

КРЕЙСЕРЫ

«ДИАНА», «ПАЛЛАДА», «АВРОРА»



СВЕТЛО

А.В.Скворцов

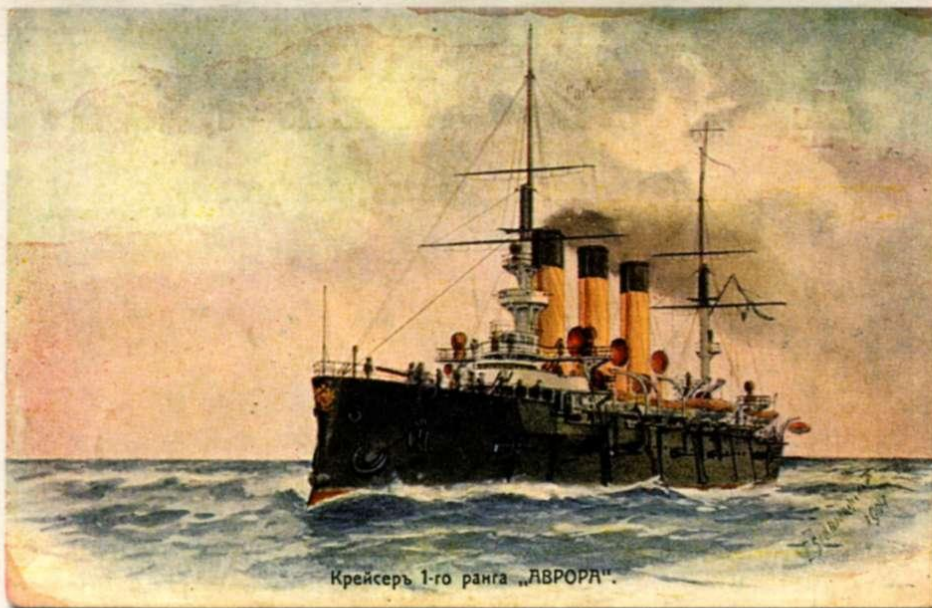
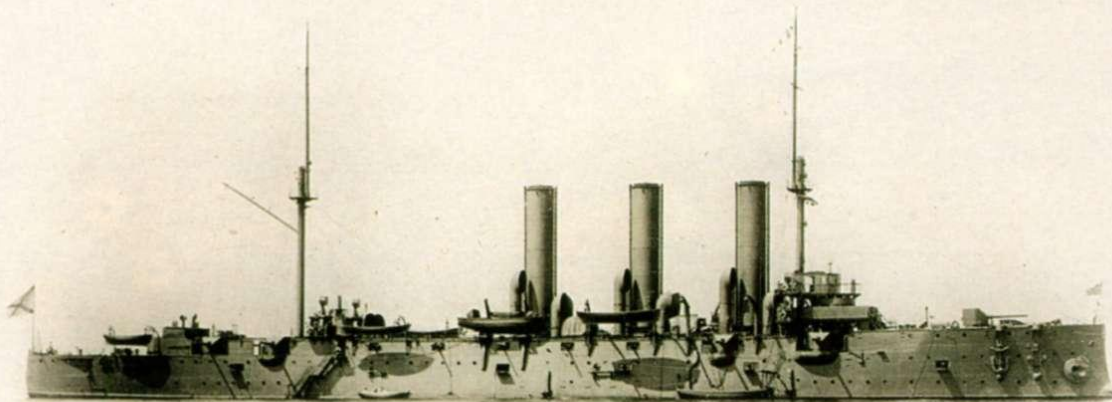
- Проектирование и постройка
- Конструкция крейсеров типа «Диана»
- «Диана» и «Паллада» в 1902—1903 годах
- В обороне Порт-Артура
- В сражении в Желтом море
- Курс на Сайгон
- «Аврора» в Русско-японской войне
- «Диана» и «Аврора» в период между двумя войнами
- В годы Первой мировой войны
- Послесловие



«ЛеКо»

Санкт-Петербург
2005

ДИАНА, ПАЛЛАДА, АВРОРА



Выпуск



2005

КРЕЙСЕРЫ

«ДИАНА», «ПАЛЛАДА», «АВРОРА»

А.В.Скворцов

«ЛеКо»

Санкт-Петербург
2005

Серия основана в 2004 году

С 42 Сковцов А.В. Крейсера «Диана», «Паллада», «Аврора». СПб.: ЛеКо, 2005 — 88 с, ил.
(Сер. Стапель / Под общей редакцией Н.Н.Афонина. Вып. 3).

ISBN 5-902236-22-3

История проектирования, постройки и службы первой серии российских бронепалубных крейсеров, участвовавших в Русско-японской и Первой мировой войнах и приобретших мировую известность участием «Авроры» в событиях октября 1917 года.

***Издательство и авторы выражают искреннюю благодарность Д.М.Васильеву,
Д.Ю.Емелину, С.И.Овсянникову и Ю.А.Жильцову за большую помощь, оказанную
в процессе подготовки издания***

В издании использованы чертежи, выполненные инженером-кораблестроителем
С.И.Овсянниковым

На 2-й стор. обложки: крейсер I ранга «Паллада»; крейсер I ранга «Аврора», репродукция
с открытки С.Всеволожского (из собрания Н.Н.Афонина]

© «Стапель». ООО «ИТД "ЛеКо"», 2005.

© Текст. А.В.Сковцов, 2005.

© Оформление серии. М.А.Богданов, 2005.

© Оформление обложки. Л.А.Унрод, А.Г.Косицин, 2005.

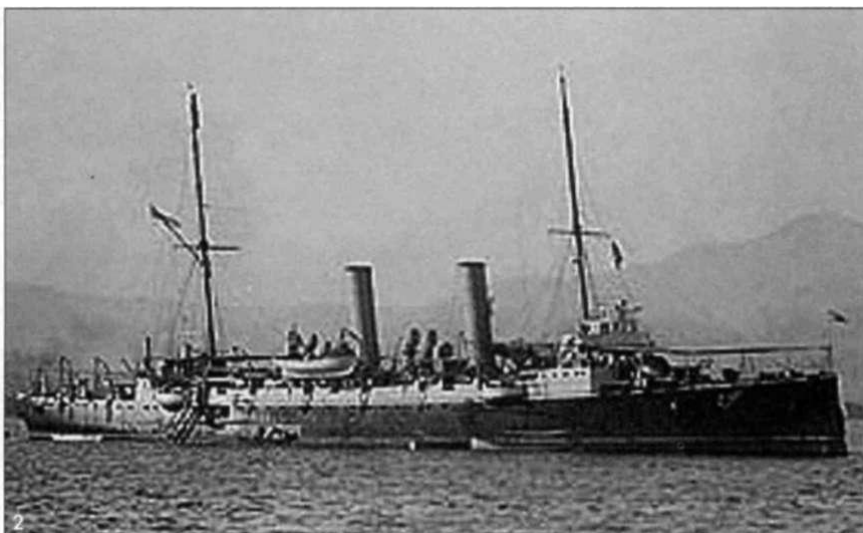
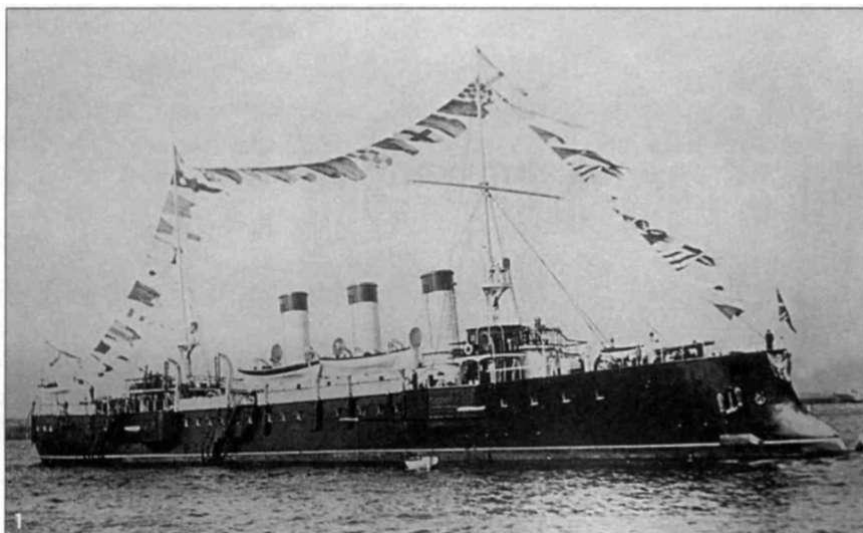
© Варианты окраски корабля. А.Г.Косицин, 2005.

ПРОЕКТИРОВАНИЕ И ПОСТРОЙКА

Петербург, 23 мая 1897 года. Проходят торжества по случаю закладки трех бронепалубных крейсеров: на «Галерном острове» — «Паллады» (головного корабля) и «Дианы»; в «Новом Адмиралтействе» — «Авроры». Ранее имена «Паллада», «Диана» и «Аврора» носили фрегаты Балтийского флота, судьбы которых, так или иначе, оказались связанными с событиями, происходившими на Дальнем Востоке в преддверии и в ходе Крымской войны 1853—1856 годов.

