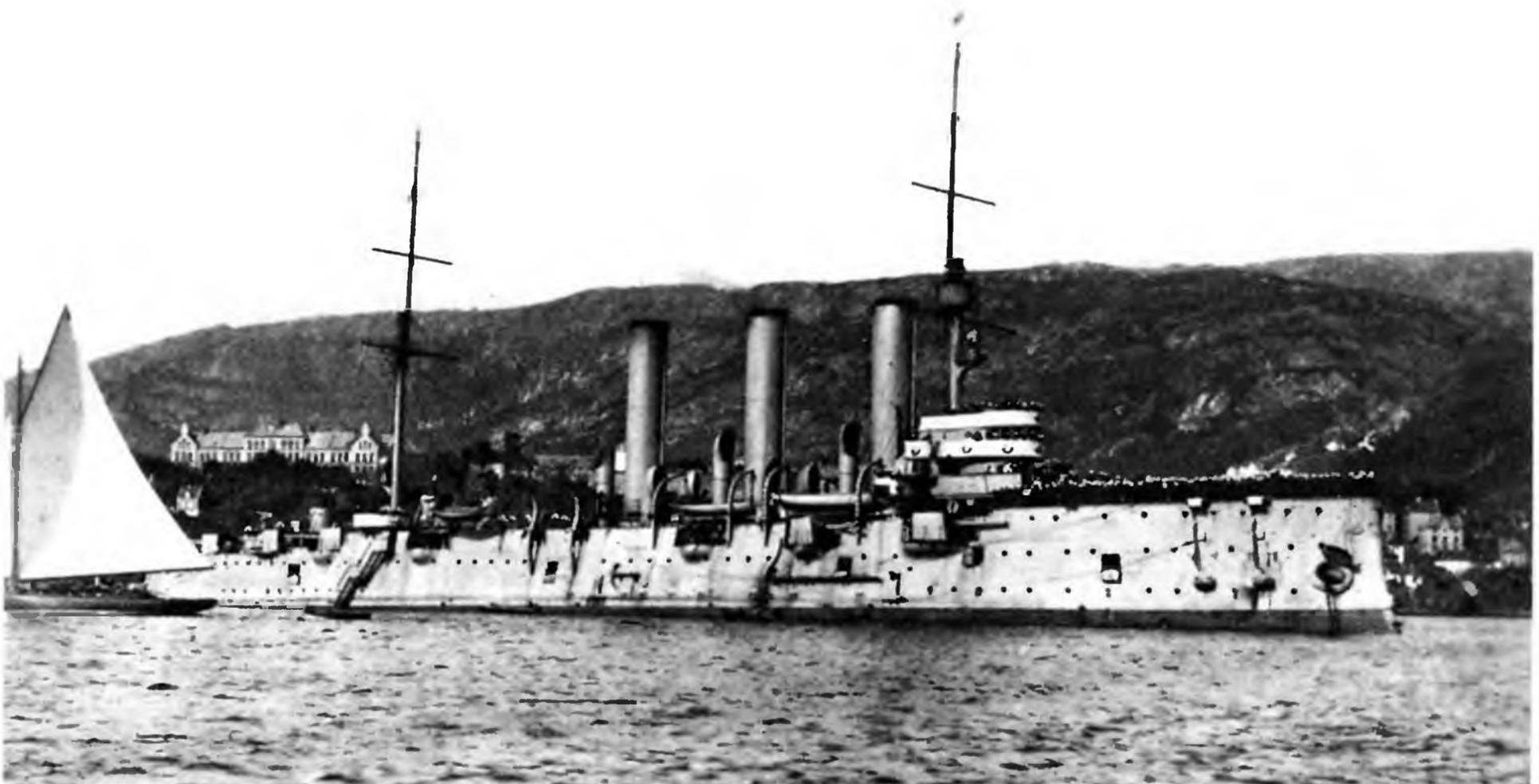
происхождения. Для подготовки последних, разумеется, требовались учебные корабли. Лучше всего на эту роль подходила «Аврора»: капитально отремонтированная в 1917 году она меньше других пострадала во время нахождения на приколе. Именно техническое состояние крейсера сыграло решающую роль в решении вновь ввести его в строй, и вряд ли при этом учитывались его революционные заслуги. Во всяком случае, не менее революционный броненосец «Потемкин» примерно в это же время безо всяких сомнений был отправлен «на гвозди».

Приказом по Морским силам №899 от 30 октября 1922 года командиром крейсера был назначен бывший «авроровский» мичман Л.А.Поленов, машинный унтер-офицер А.Г.Тихоночев стал механиком, а баталер Т.Н.Максимов — ревизором крейсера. Временный табель комплектации предусматривал команду из 202 человек. Большое участие в восстановлении корабля и его команды принял бывший унтер-офицер с «Авроры» крупный политработник Балтийского флота член РВО П.И.Курков. Корабль был принят от порта, и команда приступила к его освоению. Наряду со старыми специалистами пришли молодые моряки комсомольского набора. Крейсер подключили к отопителю порта «Кобчик», команда временно разместилась на учебном судне «Комсомолец» (бывший «Океан»).

**«Аврора»
в норвежском
порту Берген,
лето 1924 г.**

В январе 1923 года экипаж перешел на «Аврору», и работы пошли еще интенсивнее, несмотря на острую нехватку всего, начиная с продовольствия и обмундирования и кончая материалами и инструментом. Все это приходилось собирать по крохам в разных местах. Отсутствующие якоря позаимствовали с затонувшего крейсера «Олег», цепи к ним доставали отдельными кусками. Кое-что получили с бывшей царской яхты «Штандарт». 23 февраля, в очередную годовщину Красной Армии, на «Авроре» подняли флаг и гюйс. В начале апреля на судно прибыли первые ученики — 100 комсомольцев. В конце следующего месяца крейсер ввели в Константиновский док, где разобрали остатки фор-трала, отремонтировали обшивку, забортную аппаратуру, гребные валы и винты. По выходу из дока крейсер вооружили десятью мощными 130-мм орудиями Обуховского завода — одно на полубаке и девять на верхней палубе. Для увеличения дальности их установили на барабаны. На кормовом мостике появились две 76-мм пушки Лендера, а на других мостиках — пулеметы «максим». Погреба переоборудовали под новые боеприпасы; для управления огнем установили два дальномера системы Барра и Струда с базой 2,7 м. Установили также новые радиостанции и средства навигации.

Летом учеников сменили слушатели Военно-морского училища; и те, и другие





приняли активное участие в восстановительных работах. Были проведены швартовые испытания и полная окраска судна. Одновременно отрабатывались боевые расписания и тревоги. Проведенные в середине июля ходовые испытания прошли вполне успешно. При стоянке на Большом Кронштадтском рейде с крейсера заметили пожар на форте «Павел», где были складированы некондиционные мины, при попытке потушить его произошел взрыв, погибли командир В.В.Гедле и три слушателя. Советское правительство наградило всех участников (9 человек) орденами Красного Знамени.

За летнюю кампанию 1923 года «Аврора» совершила несколько плаваний, в том числе до острова Готланд. Осенью крейсер участвовал в маневрах флота, под наблюдением Наморси З.С.Панцержанского. Смотр, проведенный флагманскими специалистами, показал возросшее боевое мастерство «авроровцев». В сентябре было сообщение по флоту: «Президиум Центрального Исполнительного Комитета СССР 3 августа 1923 г. постановил принять шефство ЦИК СССР над крейсером

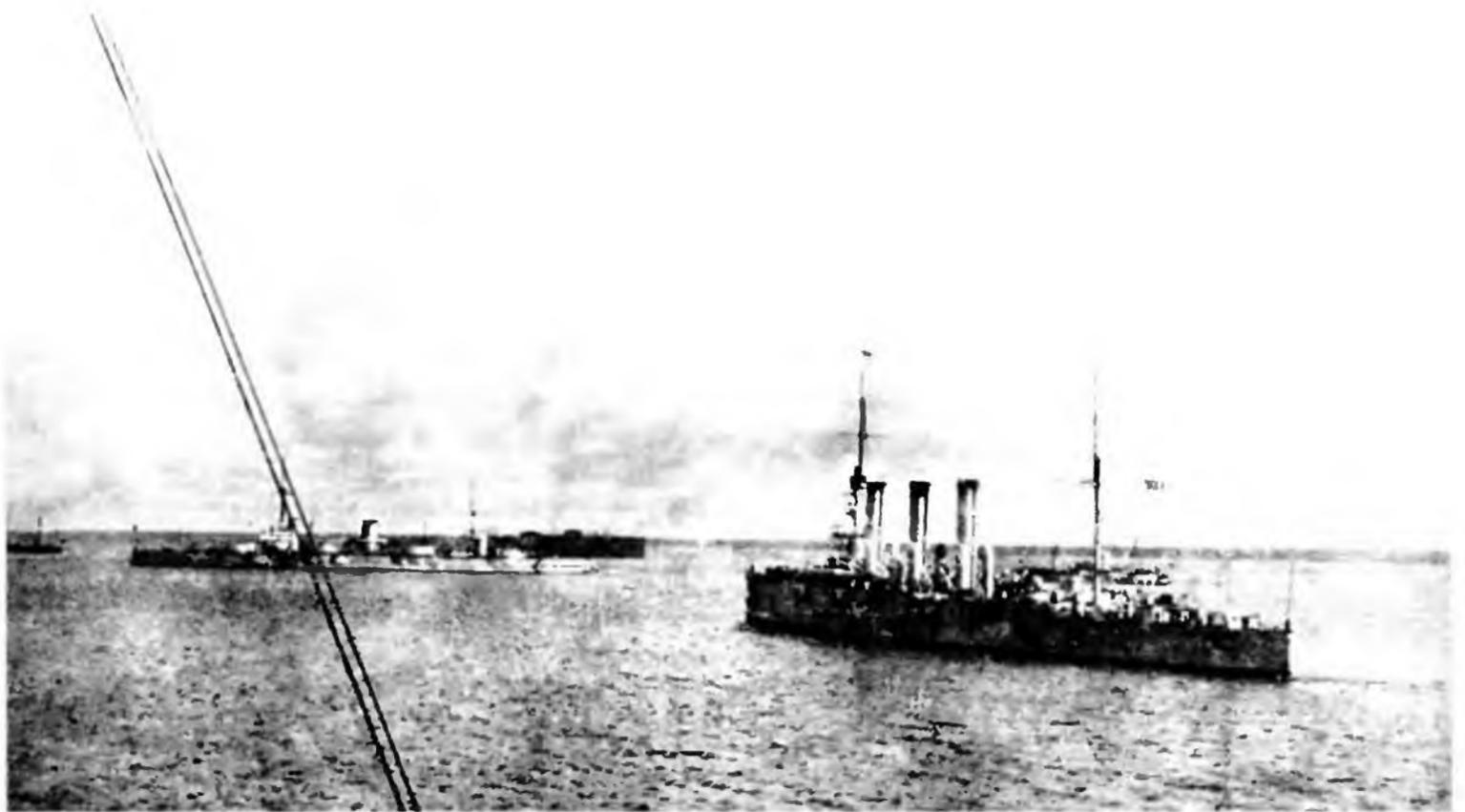
«Аврора». Это давало как моральные, так и материальные выгоды.