Строительство заложенных в 1897 году крейсеров проводилось в рамках принятой за два года до этого судостроительной программы, «при составлении которой главным руководящим соображением служило уравнивание наших морских сил с германскими и с силами прилегающих к Балтике второстепенных государств»¹. Реализация программы привела бы к пополнению флота в период с 1896 по 1905 год 36 боевыми кораблями, в том числе и девятью крейсерами. Именно в эти годы в России создается такая разновидность крейсеров, как бронепалубные. Флот пополнялся эскадренными броненосцами, тактические соединения которых нуждались в относительно небольших крейсерах для разведывательной службы. Шел поиск компромиссного варианта, поскольку доминировавшая крейсерская доктрина требовала от крейсеров-разведчиков также возможности выполнения длительных океанских рейдов, а соответственно — достаточной мореходности и большой дальности плавания.

Тактико-технические характеристики будущих крейсеров соизмерялись с фактическими параметрами кораблей, создаваемых в крупнейшей морской державе — Великобритании. С 1891 года здесь строились бронепалубные крейсера типа «Arrol» (водоизмещение 3400 т, скорость хода 20 уз, вооружение — два 152-мм и шесть 120-мм орудий].



Через два года началось строительство кораблей типа «Astrea», имевших по сравнению с кораблями предыдущего проекта большую высоту надводного борта и палубу, соединяющую прежние палубы баковой и ютовой надстроек. Это повысило мореходность, позволило поднять выше бортовые орудия. Водоизмещение увеличилось до 4320 т, скорость снизилась до 19,5 уз.

В 1894 году во Франции, по заказу Морского ведомства России, разработали проект бронепалубного крей-

сера водоизмещением 3828 т. Корабль, получивший имя «Светлана», построили для «яхтенной» службы, и он не вполне отвечал требованиям, выдвигавшимся к крейсерам, предназначенным для непосредственного боевого использования. По этой причине руководство Морского министерства сочло излишним заниматься «копированием» на отечественных заводах «французского» корабля и предпочло осуществлять постройку океанских бронепалубных крейсеров по собственному проекту, для чего провело среди российских судостроителей в 1894—1895 годах соответствующий конкурс.

Водоизмещение кораблей в трех признанных лучшими проектах находилось в диапазоне от 7200 до 8000 т, артиллерийское вооружение составляло два—три 203-мм и восемь—девять 120-мм орудий, дальность плавания — 9000 миль, скорость хода — 19 уз. Все представленные на конкурс варианты являлись в современном

понимании техническими предложениями и нуждались в дальнейшей проектной проработке.

Общая военно-политическая обстановка и принятая в связи с ней судостроительная программа 1895 года требовали быстрее создания кораблей, поэтому принимается решение срочно приступить на Балтийском заводе к строительству одного бронепалубного крейсера. «Управляющий Морским министерством остановился на желании иметь крейсер с 2 закрытыми палубами,

1, 2. Крейсер «Светлана» (1) и английский крейсер «Astrea», рассматривавшиеся Морским министерством России в качестве прототипов для постройки серии бронепалубных крейсеров в рамках программы 1895 года (из собрания М.А.Богданова)
The cruiser «Svetlana» (1) and British cruiser «Astrea» considered by the Russian Navy Department as prototypes for building a series of armored deck cruisers according to the Year 1895 program (from the M.A.Bogdanov's collection)

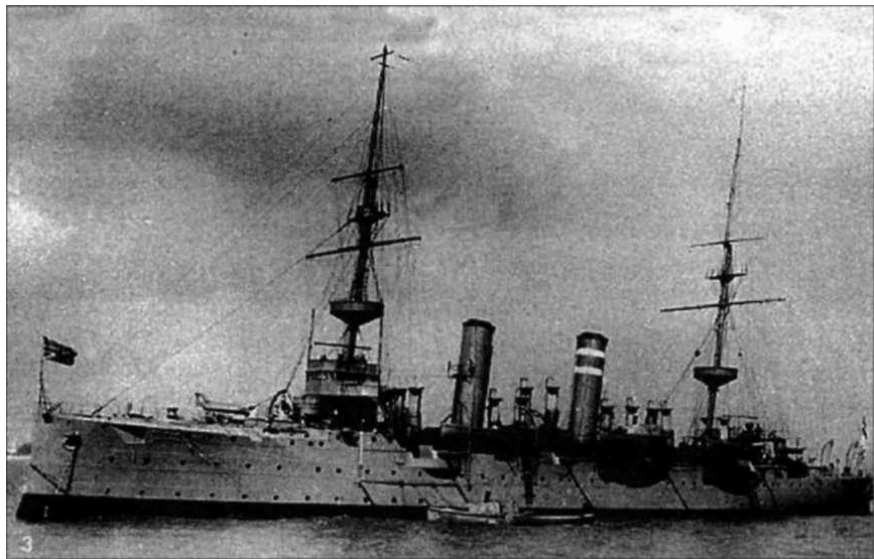
но с артиллерией, сосредоточенной всецело на верхней палубе, то есть иметь крейсер типа "Astrea"... при обязательной 20-узловой скорости и возможно большем районе действия»².

В течение месяца, к 7 мая 1895 года, инженеры завода выполнили и представили в Морской технический комитет (МТК) предварительные проработки проектов крейсеров водоизмещением 4400, 4700, 5600 т и скоростью хода 20 уз. Как отмечалось в пояснительной записке:

«Балтийский завод отступил от предписанного в качестве аналога английского крейсера "Астрея", поскольку [он] среди других новейших крейсеров разных наций не представляет собой тип наивыгоднейший»³.

Через несколько дней в МТК поступил еще один разработанный на заводе эскизный проект корабля водоизмещением 6000 т и скоростью хода 20 уз, прототипом для которого послужил более новый, чем «Astrea», спущенный на воду 1895 году английский крейсер «Talbot». При водоизмещении 5600 т (нормальные запасы угля 550 т), главных размерениях 110,9 x 16,5 x 7,0 м, мощности машин 9600 л.с. он развивал скорость 19,5 уз и имел на вооружении одиннадцать 152-мм, девять 75-мм, семь 47-мм орудий, один надводный и два подводных торпедных аппарата; полный запас топлива в 1000 т обеспечивал дальность плавания 5300 миль. Толщина брони карапасной палубы равнялась 38 мм (76 мм на скосах), численность экипажа достигала 450 человек.

В представленном Балтийским заводом проекте артиллерийское вооружение состояло из двух 203-мм и восьми 152-мм орудий, двадцати семи 57-мм орудий. Этот вариант, с учетом предписания генерал-адмирала великого князя Алексея Александровича заменить 203-мм



орудия на 152-мм, и послужил основой для дальнейшей разработки.

В течение года шло согласование главных размеров, формы обводов, вместимости корпуса, расположения помещений, водоизмещения, массовых составляющих нагрузок, мощности машин, паропроизводительности котлов, состава вооружения и других параметров. За этот период несколько раз меняются главные размеры и форма обводов, расчетная высота метacentра; трехвальная энергетическая установка заменяется двухвальной, а затем вновь трехвальной; водоизмещение в процессе проектирования последовательно составляло 6000, 6080, 6006, 6500, 6540 т и в итоге достигло 6630 т.

Проведенные в Опытном бассейне испытания изготовленной по теоретическому чертежу Балтийского завода модели показали, что для достижения 20-узловой скорости необходима установка паровых машин суммарной мощностью 12 639 л.с. Инженеры бассейна разработали другой теоретический чертеж, и испытания изготовленной по нему модели показали достаточность мощности машин в 11 828 л.с, но из-за низкого положения метacentра МТК отверг теоретический чертеж

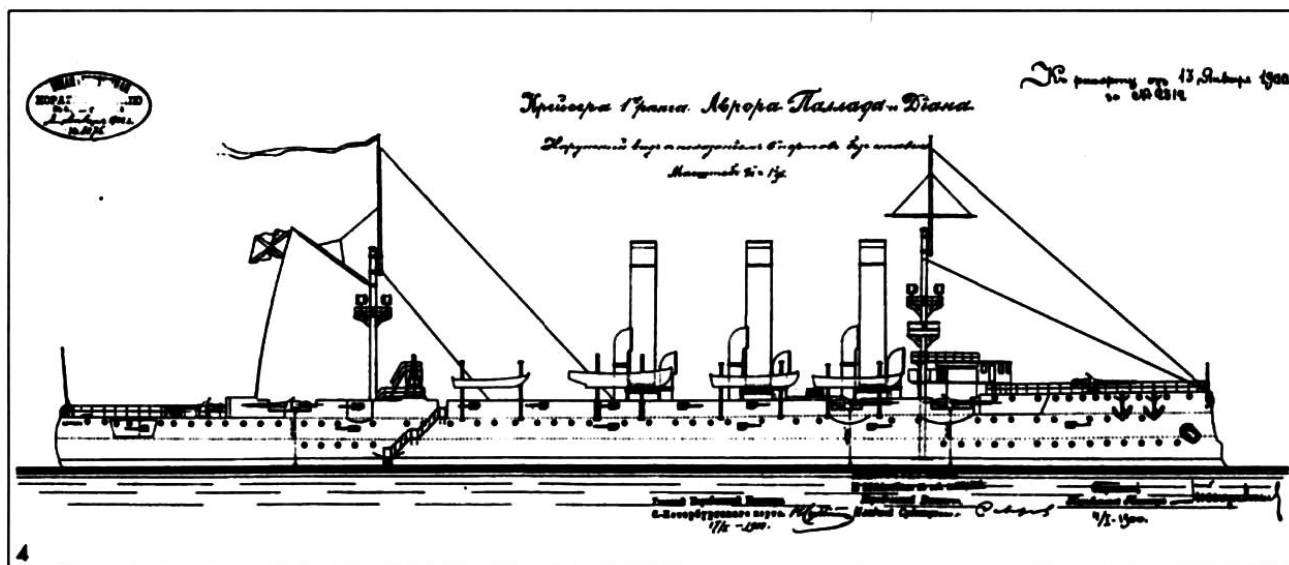
3. Английский крейсер «Talbot», принятый как прототип для проекта Балтийского завода (из собрания М.А.Богданова)
The British cruiser «Talbot» taken as a prototype for the Baltic Yard project (from the M.A.Bogdanov's collection]