Следующая кампания началась, как только в заливе сошел лед. По итогам прошедшего года возникла мысль совершить дальнейшее плавание по маршруту Кронштадт — Архангельск и обратно с заходом в порты Норвегии. Был сформирован Особый Практический отряд в составе крейсера и учебного судна «Комсомолец» под флагом начальника отряда Н.А.Бологова. Очень тщательно подсчитали расход угля — с целью взять его достаточное количество и не делать заграничных закупок. Оба корабля загрузили под завязку — примерно как в ходе плавания 2-й эскадры флота Тихого океана. В подготовке участвовали все ведомства Республики, в том числе и НКВД, представители которого поначалу высказались против захода в иностранные порты.

Поход прошел относительно благополучно и собрал положительные отклики в прессе, как советской, так и заграничной. В следующем 1925 году его решили повторить под флагом начальника Управления военно-морских учебных заведений

**Экипаж учебного
крейсера
«Аврора»,
1920-е гг.**

**«Аврора»
возвращается
в Кронштадт
из первого загра-
ничного плавания
под красным
флагом,
24 августа 1924 г.
Слева на рейде
виден линкор
«Марат»**



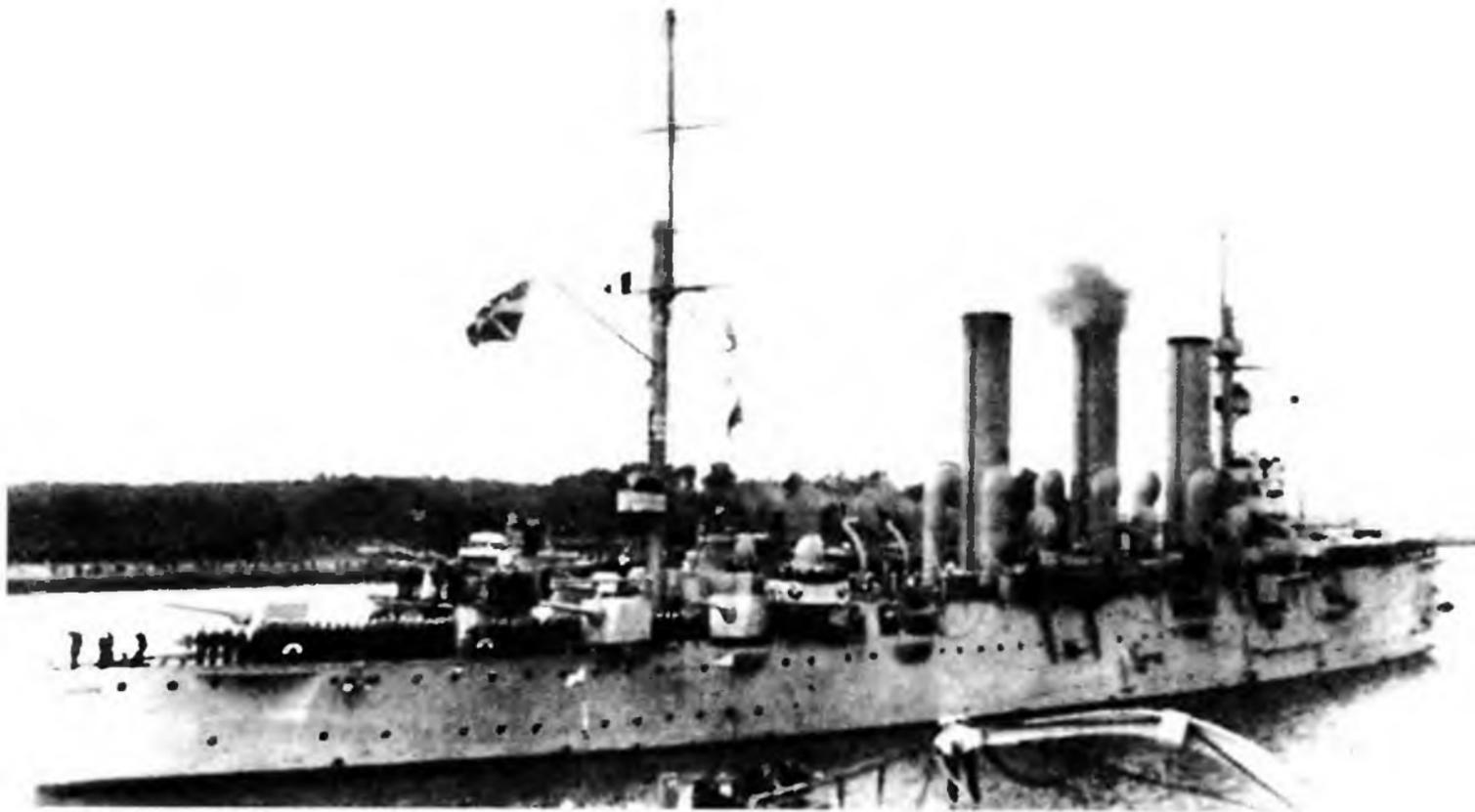
**К борту «Авроры»
подходит катер с
высокопоставлен-
ными гостями; за-
бортный трап
крейсера украшен
драпировками и
застлан ковровой
дорожкой**

В.М.Орлова. Дополнительно запланирова-
ли посетить с визитом шведский порт Ге-
теборг. При встречах иностранных кораб-
лей поведение их команд соответствовало
уровню дипломатических отношений меж-
ду государствами. Так, встреченная в Бер-
гене французская канонерка отдала все
установленные международным церемони-
алом почести советскому флагу, но амери-
канские эсминцы просто проигнорировали
присутствие в порту кораблей СССР (США
еще не имели дипломатических отношений
с Советским Союзом). Зарубежная пресса
отметила корректное поведение моряков
отряда на берегу, в особенности на фоне
буйства американцев, однако на сей раз
не все прошло так благобно. Секретный
доклад по политической линии гласил, что

начальник штаба отряда судов Домбровс-
кий (в документе инициалы не указаны)
был пьян настолько, что не смог прибыть
на прием к коменданту. А начальник курса
ВМУ Билевич напился на берегу и был
доставлен на корабль местной полицией.
Результат — 10 суток ареста без освобо-
ждений от исполнения служебных обязан-
ностей. Отличились и рядовые моряки:
краснофлотцы ограбили шведскую граж-
данку, а некто Петухов с «Комсомольца»
был отловлен в магазине при попытке вы-
нести без оплаты три пары чулок, бритву и
кусочек мыла. По прибытию в Архангельск
четверо моряков, вероятно, вышеуказан-
ных, были списаны на берег с дореволю-
ционной формулировкой: «За неисправимо
дурное поведение».



«Аврора» во время визита в порт Свинемюнде, 1929 г.



В одном из иностранных портов — расчет 76-мм орудия Лендера готов к салюту, 1928—1930 гг. Хорошо виден Краснознаменный флаг крейсера на кормовом флагштоке

В ходе зимнего ремонта 1926 года на «Авроре» установили гирокомпас фирмы «Сперри» и электромеханический лаг Форбса, обнаруженные в довоенных запасах Гидрографического управления. Артиллерия была дополнена четырьмя 75-мм орудиями Канэ на станках Обуховского завода; их установили парами на 55-м и 86-м шп. В мае в доке произошла авария, отличившиеся при ее ликвидации были представлены к крупным денежным премиям. Но получить их морякам было не суждено: нарком Ворошилов не подписал представление, усмотрев в этом случае и вину команды.

В год десятилетия Октябрьской революции «Аврору» наградили орденом Боевого Красного знамени. Командиру Поленову пришлось не только разработать, но и выполнить первый образец советского орденового флага, сыграли роль гены — он был родственником знаменитого художника. Флаг был поднят в торжественной обстановке 7 ноября, тогда же к щиту носового орудия прикрепили мемориальную табличку.

Очередное заграничное плавание «Аврора» совершила в августе 1928 года, в ходе которого она посетила Копенгаген. В следующем году — поход в Свинемюнде в



«Аврора» на рейде, 1936 г. Хорошо видны клюзы нового якорного устройства (с втягивающимися якорями)

компании с крейсером «Профинтерн» (август 1929 г.). Последнее дальнее плавание «Аврора» совершила по старому маршруту вокруг Скандинавии в июле—августе 1930 года. В ходе него учебный крейсер совершил заходы в Осло и Берген.

В начале 1930-х годов Краснознаменный крейсер «Аврора» продолжал выполнять функции учебного судна, но за пределы Балтики он уже не выходил. Из-за износа часть котлов пришлось вывести из эксплуатации. Тем не менее, осенью

1932 года «Аврора» развила скорость около 17,5 уз. — прекрасный результат для корабля-ветерана столь почтенного возраста.

Но уже в следующем году стало ясно, что крейсеру необходим капитальный ремонт машин и котлов, без которого его использование по прямому назначению становится невозможным. Однако заводы были загружены постройкой новых кораблей, и ремонт «Авроры» оказался не в числе основных приоритетов. Крейсер простоял на ленинградском заводе имени А.Марты с осени 1933-го до весны 1935 года, но удалось выполнить только часть намеченных работ. В частности, были отремонтированы паровые машины и вспомогательные механизмы, но замена котлов так и не состоялась. В результате решили ремонт прекратить, а «Аврору» переклассифицировать в несамоходную учебную базу. Зимой 1935/1936 года на старом крейсере демонтировали одно котельное отделение и переделали якорное устройство: якоря сделали втяжными, с переносом шпилей на полубак.