Опытового бассейна и оставил вариант Балтийского завода, который в последующем подвергся некоторым изменениям, в частности «заострению» оконечностей и «уширению» средней части корпуса. Франко-Русскому заводу заказали изготовление и монтаж машин и котлов главной энергетической установки, несмотря на результаты модельных испытаний, суммарной мощностью лишь 11 300 л.с. В предварительно предложенном заводом проекте мощность равнялась 12 500 л.с., но в марте 1896 года на заседании МТК утвердило проект трехвальной энергетической установки суммарной мощностью 11 610 л.с. с 24 паровыми котлами Бельвиля.

Неоднократно пересматривался и состав артиллерийского вооружения. Первое изменение утверждено еще в мае 1895 года генерал-адмиралом варианта произошло в феврале 1896 года. На запрос начальника Главного управления кораблестроения и снабжений (ГУКиС) П.П.Тыртова председатель МТК К.П.Пилкин предложил новый вариант комплектации артиллерии: по шесть 152-мм и 120-мм, 27 47-мм и восемь 37-мм орудий, две 63,5-мм десантные пушки системы Барановского. В апреле 1896 года в Морском министерстве изучаются ставшие незадолго до того известными тактико-

технические элементы новых германских бронепалубных крейсеров водоизмещением 5600—6100 т. Потенциальные противники российских кораблей имели на вооружении орудия более крупных калибров: по два 210-мм и по шесть 150-мм. В связи с этим принимается решение усилить артиллерию заменой 47-мм орудий 75-мм, а из-за отсутствия налаженного производства 120-мм орудий все шесть установок этого калибра заменить четырьмя 152-мм. Таким образом, в мае 1896 года проектное вооружение крейсера состояло из 10 152-мм, 20 75-мм и восьми 37-мм орудий.

В целом основные параметры корабля определились к весне 1896 года, и 20 апреля МТК утвердил спецификационный проект бронепалубного крейсера водоизмещением 6630 т. Но еще за год до этого принимается решение строить крейсер не на Балтийском заводе, а в освободившемся после спуска броненосца «Петропавловск» эллинге «Галерного островка». Через полгода последовало новое решение — закладывать в эллингах «Галерного островка» уже два крейсера (будущие «Диана» и «Паллада»), а в начале июня 1896 года последовало предписание заложить в Новом Адмиралтействе третий крейсер проекта (будущую «Аврору»), корабли ко-



4. Крейсера «Аврора», «Паллада» и «Диана». С чертежа, датированного январем 1900 года (из фондов РГАВМФ)

The cruisers «Aurora», «Pallada» and «Diana» according to the drawing dated January 1900

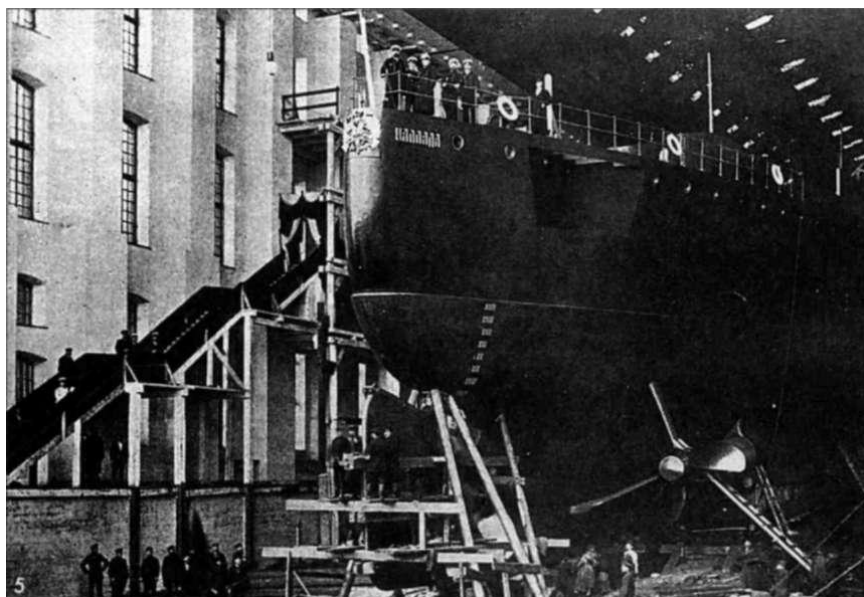
(from the materials of the Russian State Naval Archives)

торого обобщенно, в отличие от традиционного, принято называть по имени не первого, а второго корабля серии — крейсеры типа «Диана».

К разбивке плаза приступили еще до утверждения спецификационного проекта, 10 апреля 1896 года; непосредственные работы по формированию корпусов на «Галерном острове» начались в июле, а в Новом Адмиралтействе — в октябре. Сталь для «Паллады» поступала с Александровского сталелитейного завода в Петербурге, для «Дианы» — с Адмиралтейских Ижорских заводов, для «Авроры» — с обоих заводов. Броня для элеваторов изготовлялась теми же Ижорскими заводами, но из-за их большой загруженности палубную броню пришлось заказывать во Франции на заводе «Шатильон-Комантри». Штевни и кронштейны заказали частному заводу Я.С.Пульмана.

Окончательно с величиной проектного водоизмещения и составом артиллерийского вооружения определились уже в период проведения стапельных работ. В ноябре 1896 года на основании плазовой разбивки корпуса строитель «Паллады» А.И.Мустафин выполнил подробный расчет водоизмещения и составляющих массовых нагрузок. Выявился перегруз в 182,5 т относительно заявленных 6630 т.

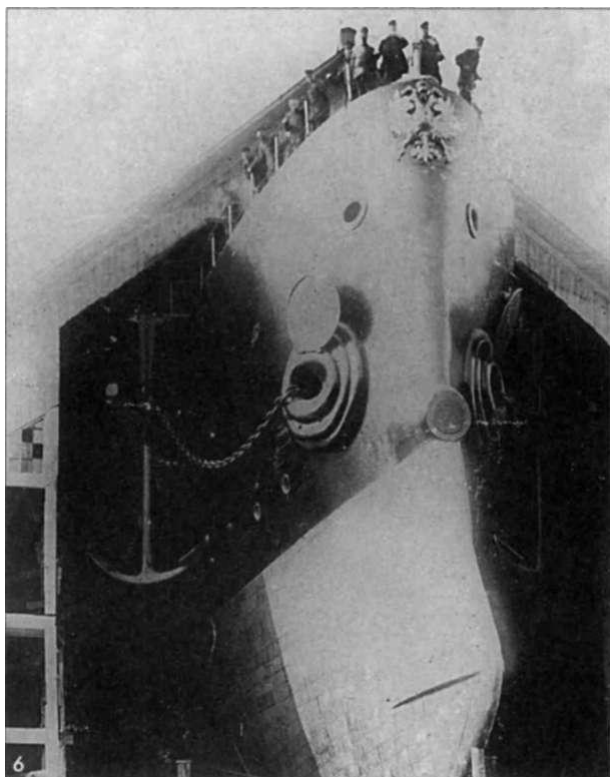
Исходя из этого, МТК принимает решение: снизить нормальные запасы угля до 800 т; запасы провизии рассчитывать исходя из меньшей, 75-суточной, потребности экипажа; установить не десять, а восемь 152-мм орудий; отказаться от использования орудийных щитов (что давало совершенно мизерную экономию в 9,6 т) и при полученном за счет предпринятых мер снижении мас-



совых нагрузок нормальным водоизмещением считать 6731 т.

Наибольший объем работ по формированию корпусов «Паллады» и «Дианы» приходится на 1898 год. Следует отметить, что выполнявшиеся не столь быстро, как хотелось, стапельные работы отчасти сдерживались и из-за медленной, по причине нехватки чертежников, разработки чертежей, затем длительного ожидания утверждения их МТК. При создании рабочей конструкторской документации и в ходе строительства возникали новые соображения. С 98 на 109 шп. перенесли два кормовых бортовых 152-мм орудия, что увеличило их сектора обстрела, и усилили ретирдную артиллерию четырьмя 75-мм орудиями: одну пару установили на спонсонах верхней палубы на 101 шп., другую — в адмиральском салоне. В трюме между 31 и 35 шп. создали центральный боевой пост, линии связи которого с боевой рубкой разместили в бронированной трубе. Принимается решение установить на ходовом мостике не предусмотренную первоначально ходовую рубку, затем — ходовой мостик с ходовой рубкой расположить не перед, а над боевой рубкой.