В последующие годы «Аврору» на время кампании, с весны до поздней осени, буксиры выводили на Восточный Кронштадский рейд и ставили на якорь. На судне проходили практику курсанты военно-морских училищ; даже проводились стрельбы из 130-мм орудий. На зиму бывший крейсер передавали подводникам в качестве плавбазы. Вероятно, командование ВМФ уже не рассчитывало на долгую эксплуатацию судна в каком-либо качестве. Во всяком случае, перед войной были планы постройки крейсера нового проекта с названием «Аврора», что подразумевало как минимум исключение одноименного предшественника из списков флота. Но разразившаяся война резко изменила судьбу учебного судна.

Великая Отечественная

«Аврора», судьба которой еще не была решена окончательно, находилась в Ораниенбауме с курсантами 1-го курса Высшего военно-морского училища им. М.В.Фрунзе, когда поступило известие о начале Великой Отечественной войны. На корабле прошли обычные для тех дней митинги личного состава с призывами немедленно разгромить коварного врага, посягнувшего на первую в мире страну Советов. И мало было тех, кто мог предположить, насколько затянется эта война, и какова будет цена победы...

На тот момент несамоходный учебный крейсер располагал мощной и разнообраз-

разной артиллерией. Главный калибр был представлен 130-мм пушками в 55 калибров длиной, при этом встречаются сведения, что ютовое орудие являлось новой артсистемой Б-13 первой серии в 50 калибров (это можно допустить — на учебном корабле стремились иметь все существующие орудия). Весьма разнообразно выглядела зенитная группа. На полубаке были установлены, предположительно у бортов, универсальные 76-мм системы 34-К, на среднем мостике — две 76-мм зенитки Лендера, на кормовом — три 45-мм пушки 21-К и пулемет М-1.

Командиром «Авроры» был капитан 3 ранга И.А.Саков; под его началом находилось 260 человек. Но курсантов списали в первые дни, а корабль включили в систему противовоздушной обороны Кронштадта. И постепенно его стали разоружать.

При организации Чудской военной флотилии на базе учебных судов инженерного училища им. Ф.Э.Дзержинского с «Авроры» направили командира БЧ-2 старшего лейтенанта Я.Г.Музырю с 35 краснофлотцами зенитного дивизиона и непременным политрабочником. Они доставили и установили на разных кораблях две пушки Лендера, одно 76-мм и два 45-мм универсальных орудия.

Двигаясь по Прибалтике, противник приближался к Ленинграду, и командующий Морской обороной города и озерного района приказал сформировать отдельный артиллерийский дивизион специального назначения из двух стационарных батарей: «А» («Аврора») из девяти 130-мм орудий с крейсера и «Б» («Большевик»)* из десяти 130-мм пушек неустановленной системы. Первая батарея была укомплектована личным составом с разных кораблей и частей. Ее орудия установили с запада на восток к югу от города, от поселка Дудергоф до деревни Полгала на Киевском шоссе. Орудия устанавливались на подготовленные в инженерном отношении площадки. В котлован укладывались слои бревен, залитые толстым слоем бетона, с закрепленными в нем болтами для крепления поворотного основания. Дворики были обнесены деревянными стенками и тщательно замаскированы. Вблизи позиции имелись погреба и землянки для личного состава. Первое орудие батареи «А» располагалось у подножья Вороньей горы, расчетом из 15 человек командовал лейтенант Г.А.Скоромников. В секторе стрельбы находились все пункты от Гатчинского шоссе

до Киевского. Последнее находилось на окраине деревни Полгала, командовал им лейтенант Л.В.Желудков. «Авроровцы» возглавляли расчеты пушек №2, 3 и 4. В бой батарея «А» вступила с подходом немецких танков в зону ее огня 6 сентября.

Тяжелые бои продолжались в течение недели, оставшиеся без пехотного прикрытия расчеты сражались в полном окружении до последнего снаряда. Лейтенант А.А.Антонов и младший политрук А.А.Скулачев подорвали себя вместе с противником на позиции орудия №2. К исходу восьмого дня из 165 человек личного состава батареи в Пулковое вышли только 26 моряков, вставшие к орудиям батареи «Б».

С приближением линии фронта корабли в Кронштадте и Ораниенбауме стали подвергаться налетам авиации противника. 16 сентября немецкие самолеты нанесли массированный удар по гавани. «Аврора» отражала нападение огнем из двух артиллерийских и одной пулеметной установок. Из универсального 76-мм орудия было выпущено 138 снарядов. По словам береговых наблюдателей, «авроровцы» сбили один самолет. Через пять дней крейсер оказался уже и под огнем сухопутной артиллерии. И если авиация не смогла добиться попаданий в «Аврору», то артиллерия, пристрелявшись, начала поражать корабль крупнокалиберными снарядами. Экипаж вступил в борьбу за живучесть, но в силу своей малочисленности быстро ликвидировать пожары и затопления не удавалось.

После разрушения на корабле жилых помещений и камбуза капитан 3 ранга Саков, видя бессмысленность пребывания экипажа, своей властью переместил его в заранее построенные поблизости блиндажи и землянки, оставив на «Авроре» постоянную вахту, несшую службу согласно боевому расписанию. Но командир, заботившийся о сохранении жизни своих подчиненных, был обвинен в «паникерстве» и «бегстве с корабля». 20 сентября его арестовали, препроводили в Кронштадт и отдали под суд военного трибунала. В январе 1942 года И.А.Саков был расстрелян. Увы, в то суровое время флот терпел неудачи и нес большие потери, и чтобы доказать свою активность в борьбе с противником, иные начальники расстреливали собственных подчиненных, демонстрируя высшему командованию твердость своей воли в деле наведения порядка в войсках...

В результате попавшего в «Аврору» 30 сентября снаряда нарушилась герметич-

* Другое толкование буквы «Б» — «Балтийская».



**«Аврора»
в Ораниенбауме,
апрель 1944 г.**

ность заделки старой пробоины, и вода стала заполнять машинное отделение. К утру крен достиг 23°, возникла угроза опрокидывания корабля, при этом он мог перекрыть и без того небольшую гавань. При сильном обстреле старшина 1-й ст. П.В.Васильев и командир отделения трюмных машинистов старшина 2-й ст. Н.А.Кострюков, открыв кингстоны противоположного борта, посадили корабль на грунт на ровном киле, с креном на правый борт 3°. К этому времени на судне осталось 30 человек под командой старшего лейтенанта М.К.Крылова и политрука Н.Д.Филичкина. На крейсере отсутствовали тепло и свет, с наступлением морозов жизнь на корабле стала невозможной. В итоге команду перевели в те самые землянки, построенные капитаном 3 ранга Саковым, но на сей раз с разрешения командования. Вахта неслась у единственного боеспособного 76-мм орудия на полубаке (остальная артиллерия была неисправна) и у Краснознаменного флага, поднятого на кормовом мостике.

В конце осени начали демонтировать радиостанции и оставшиеся орудия. Это приходилось делать в условиях постоянных обстрелов, жестоких холодов, скудном питании и отсутствии грузоподъем-

ных механизмов. Работы проводились ночью с помощью работников артиллерийских мастерских и оставшихся «авро-ровцев». Разобранные на части орудия на волокушах доставлялись в мастерские. 130-мм пушка после ремонта была установлена на железнодорожной платформе, включенном в состав бронепоезда №7 «Балтиец», всю блокаду воевавшего на Ораниенбаумском пятачке.

Противник продолжал тратить снаряды на расстрел безоружного корабля, видимо, потому, что на нем развивался военно-морской флаг. Команда выполняла кое-какой ремонт, что было в ее силах, тушила пожары. В 25-ю годовщину Великого Октября шеф крейсера Председатель Президиума Верховного Совета СССР М.И.Калинин направил командиру корабля старшему лейтенанту П.С.Гришину поздравительную телеграмму.

В августе 1943 г. при артобстреле противник выпустил по кораблю 17 снарядов в один день, три из них попали в крейсер, причинив новые повреждения. В этом же месяце осколок снаряда сбил Краснознаменный флаг «Авроры», краснофлотец Волков под сильным обстрелом достал его из воды и поднял над кораблем. Обстрелы прекратились лишь в начале 1944 года со снятием блокады.

Памятник — база Нахимовского училища

Война еще не закончилась, как был поднят вопрос о дальнейшей судьбе крейсера «Аврора», притопленного в Ораниенбауме. От длительного пребывания корпуса корабля под водой он мог прийти в полную негодность. Адмирал Л.М.Галлер и капитаны 1 ранга А.И.Матвеев и Л.А.Поленов предложили превратить старый крейсер в музей-памятник революционной истории флота и учебный блокшив для Нахимовского училища. Обобщив все материалы, адмирал И.С.Исаков, пользуясь своим авторитетом, обратился к всеильному члену Политбюро, хозяину Ленинграда А.А.Жданову. «Аврору» предлагалось поставить у Нахимовского училища, посадив ее на грунт. Цель — сделать «Аврору» музеем-памятником, символизирующим вклад флота в Октябрьскую революцию и оборону Ленинграда.

В связи с тем, что расходы делились между всеми участниками операции, появление такого музея обходилось городу по минимуму. Это, наряду с активным участием крейсера в Октябрьской революции, оказалось основным доводом для принятия положительного решения. Исполком Ленгорсовета 24 августа 1944 года принял постановление «О Краснознаменном крейсере «Аврора». В нем первым пунктом значилось: «Принять предложение Народного Комиссара ВМФ СССР об установлении навечно Краснознаменного крейсера «Аврора» на Неве как памятника активного участия моряков Балтийского флота в свержении буржуазного Временного правительства».