5. Крейсер «Паллада» в эллинге «Галерного острова» перед спуском на воду. 14 августа 1899 года (из собрания М.А.Богданова)
The cruiser «Pallada» in the Galley Islet covered-in berth before launching. August 14, 1899 (from the M.A.Bogdanov's collection)



В период проведения стапельных работ отказались от использования в водоотливных системах общекорабельной магистральной трубы. МТК еще в марте 1897 года отказался от применения старой схемы на вновь строящихся кораблях, но решение применить и на крейсерах типа «Диана» новую автономную схему удаления из корпуса больших объемов воды принял лишь спустя два года — в марте 1899. Это решение позволило, наконец, разработать чертежи водоотливной системы, установить на «Палладе» и «Диане» забортную арматуру и приступить к подготовке кораблей к спуску.

10 августа 1899 года комиссия осмотрела подготовленное за три месяца до того спусковое устройство «Паллады» и потребовала обновить насалку в подводной и надводной ее частях, а также провести водолазное обследование акватории в районе спуска. На выполнение этих работ ушло несколько дней, и, наконец, в 11 ч 15 мин 14 августа 1899 года состоялся спуск «Паллады». «Перегиба [корпуса] и течи не оказалось. Углубление форштевнем 12'6" [3,81 м], углубление ахтерштевнем 15'9" [4,80 м]..., [но] при

отдаче якоря крейсера 1-го ранга "Паллада" во время спуска его на воду лопнуло концевое звено второй смычки [якорной цепи]»⁴. По мнению комиссии, позднее осматривавшей цепь, а затем испытывавшей ее на растяжение, единственной причиной разрыва были «чрезвычайные усилия, которые получил канат (точнее цепь. — А.С.) крейсера при спуске»⁴.

Через полтора месяца, в 10 ч 50 мин 30 сентября, на воду сошла «Диана». В этот раз все прошло без инцидентов. Углубление носом составило 3,30 м, кормой



6. Крейсер I ранга «Аврора» в эллинге Нового Адмиралтейства (из собрания Н.Н.Афонина)
The cruiser of the 1st class «Aurora» in the New Admiralty covered-in berth (from the N.N.Afonin's collection)

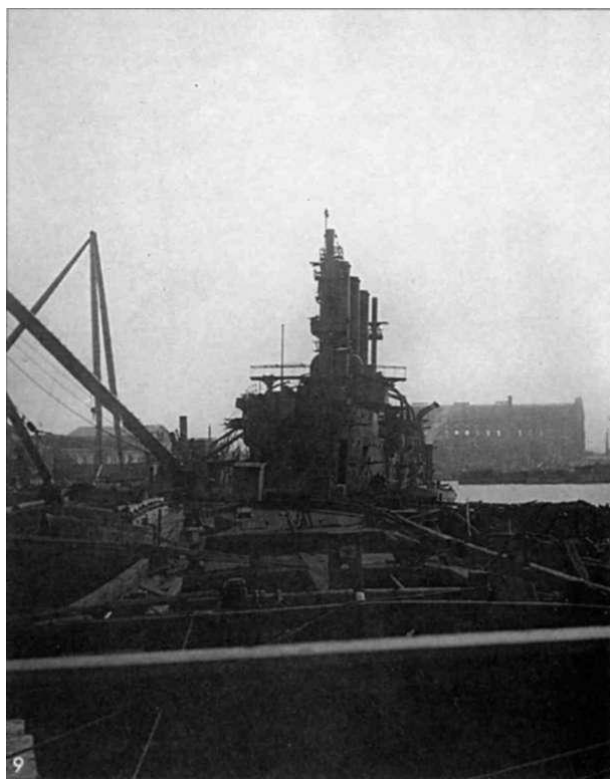
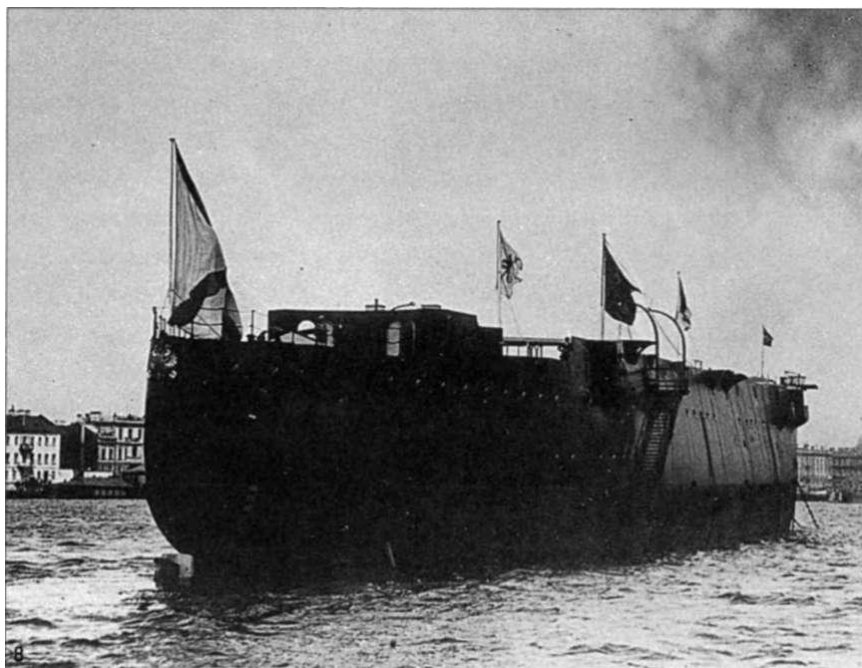
7. Спуск на воду крейсера «Аврора». 11 мая 1900 года (из собрания М.А.Богданова)
Launching of the cruiser «Aurora». May 11, 1900 (from the M.A.Bogdanov's collection)

Крейсеры «Диана», «Паллада», «Аврора»

4,65 м. Если на сборку корпусов «Паллады» и «Дианы» ушло три года, то корпус «Авроры» собирали на стапеле более трех с половиной лет и спустили на воду 11 мая 1900 года.

В связи с принятием в 1898 году решения о срочном увеличении корабельного состава Тихоокеанской эскадры, корабли типа «Диана» стали предназначаться для службы в составе этого тактического соединения Балтийского флота. В апреле 1900 года Главный морской штаб (ГМШ), торопясь отправить крейсера на Дальний Восток, включает «Палладу», как вскоре оказалось, поспешно, в состав Отряда назначенных к испытаниям кораблей. Из ответа МТК на запрос штаба о сроках готовности крейсера выяснилось, что «Паллада» может быть пригото-влена к безопасному плаванию в Отряде для испытаний судов флота в сентябре месяце текущего 1900 года. Окончательное же изготовление крейсера «Паллада» во всех деталях... для дальнего плавания и службы [в составе эскадры] Тихого океана, как зависящие от... [результатов] пробных испытаний в Отряде, может быть выполнено разве поздней осенью 1900 года³, то есть ко времени начала ледостава в Финском заливе.

Несмотря на столь оптимистические прогнозы, к июлю 1900 года на «Палладе» еще не собрали рулевую паровую машину, не оборудовали электрический рулевой привод и якорное устройство, не смонтировали, из-за неготовности фундаментов, динамо-машины, не приступали на корабле и к монтажу оборудования для погрузки угля. Шел монтаж шлюпбалок, но вследствие большой высоты элеваторов требовалось заменить балки для 12-весельных катеров. Монтаж боевой рубки не позво-



8. «Аврора» на воде (из собрания Н.Н.Афонина)

«Aurora» afloat (from the N.N.Afonin's collection)

9. Крейсер «Аврора» в достройке у набережной завода (из собрания Н.Н.Афонина)

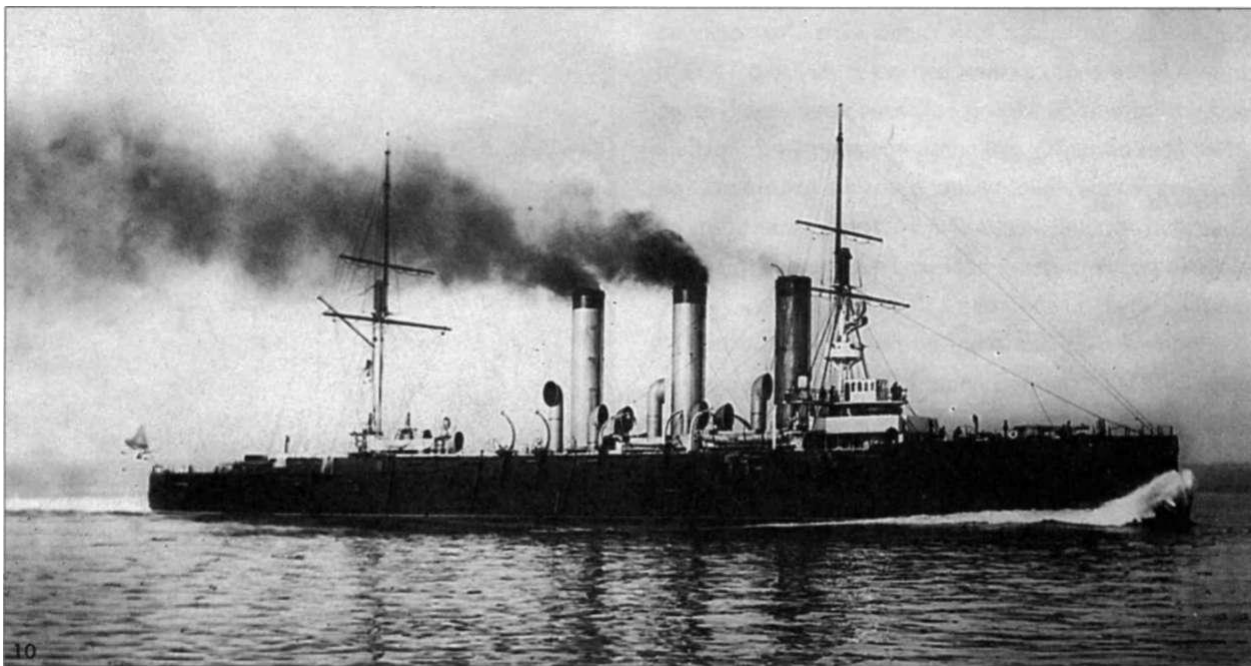
The cruiser «Aurora» when completing at the yard quay (from the N.N.Afonin's collection)

лял приступить к установке носового мостика и ходовой рубки на нем. Медленно продвигались работы по оборудованию артиллерийских погребов, а броня элеваторов вовсе отсутствовала на заводе. К тому времени на завод доставили лишь два 75-мм орудия (одно сразу же установили на корабле), но срок доставки остальных оставался неизвестным, как не был известен и срок прибытия портовых стачек для тех же 75-мм орудий. Не установили на место изготовленные Металлическим заводом мачты, причем рангоут для мачт еще не заказывался. Не поступили к тому времени на завод и броневые крышки машинных люков, хлебопекарня, рефрижератор; к установке водоопреснителей, как и торпедных аппаратов, еще не приступали. Монтаж поступавшего с машиностроительных предприятий судового оборудования постоянно задерживался по причине поздней готовности под монтаж фундаментов и корпусных конструкций, что прямо связывалось с отставанием в разработке чертежей.

На «Палладе» с «Дианой» несколько лучше обстояло дело с проведением работ на главных энергетиче-

ских установках; летом 1900 года Франко-Русский завод закончил монтаж машин и котлов, провел их испытания на швартовах. По-видимому, исходя из этого, председатель МТК вице-адмирал И.М.Диков в июле того же 1900 года в очередной раз заверил управляющего Морским министерством П.П.Тыртова в возможности испытать «Палладу» в октябре и в ноябре отправить ее на Дальний Восток. Но лишь через год — 19 сентября «Паллада» и 10 октября 1901 года «Диана» — сумели выйти в море на заводскую пробу машин.

В октябре того же года прошли испытания артиллерии (тремя выстрелами каждым из орудий) и энергетических установок обоих крейсеров. Три главные паровые машины «Паллады» в ходе проб на шестичасовое поддержание наибольшей скорости развили суммарную мощность 13 100 л.с., что более чем на 10% превысило требования спецификации. Как зафиксировано в акте испытаний; «За 25 мин до конца испытания машин отделились гайки на болтах у одного фланца питательной трубы котлов левой кормовой кочегарки, вследствие чего



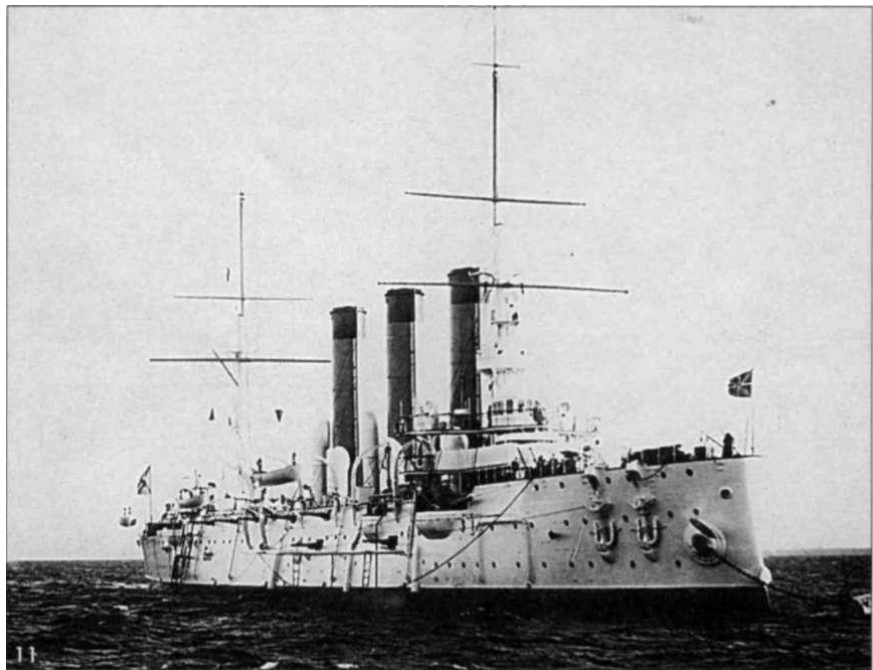
10. Крейсер I ранга «Паллада» во время испытаний (из собрания М.А.Богданова)
The cruiser of the 1st class «Pallada» during her trials (from the M. A. Bogdanov's collection)

Крейсеры «Диана», «Паллада», «Аврора»

был выгребен жар из топок четырех котлов, и испытание было закончено без них»⁶, но и при этом суммарная мощность машин осталась на прежнем уровне.

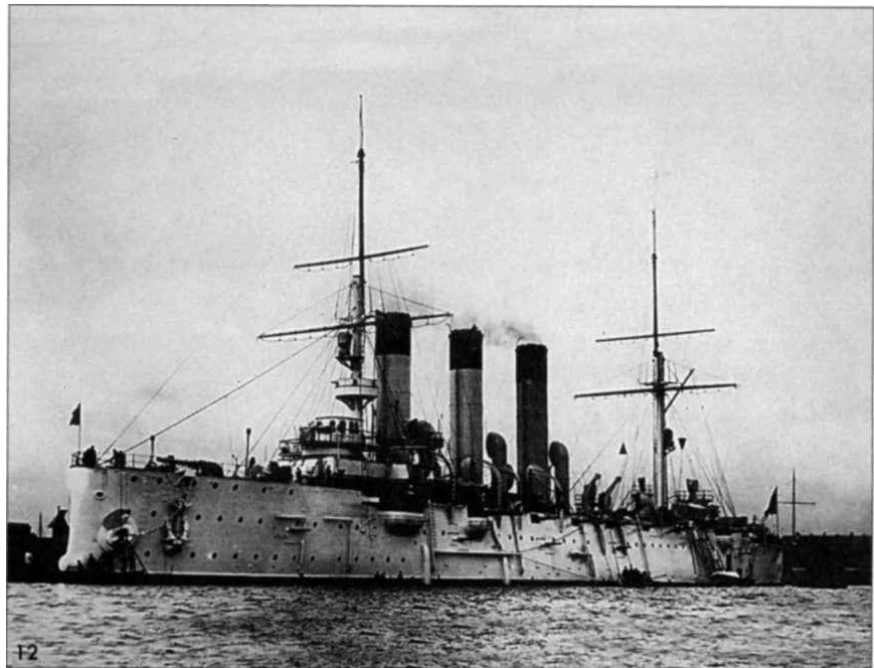
Не без поломок прошло и испытание «Дианы»: через 30 мин после его начала выходит из строя левая машина: выскочил с места штырь клапана детандера. После соответствующего ремонта испытания возобновились, но по-прежнему «стучали» детандеры как левой, так и средней машин. Выявились неполадки и в работе котлов: из четырех котлов левого борта носовой кочегарки периодически уходила вода через водомерные трубы. Несмотря на поломки, машины «Дианы» развили суммарную мощность в 12 200 л.с., «причем число этих сил, в особенности на крейсере "Диана", далеко не предельное»⁷.

Однако оба корабля не смогли достичь проектной скорости: у «Поллады» средняя наибольшая скорость при водоизмещении 6722 т равнялась 19,17 уз, «Диана» в ходе испытаний, имея водоизмещение 6657 т, достигла лишь 19-узлового рубежа. Но и эту скорость «Дианы» нельзя считать определенной достаточно достоверно, поскольку из-за ненастной погоды ее замеряли не по створным знакам мерной мили, а только по механическому лагу.