Все расходы по спасению старого корабля распределили следующим образом: подъем и посадка на место — АСУ (бывший ЭПРОН), музейная часть — Военно-морской музей, остальные — Нахимовское училище. К судоподъемным работам приступили в начале лета. Специалисты АСУ заделали подводные пробоины, и после откачки воды 20 июля крейсер оторвался от дна и всплыл. Весь экипаж «Авроры» на этот момент состоял из 13 человек под командой капитана 3 ранга П.А.Доронина. Переведенный в Ленинград корабль поставили в торговом порту у южной стенки Барочного бассейна. Специалисты приступили к обследованию крейсера. Одновременно капитан 1 ранга Л.А.Поленов разрабатывал задание на превращение корабля в учебную базу. После утверждения начальником училища капитаном 1 ранга Н.Г.Изачиком, его передали начальнику Технического отдела

ЛенВМБ для составления проекта переоборудования.

Зима победного 1945-го ушла на очистку корпуса от обломков конструкций и залежей мусора силами команды, которая жила в помещениях под полубаком в тяжелых бытовых условиях. Отсутствовало паровое отопление и телефонная связь с берегом. Кроме того, в корпус постоянно поступала вода через старые пробоины и размороженные кингстоны. Для ее удаления за борт постоянно работала единственная мотопомпа. Однако ее мощности весной, из-за увеличившейся водотечности корпуса, уже не хватало. Вечером 3 мая «Аврора» неожиданно начала крениться на правый борт. Крен угрожающе нарастал, не помогли даже специально вызванные спасательные суда. К четверти второго следующих суток он достиг 10 градусов, и для предотвращения опрокидывания корабль решили вновь посадить на грунт. Капитан 1 ранга Л.А.Поленов, командир корабля, наблюдающий инженер и трюмный старшина в полной темноте, по искореженным трапам спустились на броневую палубу и с трудом открыли клинкет затопления носового артиллерийского погреба №2. Крейсер стал медленно спрямляться и сел на грунт. Через 20 дней «Аврору» удалось вновь поднять. Тогда и выяснилась причина аварии — неисправность кингстона левого борта среднего КО.

Крейсер на буксирах, в сопровождении спасательных судов 13 июля 1945 года перевели в Кронштадт, а на следующий день ввели в док. Это позволило приступить к тщательному осмотру и ремонту подводной части. С корабля сняли гребные винты, бортовые валы и их кронштейны, а на отверстия установили заглушки. Помимо этого, ликвидировали большин-

В ходе восстановительных работ, 1946 г.



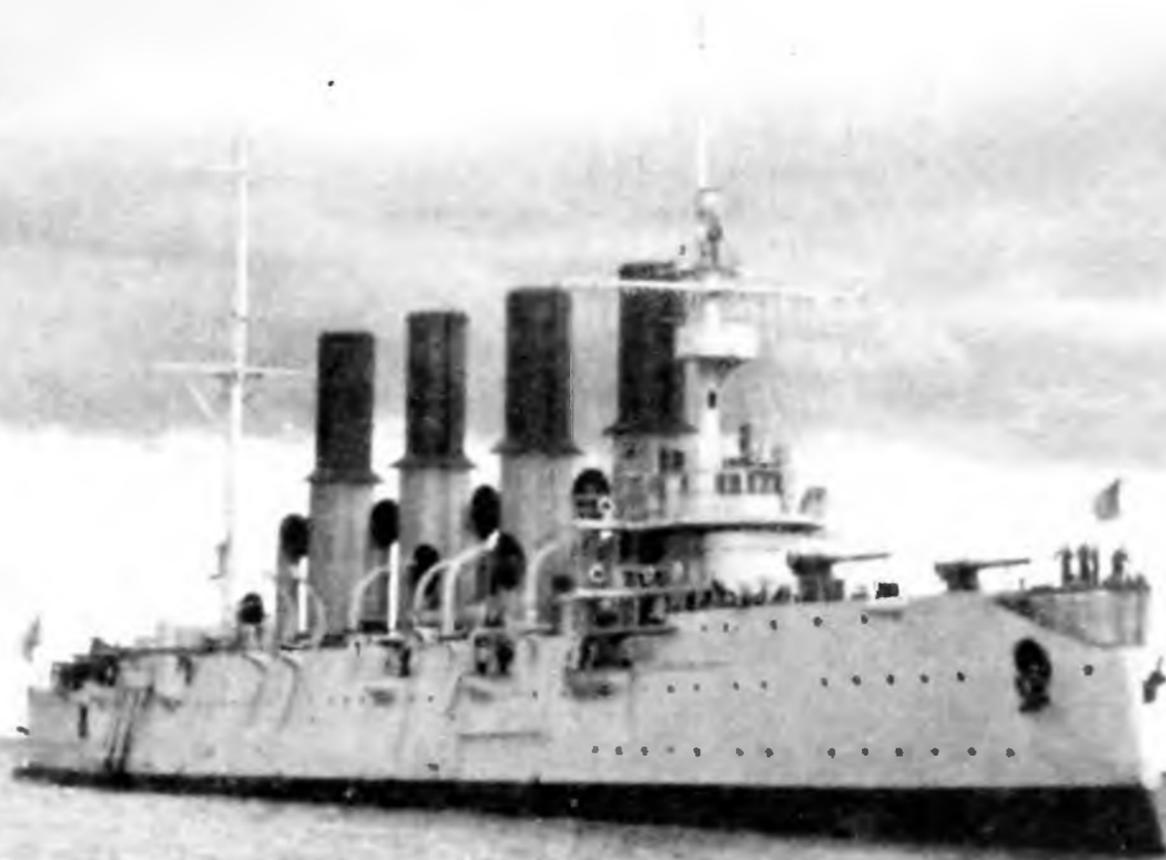
ство забортных отверстий и отремонтировали обшивку. 7 сентября «Аврору» перевели в Ленинград, где приступили к выгрузке котлов, бортовых машин и вспомогательных механизмов. Всего с корабля сняли около 1000 т оборудования. 23 октября 1945 года по решению Наркома ВМФ СССР «Аврору» предоставили съемочной группе киностудии имени Горького. Ей предстояло сыграть роль прославленного крейсера «Варяг» в одноименном фильме. В какой-то степени это ускорило восстановление крейсера, но в то же время многие работы проводились в спешке и из подручных материалов. Так, вместо тика верхнюю палубу покрыли сосновой доской, а вместо полноценного ремонта корпуса провели его герметизацию. Для этого к ремонту привлекли «Судобетонверфь» что позволяло вести работы на плаву, параллельно с другими.

Идея заключалась в том, что практически вся подводная часть, до уровня броневой палубы заливалась тонким слоем бетона высокой марки (не ниже 400). К набору приварили стальную арматуру из прутка толщиной 6—8 мм, так, чтобы образовывались ячейки 70x70 мм, в которые и залили раствор. Таким образом, получилось водонепроницаемое покрытие тол-

щиной 50—90 мм. Но для проведения этой операции предварительно требовалось тщательно удалить с поверхности обшивки в тесных отсеках всю ржавчину и промыть ее каустической содой. Вся эта нелегкая работа выпала на плечи женщин, с которой они справились превосходно. Поскольку это решение носило явно временный характер (до лучших времен, когда будет возможно сделать полноценный ремонт), то о его возможных последствиях через годы никто не задумывался. Так на «Авроре» была заложена «мина замедленного действия», чуть не похоронившая корабль в середине 80-х.

В ходе «гримирования» крейсера под «Варяг» на нем появились носовое украшение, макеты 6-дюймовок, четвертая дымовая труба (ей и остальным придали вид «варяжских», с козырьками посередине), командирский балкон на корме. В середине лета «Аврору» перевели на Восточный Кронштадтский рейд, где происходили съемки батальных сцен, затянувшиеся из-за неподходящей погоды до конца сентября. После того, как 29 сентября были отсняты последние кадры, крейсер перевели к судоремонтной мастерской у Масляного Буяна для продолжения ремонта.

«Аврора», «загримированная» под крейсер «Варяг», лето 1946 г.



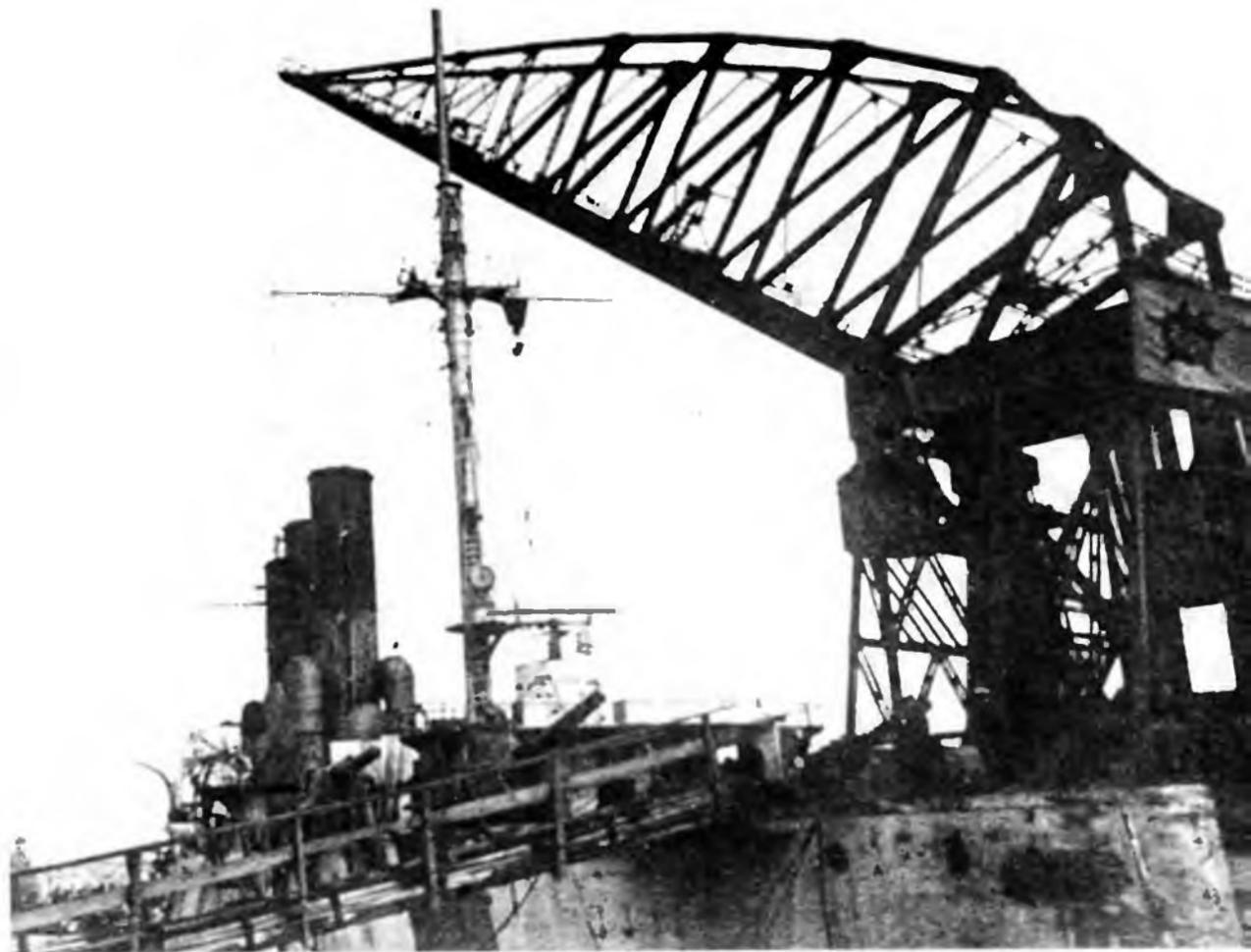
На корабле продолжилось бетонирование корпуса, т.к. к моменту начала съемок на «Авроре» успели покрыть водонепроницаемой оболочкой помещения только до 35-го шпангоута. Параллельно с этим велись работы по перепланировке помещений для нужд постоянной команды и нахимовцев.

Трудности возникли с артиллерией. По заданию требовалось установить 14 152-мм орудий или 10 130-мм. В запасах флота изыскали потребное количество 6-дюймовок Канэ, но 11 из них оказались на береговых станках с соответствующими щитами. Не обнаружив чертежей старых «диановских» щитов, изготовили по существующему образцу еще три береговых. Для производства салютов установили четыре 45-мм орудия, по два на среднем и кормовом мостиках.

В канун 30-летней годовщины Великого Октября «Аврору» установили на Неве у бывшего Николаевского моста. После окончания праздничных мероприятий крейсер вновь отвели к стенке завода у Масляного Буяна для завершения переоборудования в учебный корабль. Только через год крейсер был установлен у Нахимовского училища на Большой Невке. На борту разместились выпускная рота нахимовцев — для получения первичных морских знаний и практики. Корабельный музей, основанный в 1950 году, через несколько лет расширили и сделали филиалом Центрального военно-морского музея.

Зиму 1958 года корабль провел в доке, где выполнялись профилактические работы. Совет Министров РСФСР включил «Аврору» в число памятников, охраняемых государством. В 1961 году последние нахимовцы покинули кубрики крейсера, в которых разместили расширенную экспозицию музея, открытую для свободного посещения.

В конце шестидесятых годов Канонерский завод выполнил обширные ремонтные работы по котлам и системам. Временный сосновый настил палубы заменили тиковым. В 1968 году, в очередную годовщину Красной Армии, крейсер наградили вторым орденом, на этот раз Октябрьской революции, на котором, кстати, красовался силуэт корабля. «Аврора» стала единственным в стране дважды орденосным кораблем. За годы существования музея его посетили более 10 миллионов экскурсантов. В 1984 году «Аврора» покинула место вечной стоянки, отправившись на капитальный ремонт и реконструкцию по программе подготовки к 70-летию юбилею Октября.

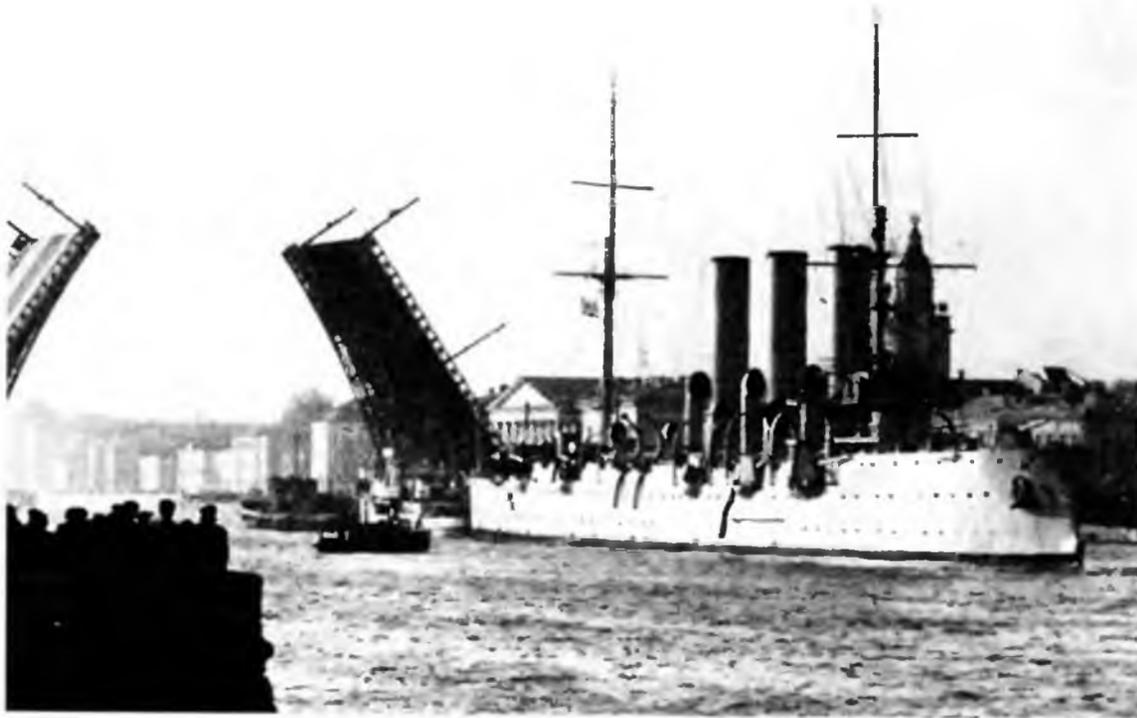


«Реставрация»

Ничто не вечно в этом мире. К концу семидесятых годов состарилась и «Аврора». Недостатки проведенных ремонтов, эксплуатация сокращенным экипажем в качестве корабля-музея, да и длительное время службы на плаву привели корпус в аварийное состояние, в отсеках появилась забортная вода. Главком ВМФ своим приказом №0232 от 29 октября 1980 года созвал Межведомственную комиссию по определению технического состояния корабля. Проработав на крейсере полгода, она представила «Заключение кораблест-

Вверху: «Аврора» в процессе восстановления, 1946 г.

Внизу: макет ордена Красного Знамени на палубе крейсера — подготовка к параду на Неве в честь очередной годовщины Октябрьской революции, 1948 г.



Буксировка «Авроры» для участия в военноморском параде, 1967 г.

роительной секции по техническому состоянию корпуса, способам восстановления и сохранения крейсера «Аврора». Это было мнение авторитетных кораблестроителей. Обследовав конструктивные элементы корпуса, они установили износ переборок, настилок палуб, элементов шпангоутов, обшивки с внешней стороны (от 20 до 48% от толщины). Хотя вскрытие бетона, нанесенного в 1947 году, проведенное в четырех местах, показало отсутствие сквозной коррозии в обшивке, почти повсеместно наблюдалось его отслоение от металлических листов.

Комиссия предложила три способа обеспечения плавучести крейсера.

1. Создание долговечного водонепроницаемого покрытия для защиты металлической обшивки. Для этого предлагалось забетонировать подводную часть корпуса снаружи, создав оболочку из высокопрочного бетона толщиной 100—120 мм.

2. Установка погруженного понтона докового типа, для поддержания корабля на плаву. При этом предполагалось, что стенки понтона останутся под водой, не доходя до ее поверхности 0,5 м.

3. Установка судна на стационарный подводный постамент.

Указав все достоинства и недостатки вариантов, комиссия рекомендовала провести более детальную проработку всех проектов. После двух лет дополнительных исследований отвергли все три. Первый по причине отсутствия готовой технологии, по которой можно было нанести бетонную оболочку, гарантированно соединив ее с обшивкой корабля. Второй — из-за невозможности обеспечить полную водонепроницаемость дока и большой вероятности дальнейшего разрушения корпуса коррозией в результате «отпотевания» металла. К тому же существовала

возможность затопления самого понтона. Третьей же вариант не соответствовал идее сохранить корабль на плаву и привел бы к большим изменениям обводов.

В конечном счете решили провести восстановительный ремонт с заменой всех поврежденных элементов корпусных конструкций. Помимо этого, наружную обшивку подводной части планировалось сделать такой толщины и качества, чтобы она гарантированно прослужила до 2285 года (300 лет). В это время шла усиленная переписка между ВМФ и Минсудпромом, по результатам которой проектантом назначили Северное проектно-конструкторское бюро, а исполнителем Судостроительный завод имени А.А.Жданова. Хотя ставилась задача восстановить облик крейсера по состоянию на октябрь 1917 года, о полной реставрации речь даже не шла.

Во-первых, к этому времени технологии, по которым строилась «Аврора», в судостроении уже давно не применялись. И попытки их воссоздания на отдельно взятом заводе, ради восстановления даже очень знаменитого корабля, выглядела утопично, поскольку для начала требовалось попросту построить завод конца XIX века, со всем соответствующим оборудованием.

Во-вторых, подобная полукустарная постройка требовала огромных затрат средств и времени. Если деньги изыскать еще представлялось возможным, то времени было в обрез. Крейсер планировалось возвратить к месту вечной стоянки к 70-летию Великого Октября, т.е. всего через 3 года.

В-третьих, попытки срезать приваренную в 1947 году арматуру для заливки бетона неизбежно привели бы к разрушению и без того ветхих конструкций корпуса. После этого о пребывании, а тем более о постановке корабля в док говорить не приходилось.

И последние: «Аврору» планировалось сохранить как легендарный «крейсер революции», а не как образец кораблестроения. О чем напрямую и говорилось в Постановлении Совета Министров № 110 «О мерах по сохранению крейсера «Аврора». Ход восстановительных работ решили финансировать из бюджета министерства обороны.