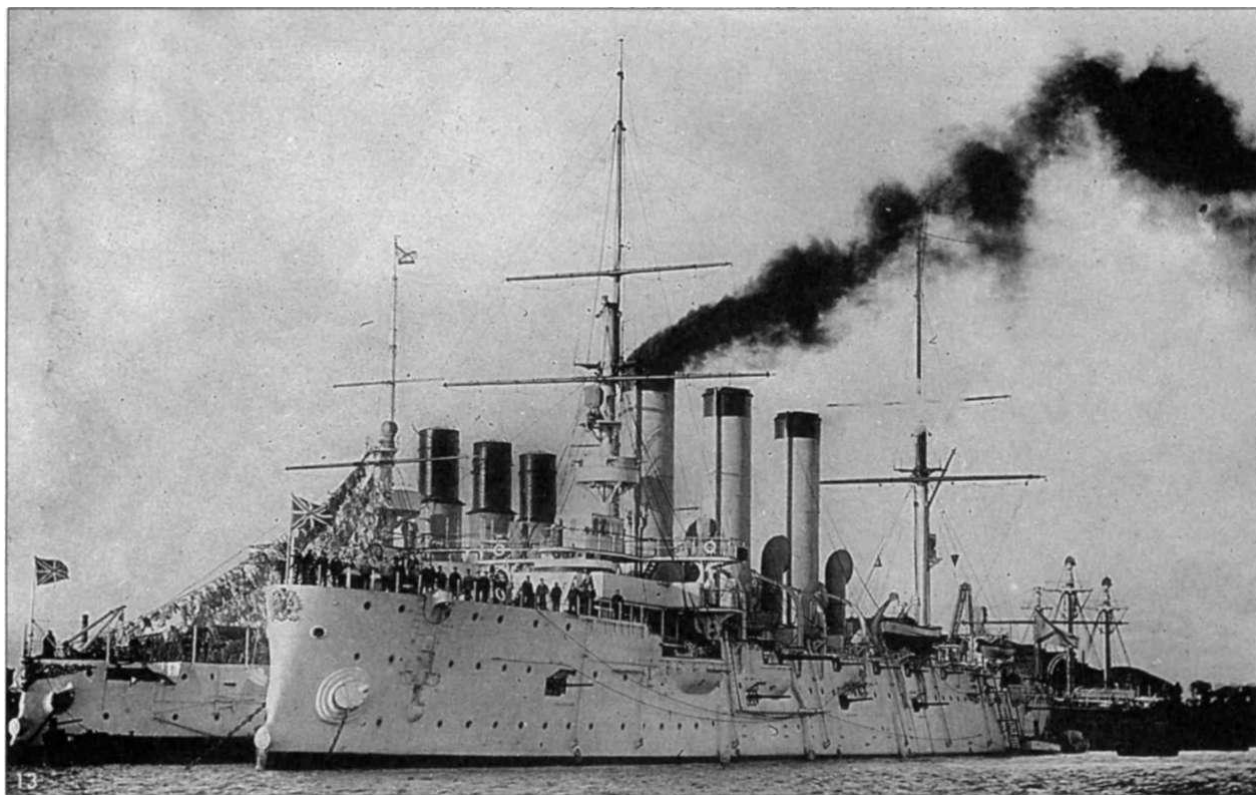


11

Если строительство «Паллады» и «Дианы» осуществлялось одновременно, фактически серией из двух кораб-



11, 12. Крейсеры I ранга «Диана» (11) и «Аврора» после вступления в строй (из собрания Н.Н Афонина)
The cruisers of the 1st class «Diana» (11) and «Aurora» after commissioning (from the N.N Afonin's collection)



лей, то «Аврора», по сути, являлась дополнительно строящимся кораблем проекта. Но вопреки логике, при которой создание промышленностью каких-либо технических изделий по использовавшимся ранее чертежам и отработанным технологиям идет быстрее, чем головных образцов, «Аврора» строилась с все более нарастающим отставанием относительно строительства «Паллады» и «Дианы» и только 18 сентября 1903 года завершило все испытания. 14 июня 1903 года при испытании на 6-часовое поддержание наибольшей скорости и водоизмещении, превышающем проектное на 166 т, паровые машины крейсера развили мощность 11 971 л.с,

что позволило ему достичь 19,2 уз — немногим более скорости однотипных с ним кораблей.

Необходимо отметить, что двумя годами ранее, в октябре 1901 года, завершение ходовых испытаний «Паллады» и «Дианы» еще не означало готовности этих кораблей уйти в дальнее плавание — ровно год, а не месяц, как думалось ранее, потребовался на окончание достроечных работ, заказ и погрузку различных запасных частей и предметов снабжения, непосредственную подготовку «Дианы» и «Паллады» к переходу на Тихий океан. Лишь осенью 1902 года оба крейсера покинули Балтику — один из них навсегда.

13. Крейсер «Паллада» и броненосец «Ретвизан» перед уходом на Дальний Восток (из собрания Н.Н. Афонина)
The cruiser «Pallada» and ironclad «Retvizan» before putting out to the Far East (from the N.N.Afonin's collection)

КОНСТРУКЦИЯ КРЕЙСЕРОВ ТИПА «ДИАНА»

Крейсеры «Диана», «Паллада» и «Аврора» архитектурой, размещением оборудования, компоновкой помещений, конструкцией корпуса существенно не отличались от других 6000-тонных бронепалубных крейсеров того времени. Корабли имели традиционную баковую надстройку и три палубы — верхнюю, батарейную и броневую карапасную. По периметру броневой палубы, над ее скосами, шла платформа обрамляющая вдоль бортов и в оконечностях ее горизонтальные участки. Еще две платформы (по одной в оконечности) находились в трюме. Внутреннее пространство трюма делилось на отделения 13 поперечными переборками. Объем в пространстве от броневой до батарейной палуб делился на четыре главных отсека: носовой, протяженностью от форштевня до 35 шп., отсек котельных отделений — до 75 шп., отсек машинных отделений — до 98 шп., далее до ахтерштевня — кормовой.

Наружная обшивка корпуса состояла из стальных листов длиной до 6,4 м. Горизонтальный киль имел два слоя: внутренний толщиной 13 мм в средней части и 10 мм в оконечностях; наружный — соответственно 16 и 14 мм. Остальные листы обшивки имели толщину от 10 до 13 мм.

В подводной части корпус был обшит 102-мм тиковыми досками и поверх них — 1-мм медными листами. Штевни отлили из бронзы. Внешние кили протянулись вдоль скул на 39,2 м. Вертикальный киль состоял из листов высотой 1,0 м и толщиной 11 мм. Толщина днищевых стрингеров (по три на борт) равнялась 10 мм.

Поперечный набор расставили со шпацией 914,4 мм (3 фута). Его листовые детали (кницы, бракеты, полосы) имели толщину от 6 до 10 мм. Второе дно простиралось по длине от 22 до 98 шп., а по ширине — между вторыми днищевыми стрингерами.



Настилы палуб и платформ имели толщину (включая толщину палубных стрингеров) от 5 до 19 мм, во внутренних помещениях поверх стального настила лежал линолеум. Тиковые доски верхней палубы были толщиной 76 мм, палубы бака — 64 мм. Толщина тикового настила в районе шпилей равнялась 144 мм, а вокруг орудий верхней палубы, кнехтов и битенгов настелили 89-мм дубовые доски.

Броневые плиты, уложенные поверх стального настила броневой палубы, имели толщину 38 мм в горизонтальной части, на скосах 50,8 мм и 63,5 мм на скосах непосредственно у борта, гласисы машинных люков — 25,4 мм. Кожухи дымовых труб, шахты элеваторов, приводы систем управления над броневой палубой прикрывались 38-мм броневой защитой. Труба из боевой рубки в центральный пост имела 89-мм стенки. Броня барбета боевой рубки и траверзный лист, прикрывавший

вход в рубку, были толщиной 152 мм. За кормовой рубкой, поперек верхней палубы, установили защитный траверз из 16-мм стальных листов.

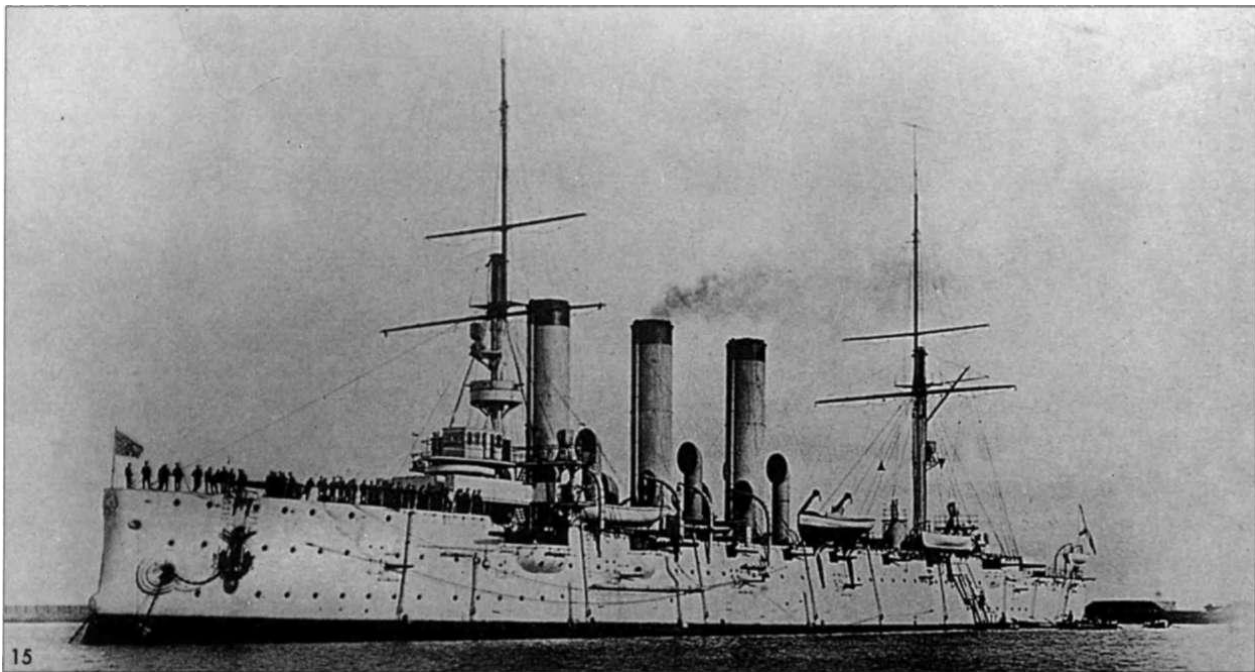
Артиллерийское вооружение каждого корабля состояло из восьми 152-мм орудий системы Канэ с длиной ствола 45 калибров, 20 75-мм орудий, также системы Канэ, с длиной ствола 50 калибров, восьми (установленных на марсе и мостиках) одноствольных 37-мм орудий Гочкиса и двух десантных 63,5-мм пушек Барановского. Техническая скорострельность (без затрат времени на наводку орудия) 152-мм орудий равнялась 5 выстр./мин при механизированной подаче боезапаса и 2 — при ручном приводе элеваторов; для 75-мм орудий эти значения равнялись соответственно 10 и 4 выстр./мин.