Ограниченные в сроках и средствах предприятия пошли по наиболее простому и логичному пути — полной замены подводной части, с применением современных технологий. Это исключало целый ряд подготовительных работ, таких как отдалбливание в тесных отсеках сотен, а возможно и тысяч кубометров железобе-

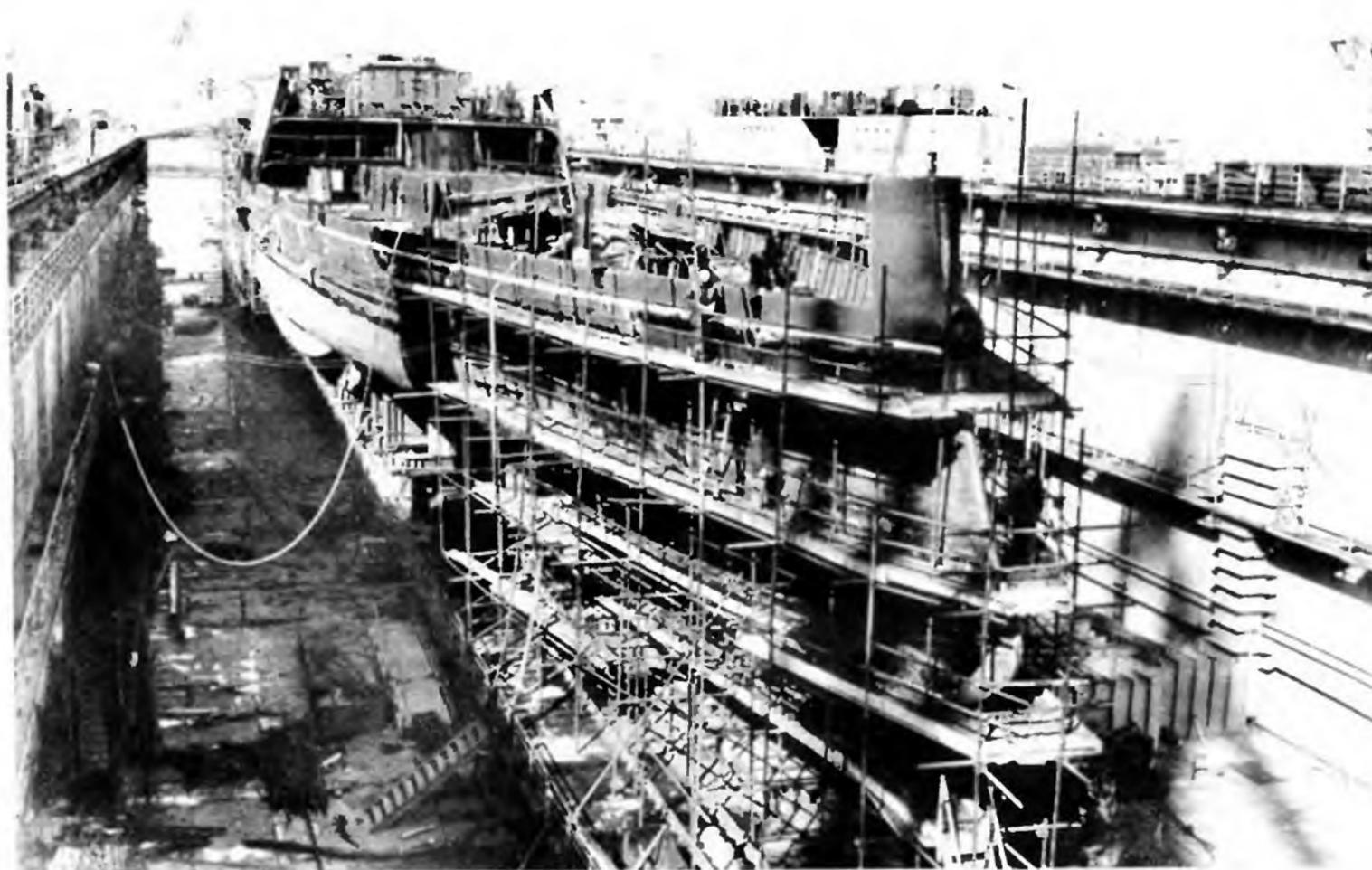
тонного покрытия, разборка корпуса. Тем более что некоторые формулировки технического задания подразумевали, пусть и в неявном виде, как раз изготовление значительной части новых конструкций: «Сохранить теоретические обводы корпуса». Разве мог полностью воссозданный старый корпус не сохранить обводы? После подписания проекта в конце января 1984 года всеми заинтересованными сторонами, его, после обсуждения, утвердили на совещании у Главкома ВМФ. Как всегда, слабо разбирающиеся в сути вопроса журналисты запустили в средствах массовой информации «утку», что крейсер революции отправится на реставрацию.

Первым, кто забил тревогу по сути так называемой «реставрации» «Авроры», стал историк флота Р.М.Мельников — сотрудник ЦНИИ им. академика А.Н.Крылова, которому по роду своей деятельности привелось ознакомиться с проектом. Он сделал сообщение на заседании Ленинградской городской секции памятников науки и техники при Ленинградском отделении Всесоюзного Общества охраны памятников истории и культуры. Председатель Ленинградской городской организации ВООПИК академик Б.Б.Пиотровский, понимая всю важность поставленного вопроса, обратился с письмом к Президенту Академии Наук СССР академику А.А.Александрову, министру Судпрома И.С.Белоусову и Главкому ВМФ Адмиралу Флота Советского Союза С.Г.Горшкову с описанием предстоящих работ по

«уничтожению памятника техники и истории и предложениями по их предотвращению». Насколько они учитывали все финансовые, политические и технические нюансы, сейчас уже сложно сказать.

18 августа 1984 года под флагом командира ЛенВМБ, кормой вперед (поскольку развернуть 126-метровый крейсер на месте стоянки не представлялось возможным), «Аврору» повели на буксирах вниз по Неве к заводу им. Жданова, где спешно приступили к демонтажным работам. Снимаемые части отправлялись на заводы-смежники для ремонта и восстановления. Несмотря на то, что в кронштадтских артиллерийских мастерских оказались все «авроровские» орудия, вопрос о снабжении их броневыми щитами морского образца решить опять не удалось. Как и предыдущие годы, сослались на отсутствие необходимых чертежей. По всей видимости, желая поискать их в архиве, который располагался там же в Ленинграде, ни у кого не возникло, поскольку точно установлено, что в РГА ВМФ лежит синька с чертежами удлиненного щита к 6-дюймовому орудью Канэ с пометкой «для «Авроры» и «Дианы».

Одновременно Балтийский завод приступил к отработке корпусной стали, толщиной 25—30 мм, заготовленной заранее на «Азовстали». В декабре команда оставила корабль и поместилась на плавбазе «Ильич». Корабль, меж тем, освобождался от оборудования, трубопроводов, кабельных трасс, его готовили к расчленению.



Корпус крейсера в доке судостроительного завода имени А.А.Жданова в процессе «расчленения», 1985 г.

Вывод обновленной «Авроры» из крытого эллинга завода имени А.А.Жданова

В следующем году корпус ввели в док и, разрезав на отдельные куски, отделили «днище», так для успокоения общественности называли практически всю подводную часть корпуса, подлежащую замене на конструкции, сваренные по самым современным технологиям. Разделение по горизонту произвели по линии, близкой к границе укладки железобетона. Верхние части: носовую — от форштевня до 37 шп., вторую — 37—64 шп., третью — от 64 до 93 шп. и кормовую, начиная с 93 шпангоута по ахтерштевень, сняли краном. Из корпуса извлекли кормовую машину и отправили на ремонт.

«Днище» перевели из плавучего дока на береговой стапель для демонтажа палуб-

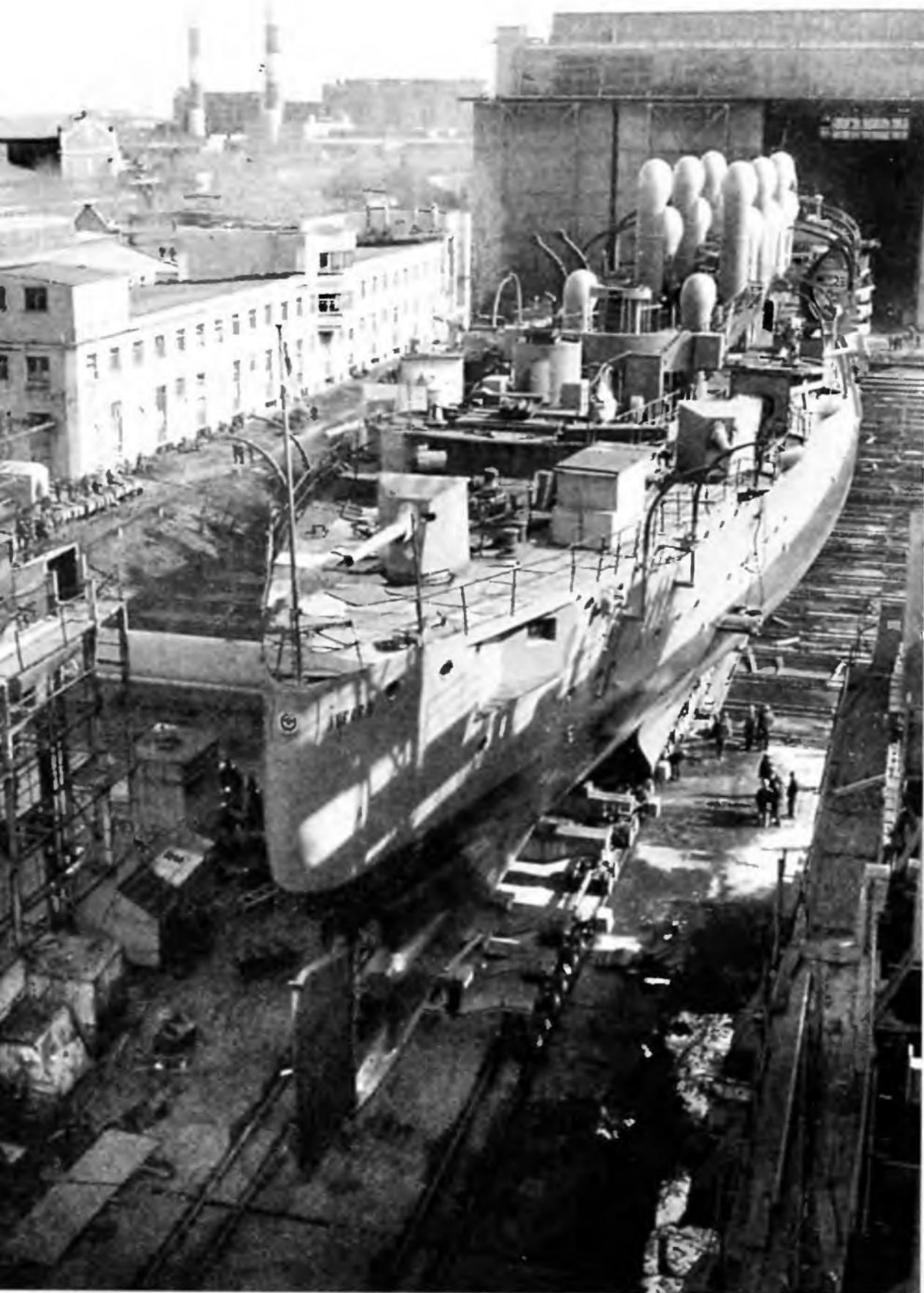
ной брони и оборудования, находившегося под ней. После отрезания оконечностей со штевнями на 10 и 118 шп. установили щиты-заглушки. Образовавшееся таким образом плавсредство длиной 85 м, высотой от киля 7,5 м (т.е. практически до уровня броневой палубы) и водоизмещением около 2000 т спустили на воду и отправили на судоразделочную базу «Вторчермет». С этого момента она начала самостоятельное существование.

Параллельно шли работы по сборке новой подводной части. 21 февраля 1985 года на стапеле выставили закладочную секцию, а через два дня в годовщину Советской Армии в ней установили новую закладную доску. Старую обнаружить не удалось, это породило очередную легенду вокруг «Авроры». Крейсер якобы в 1923 году был подменен «Дианой» и отправлен, вместо последней, на разделку. В доказательство приводилось отсутствие пробоя от японских снарядов. Прямо повторение истории с «Титаником»!

Уже в конце лета в заново изготовленное «днище» загрузили отремонтированную машину, вспомогательное оборудование, макеты двух котлов системы Бельвиля-Долголенко и начали монтировать броневую палубу. В конце года приварили оконечности с бронзовыми штевнями и сверху установили куски подлинного корпуса. Всю оставшуюся не у дел мелочь растащили на сувениры частным порядком. Часть не установленной брони также пошла на изготовление памятных поделок уже заводским способом, желающих получить кусочек «корабля №1» оказалось предостаточно. Небольшой фрагмент обшивки даже был приварен на корме БПК «Адмирал Трибуц».

Достройка производилась в эллинге, из которого почти готовый корпус вывели в апреле 1987 года, затем установили надстройки, трубы и мачты. При этом стенки и реи также, по всей видимости, для долговечности, изготовили из металла. После этого приступили к реконструкции внутренних помещений. Были восстановлены в первоначальном виде кормовое машинное и румпельное отделения, один из матросских кубриков, салон командира, кают-компания и коридор офицерских кают. Боевая, штурманская, ходовая и радиорубка получили оборудование по состоянию на 1917 год. Там установили приборы управления артиллерийским огнем, средства навигации и связи, аппаратуру радиосвязи.

На «Авроре» вновь появились утраченные за долгие годы службы оборудование и дельные вещи: якорное устройство (все



три станковых якоря системы Холла; якорные и швартовые клюзы с крышками; крамболы для уборки и постановки якорей; четыре верпа), шлюпочное устройство и утерьянные шлюпки (шлюпочные выстрелы, шлюпбалки; паровые катера; 12-весельные катера; 6-весельные вельбот и ял; 16- и 18-весельный барказы), два 76-мм зенитных орудия Лендера, дальномеры, компасы, марс на фок-мачте, световые люки, сходные рубки, вентиляционные раструбы и много другой дельной мелочи (скоб-трапы, поручни и т.п.).

В августе крейсер, принятый от промышленности, под командой нового командира перевели к месту вечной стоянки. Все заинтересованные лица могли вздохнуть с облегчением: задание партии и правительства было выполнено в срок. «Аврору» привязали к берегу мощными металлическими штангами-помочами и соединили с городскими коммуникациями (кабель электропитания, трубопровод пресной воды и трубу канализации). Теперь жизнь на корабле поддерживалась городскими службами, хотя на случай аварии крейсер получил во время ремонта все необходимое оборудование для автономного существования. В помещениях от 10 до 68 шп. разместилась экспозиция корабельного музея. Остальные же, полностью перепланированные помещения отвели под системы жизнеобеспечения, помещения офицеров и команды, работников музея и вспомогательные службы.

Оценивать итоги проведенной таким образом «реставрации» можно по-разному. Одни кричат, что за 35 миллионов рублей народных денег раритет мирового значения превратили в новодел — новая подводная часть, на которой даже не потрудились восстановить деревянную и медную обшивку, швы электросварки, обезобразившие не только корпус, но и надстройки крейсера. Но с другой стороны, если бы работы решили проводить так, как того хотелось любителям истории, мы в конечном итоге потеряли бы «Аврору» навсегда. Вероятнее всего, такой ремонт растянулся бы на десятилетие. В начале 90-х годов прошлого века до старого крейсера уже никому не было бы дела (не нашлось бы ни денег, ни материалов, ни желания — в новую идеологию корабль уже не вписывался) и его бы просто сдали на слом... К тому же все познается в сравнении. Если взглянуть на еще одного участника Русско-японской войны — броненосец «Микаса» (от которого фактически остался один корпус, а все остальное сделано достаточно грубо и топорно), то обвинять судостроителей в



том, что они «безжалостно угробили памятник отечественного кораблестроения», язык не поворачивается.

Долгое время общественность пыталась сохранить «днище» как отдельный памятник судостроения конца XIX века. По неустановленной причине остатки корпуса не утилизировали сразу после окончания ремонта «Авроры». После публикаций в прессе, флотское начальство приказало убрать объект подальше, с глаз долой. Его отбуксировали в пограничную зону, где он стал недоступен для всех, и, загрузив камнем и песком, затопили в основании мола у населенного пункта Ручьи. Там подводная часть крейсера и находится в настоящее время, все больше разрушаясь под действием волн и коррозии.

Задание партии выполнено! Перестроенный «крейсер революции» готов к спуску на воду и переходу к месту вечной стоянки, 1987 г.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА ПРОЕКТА

«Паллада», «Диана» и «Аврора» занимают особое место в истории нашего флота и страны в целом. Они стали первыми, и, увы, единственными бронепалубными крейсерами 1 класса, относящимися к «новому» типу, пришедшему на смену классическим паровым фрегатам и корветам, спроектированному русскими инженерами без иностранной помощи. Как это часто бывает, первый блин оказался комом.

Крейсера не имели практически никаких достоинств, но обладали целым букетом недостатков и не годились ни для одной из ролей, для которых планировались. Они оказались тихоходными и большими, а, следовательно, дорогими, чтобы служить разведчиками при эскадре. И в то же время для рейдеров они обладали малой дальностью хода и неважными мореходными качествами. Причины этого лежали в системном кризисе, поразившем в середине 90-х годов XIX века русское кораблестроение. Оно уже по всем компонентам не соответствовало уровню ведущих военно-морских держав. Технические решения, принимаемые при проектировании, зачастую больше опирались на достижения мирового кораблестроения, чем на возможности отечественной промышленности. Не удивительно, что предварительные проекты только отдаленно напоминали то, что в итоге получал флот. Попытки внедрить технические новинки задним числом, по мере освоения комплектующих промышленностью, приводили только к неоправданной перегрузке и замедлению сроков постройки. Ошибки проектировщиков в значительной степени усугублялись низкой культурой производства и малой производительностью труда на российских заводах. Результаты, при стремительном прогрессе в области морских вооружений, оказались вполне предсказуемы: крейсера устарели уже на стапелях. Внедренные на них технические новинки — такие, как электрический рулевой привод, электрические шпильки для выборки якорных цепей, хорошо оборудованный медицинский блок, холодильники для скоропортящихся продуктов, автономная для каждого отсека водоотливная система — в целом не могли компенсировать недостатки проекта.

Следует отметить: составленный в начале 1890-х годов проект крейсера в 6000 т вполне соответствовал зарубежным «одноклассникам», а по ряду характеристик даже превосходил их. Но когда перешли к

его конкретной проработке, выяснилось, что многое из задуманного осуществить просто не удастся. Сразу же вскрылось, что при составлении проекта разработчики допустили грубые ошибки. В результате их исправлений водоизмещение выросло на 630 т, а закладку кораблей смогли осуществить только в 1896 году, и это при том, что многие важные вопросы так и остались нерешенными.

Поскольку все доделывалось и утрясалось по ходу строительства, когда начинали поджимать сроки, а завод не хотел переделывать уже сделанное, некоторые системы и технические решения так и остались не доведенными до ума. Введение системы хранения боезапаса в беседках и попытка усилить огневую мощь установкой дополнительных скорострельных пушек привели к тому, что весь штатный боезапас не умещался даже в расширенных погребах. За увеличение же полезной площади последних пришлось заплатить их плохой теплоизоляцией и затесненностью смежных помещений.

Предпринятые меры по устранению перегрузки за счет снижения запасов топлива и ослабления вооружения, предпринятые с целью получения контрактной скорости, оказались бесполезными из-за низкого качества изготовления механизмов. Пожалуй, это стало главным бичом всей серии. Добиться контрактной скорости так и не удалось (помешал неоптимальный подбор шага винта и невозможность выжать максимума из машин, не опасаясь за их прочность), зато увеличившийся расход топлива из-за потерь пара как в самой машине, так и по пути, значительно уменьшил и без того не очень большую дальность плавания. А четыре котла оказались просто лишним грузом, поскольку вырабатываемый ими пар фактически уходил в трубу. К тому же непродуманная конструкция запасных топливных бункеров в боевой обстановке сделала хранящийся там запас угля (260 т) столь же бесполезной обузой, что и упомянутые четыре котла.