Общий боезапас 152-мм орудий рассчитывался на выполнение 1414 выстрелов и размещался в четырех погребах. Заряжание было раздельное: снаряды бронебойные, фугасные и шрапнельные массой 41,4 кг и пороховой заряд в гильзах. Унитарные патроны к 75-мм орудиям (снаряды только бронебойные массой 4,9 кг), общим количеством 6240 штук, хранились в восьми погребах. Боезапас 37-мм пушек и пушек Барановского составлял соответственно 3600 и 1440 патронов. Беседки со снарядами и гильзами к 152-мм орудиям и беседки с патронами к 75-мм орудиям при помощи лебедок с электрическими приводами через элеваторы подавались на верхнюю и батарейные палубы и по системе монорельсовых направляющих развозились к орудиям.

Системы управления артиллерийским огнем, регулировавшие как стрельбу отдельных орудий или плутонов, так и корабля в целом изготовили на Петербургском электромеханическом заводе «Н.К.Гейслер и К^о».

Вооружили крейсера и торпедными аппаратами: по одному надводному в форштевне и по два, установленных побортно, подводных. Боезапас составлял восемь 381-мм самоходных мин Уайтхеда (торпед) образца 1898 года. В минное вооружение включались и сферические мины заграждения: тридцать пять хранившихся

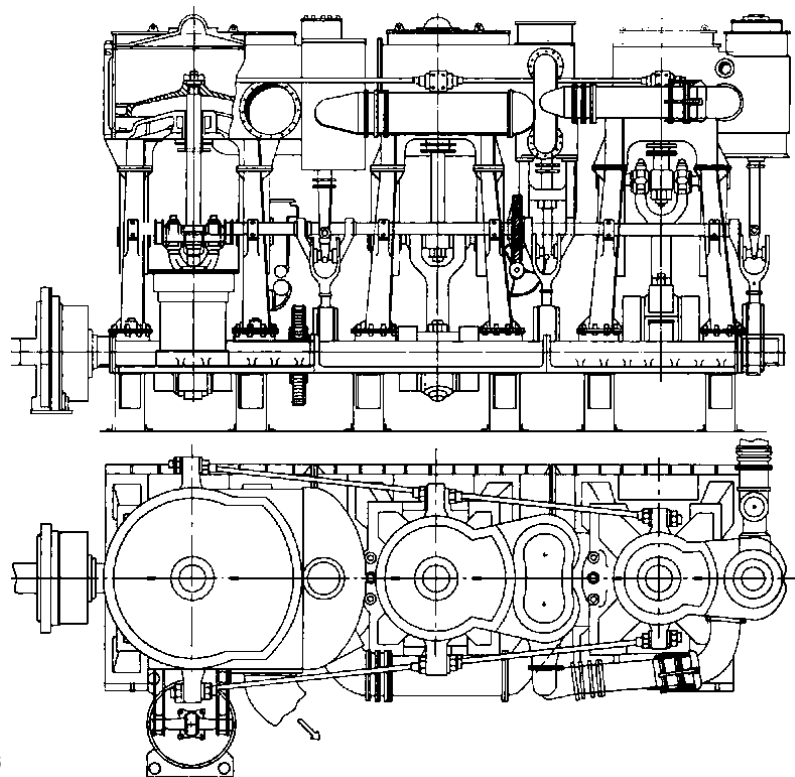
14. Форштевень крейсера «Аврора» (из собрания С.И.Овсянникова)
The stem of the cruiser «Aurora» (from the S.I.Ovsyannikov's collection)



15

в трюме мин предназначались для установки с плотиков или шлюпок и катеров корабля.

Каждый крейсер имел три паровые трехцилиндровые машины тройного расширения суммарной мощностью 11 610 л.с. При давлении пара за входным детандером (понижающим редуктором) 12,9 атм и частоте вращения валов 135 об/мин они должны были обеспечить скорость хода 20 уз. Конденсация отработанного пара по выходе из машин осуществлялась тремя конденсаторами (холодильниками), по одному на каждую машину, с общей охлаждающей поверхностью 1887,5 м². Для прокачки забортной воды через полость



16

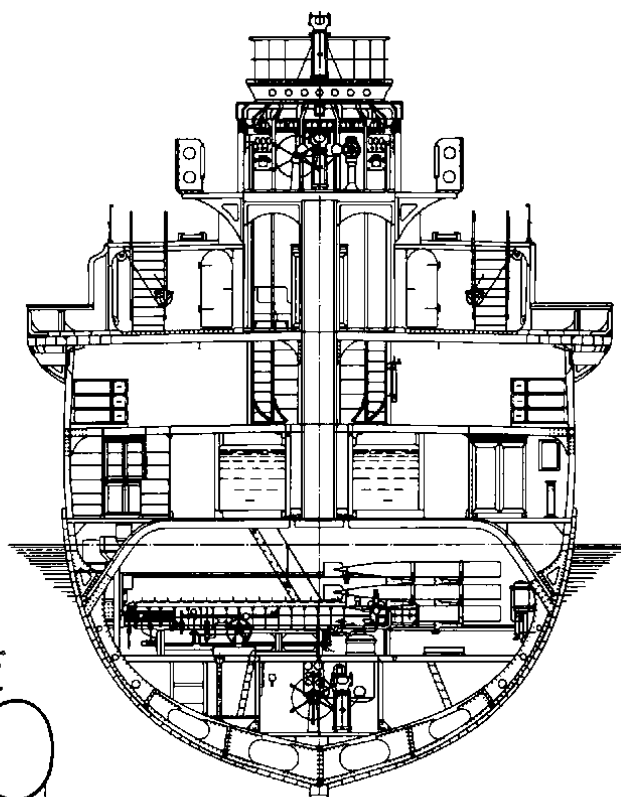
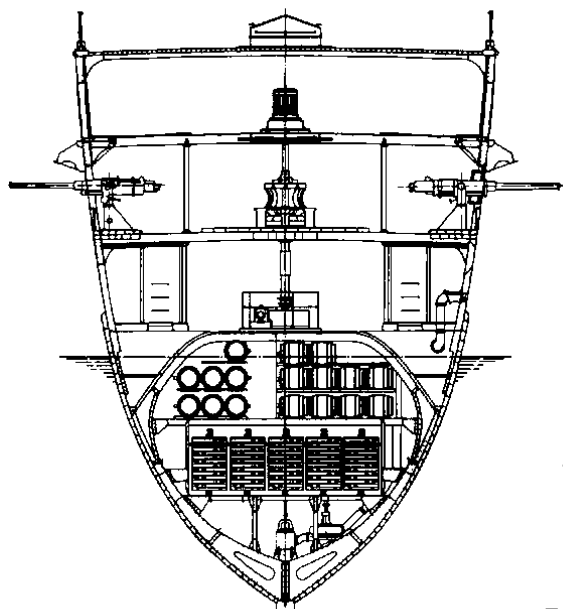
15. Крейсер I ранга «Паллада» (из собрания Н.Н.Афонина)
The cruiser of the 1st class «Pallada» (from the N.N.Afonin's collection)

16. Главная паровая машина крейсеров типа «Диана»
The main steam engine of the «Diana» type cruisers