Очередную ошибку, снизившую и без того невысокую боевую ценность крейсеров, руководство Морского ведомства совершило в 1901—1902 годах, когда «проморгало» момент увеличения дальности стрельбы и как следствие — обесценивание многочисленных 75-мм пушек. Правда, необходимо признать, что быстро перевооружить крейсера типа «Диана» все равно не смогли бы по причине отсут-

ствия готовых среднекалиберных артиллерийских орудий.

В итоге к началу Русско-японской войны три «богини» оказались чуть ли не самыми бесполезными кораблями нашего флота. Они безнадежно уступали по всем характеристикам крейсерам 1 ранга программы 1898 года. Относительно низкая скорость не позволяла уйти более сильного противника, а состав вооружения из 8 6-дюймовок и 24 75-миллиметровок (к которым к тому же отсутствовал фугасный боезапас) не позволял эффективно вести борьбу даже с бронепалубными крейсерами противника. Хотя здесь необходимо отметить, что даже куда более мощные корабли русские адмиралы использовали столь же бездарно, как и эту тройку.

Выявленные недостатки по возможности удалось устранить в ходе эксплуатации

и боевых действий. Был установлен вспомогательный паропровод, орудия главного калибра прикрыли броневыми щитами, в запасных угольных ямах прорубили дополнительные горловины и т.д. Однако все это не могло коренным образом улучшить уже безнадежно устаревший проект. Даже предпринятое к началу Первой мировой войны их перевооружение на единый калибр, без сомнения, увеличившее их огневую мощь, не могло сделать из старых крейсеров корабли первой линии. Поэтому их благоразумно использовали на второстепенных ролях.

Куда большую пользу крейсера «Диана» и «Аврора» принесли в качестве учебных кораблей в русском и советском флоте. Они стали той самой «партой», за которой многие будущие флотоводцы постигали азы военно-морской науки.

Литература и источники

1. Балтийские моряки в подготовке и проведении Великой Октябрьской социалистической революции. М—Л., 1957.
2. Булгаков Ф.И. Порт-Артур, т. 1—2, СПб, 1905.
3. Буров В.П., Юхнин В.Е. Крейсер «Аврора». Л., 1987.
4. Всеподданнейший отчет по Морскому министерству за 1897—1900, 1902 гг., СПб., 1902.
5. Голов Д.М. Современные паровые котлы военных судов. СПб, 1897.
6. Гражданская война, т.2, ч.1, Балтийский флот. Л., 1926.
7. Истина о русско-японской войне, т.1, СПб, 1907.
8. История отечественного судостроения, т.2, СПб, 1995.
9. Костенко В.П. На «Орле» в Цусиме. Л., 1955.
10. Костенко М.И. Осада и сдача крепости Порт-Артур. Киев, 1907.
11. Крейсера I ранга «Паллада», «Диана» и «Аврора». Альбом чертежей. СПб, б/г.
12. Кутейников Н.Н. Из боевого опыта корабельного инженера под Порт-Артуром. СПб, 1905.
13. Ларенко П. Страдные дни Порт-Артура. СПб, 1906.
14. Мадисов В.П. Морские паровые машины. СПб, 1902—1906.
15. Мельников Р.М. Крейсер «Очаков». Л., 1986.
16. Ножин Е.К. Правда о Порт-Артуре, ч.1, СПб, 1906.
17. Описание военных действий на море в 37—38 гг. Мейдзи, т.1. СПб, 1909.
18. Поленов Л.А., Поленов Л.Л. Второе рождение «Авроры». Л., 1987.
19. Поленов Л.Л. Сто лет в списках флота. СПб, 2003.
20. Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы, отд.3, кн.1. СПб., 1911.
21. Семенов В.И. Расплата. СПб, 1994.
22. Скворцов А.В. Крейсера «Диана», «Паллада» и «Аврора». СПб, 2005.
23. Шершов А.П. Практика кораблестроения, ч.1, СПб, 1912.
24. РГАВМФ, Ф.701, оп.1, д.111, 112, 2685; Ф.717, оп.1, д.1617, 1692, 1357, 1858, 1927, 2053, 2181, 2214, 2220, 2551, 2556, 2610, 2617, 2699, 2753, 2760, 2813, 3368, 3374; Ф.421, оп.1, д.1102, 1154, 1188, 1632, 1769; Ф.427, оп.1, д.185—189, 701; Ф.870, оп.1, д. 26194, 27710—27715, 29144, 30656; Р.1, оп.1, д.769; оп.3, д.247, 872; Р.342, оп.1, д.17, 247.

Фотоиллюстрации

В книге использованы фотографии из фондов Центрального военно-морского музея, Российского Государственного архива кинофотодокументов, частных коллекций Н.Н.Афонина, С.А.Балакина, Н.В.Гаврилкина, А.Ю.Заикина, В.В.Костриченко, А.Г.Кузенкова, А.Н.Одайника.

Список сокращений

ГК	— главный калибр;	МТК	— Морской технический комитет;
ГМШ	— Главный морской штаб;	ПУАО	— приборы управления артиллерийским огнем;
ГУКиС	— Главное управление кораблестроения и снабжений;	ТА	— торпедный аппарат;
ДП	— диаметральной плоскость;	ЦВД	— цилиндр высокого давления;
кбт	— кабельтов;	ЦНД	— цилиндр низкого давления;
ККИ	— Корпус корабельных инженеров;	ЦСД	— цилиндр среднего давления;
КО	— котельное отделение;	ЭБР	— эскадренный броненосец;
МО	— машинное отделение;	ЭУ	— энергетическая установка.

**Виктор Новиков
Александр Сергеев**

**Богини Российского флота.
«Аврора», «Диана», «Паллада».**

«Подготовка оригинал-макета — ООО «Издательство «Коллекция»

ООО «Издательство «Яуза»
109507, Москва, Самаркандский б-р, д. 15

Для корреспонденции: 127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18, к. 5
Тел.: (095) 745-58-23

ООО Издательство «Эксмо»
127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18, к. 5. Тел.: 411-68-86, 956-39-21.
Интернет/Home page — www.eksmo.ru
Электронная почта (E-mail) — info@eksmo.ru

**По вопросам размещения рекламы в книгах издательства «Эксмо»
обращаться в рекламный отдел. Тел.: 411-68-74**

Оптовая торговля книгами «Эксмо» и товарами «Эксмо-канц»:
ООО «ТД «Эксмо». 142700, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное,
Белокаменное ш., д. 1. Тел./факс: (095) 378-84-74, 378-82-61, 745-89-16,
многоканальный тел. 411-50-74
E-mail: reception@eksmo-sale.ru

Мелкооптовая торговля книгами «Эксмо» и товарами «Эксмо-канц»:
117192, Москва, Мичуринский пр-т, д. 12-1, Тел./факс: (095) 411-50-76.
127254, Москва, ул. Добролюбова, д. 2. Тел.: (095) 745-89-15, 780-58-34.
www.eksmo-kanc.ru e-mail: kanc@eksmo-sale.ru

**Полный ассортимент продукции издательства «Эксмо» в Москве
в сети магазинов «Новый книжный»:**
Центральный магазин — Москва, Сухаревская пл., 12
(м. «Сухаревская», ТЦ «Садовая галерея»). Тел. 937-85-81.
Москва, ул. Ярцевская, 25 (м. «Молодежная», ТЦ «Трамплин»). Тел. 710-72-32.
Москва, ул. Декабристов, 12 (м. «Отрадное», ТЦ «Золотой Вавилон»). Тел. 745-85-94.
Москва, ул. Профсоюзная, 61 (м. «Калужская», ТЦ «Калужский»). Тел. 727-43-16
Информация о других магазинах «Новый книжный» по тел. 780-58-81.

В Санкт-Петербурге в сети магазинов «Буквоед»:
«Книжный супермаркет» на Загородном, д. 35. Тел. (812) 312-67-34
и «Магазин на Невском», д. 13. Тел. (812) 310-22-44.

Полный ассортимент книг издательства «Эксмо»:
В Санкт-Петербурге: ООО СЗКО, пр-т Обуховской обороны, д. 84Е.
Тел. отдела реализации (812) 265-44-80/81/82/83.
В Нижнем Новгороде: ООО ТД «ЭксмоНН», ул. Маршала Воронова, д. 3.
Тел. (8312) 72-36-70.
В Казани: ООО «НКП Казань», ул. Фрезерная, д. 5. Тел. (8432) 78-48-66.
В Киеве: ООО ДЦ «Эксмо-Украина», ул. Луговая, д. 9.
Тел. (044) 531-42-54, факс 419-97-49; e-mail: sale@eksmo.com.ua

Подписано в печать с готовых диапозитивов 25.12.2008.
Формат 84x1081/16. Гарнитура «Прагматика». Печать офсетная.
Бум. тип. Усл. печ. л. 13,44. Тираж 3500 экз.
Зак. № 5992.

Отпечатано в ОАО «Можайский полиграфический комбинат».
143200, г. Можайск, ул. Мира, 93.



Этим крейсерам достались не только необычные для кораблей 1 ранга имена античных богинь, но и столь же необычная судьба. «Аврора», «Диана» и «Паллада» – первые крейсера Российского флота серийной постройки. Они предназначались для действий на океанских коммуникациях и потому обладали хорошей мореходностью и высокой автономностью, однако их вооружение и защита не отвечали требованиям эскадренного боя. Но волею судеб всем трем крейсерам довелось сражаться именно с вражескими броненосными эскадрами.



Во время Русско-японской войны 1904–1905 гг. «Диана» и «Паллада» участвовали в сражении в Желтом море, «Аврора» – в Цусимском бою. «Паллада» была затоплена в Порт-Артуре и позже входила в состав японского флота, а две ее сестры вернулись на Балтику, где их застала Первая Мировая война. В октябре 1917-го «Аврора» произвела исторический холостой выстрел из носового орудия, благодаря которому стала самым знаменитым кораблем отечественного флота...

ISBN 978-5-699-33382-0