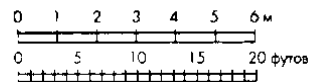
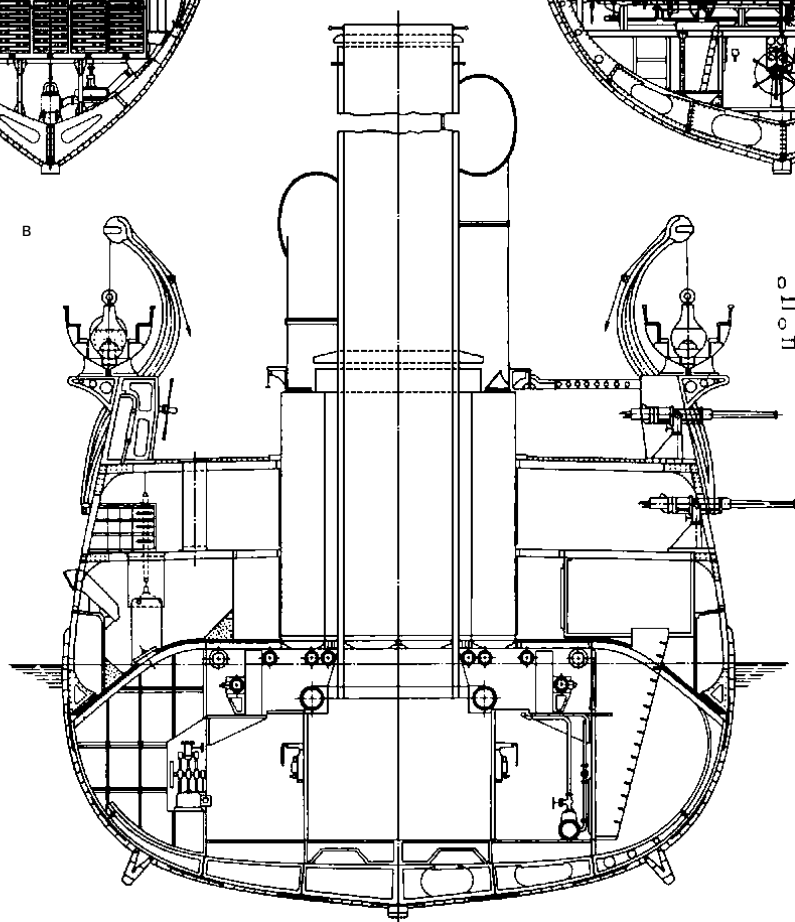
а

б

16



в



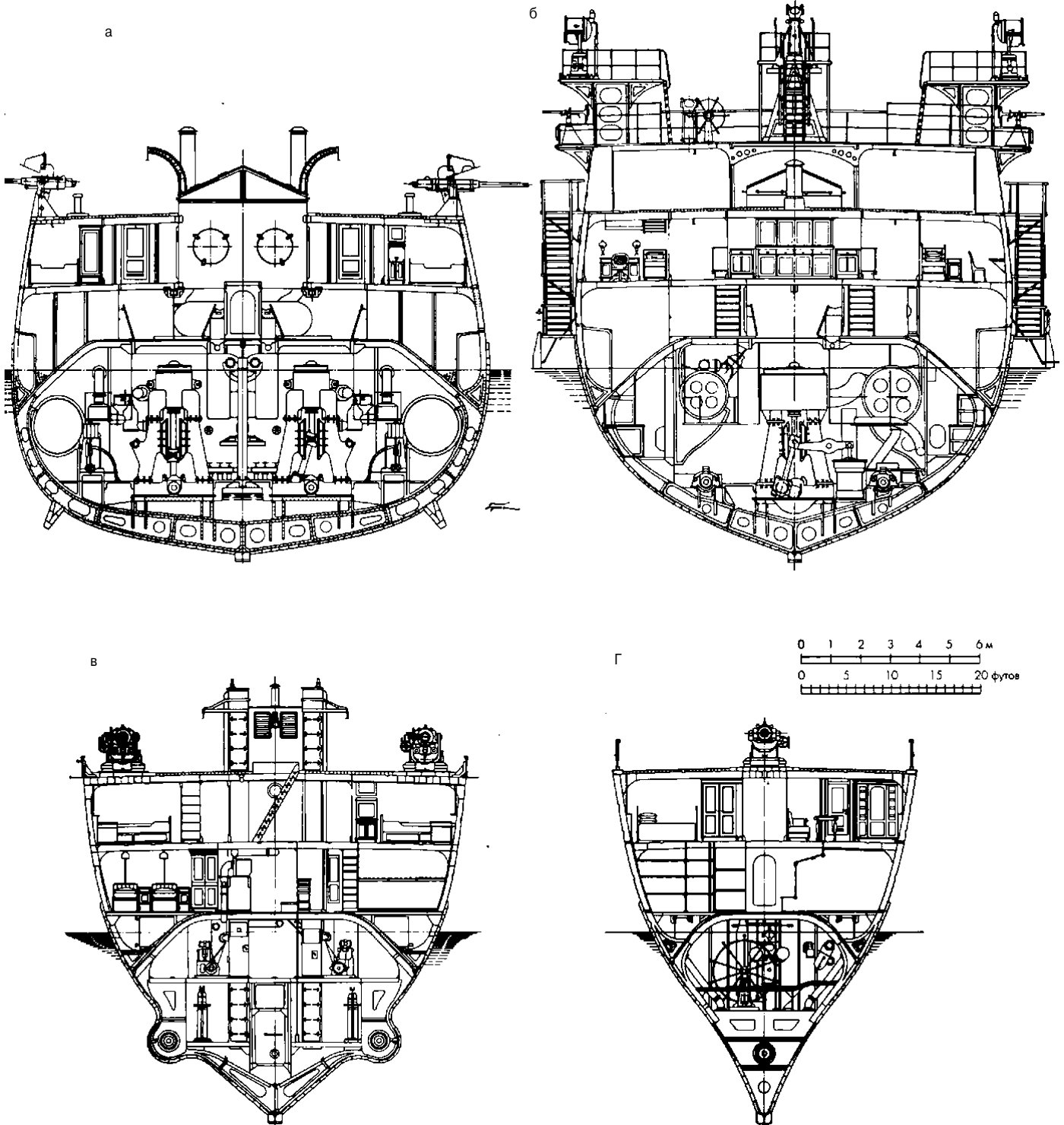
Крейсеры I ранга типа «Диана». Поперечные сечения: а — по 19 шп.; б — по 32 шп.; в — по мидель-шпангоуту.

Масштаб 1:200 (РГАВМФ. Ф.876. Оп.45. Д. 133, 134, 231)

The «Diona» type cruisers of the 1 st class. Cross sections: а — at Frame 19; б — at Frame 32; в — at middle section.

Scale 1:200 (from the materials of the Russian State Naval Archives)

Крейсеры «Диана», «Паллада», «Аврора»



17

Крейсеры I ранга типа «Диана». Поперечные сечения: а — по 79 шп.; б — по 96 шп.; в — по 109 шп.; г — по 119 шп.

Масштаб 1:200 (РГАВМФ. Ф.876. Оп.45. Д. 136, 136, 137, 138)

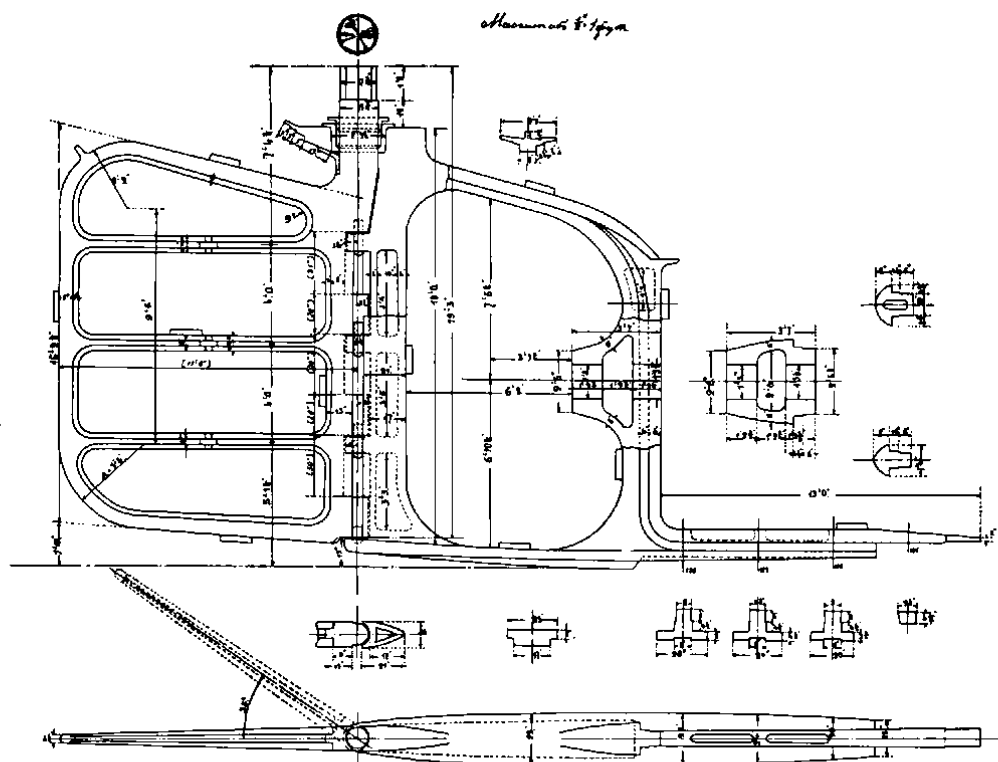
The «Diana» type cruisers of the 1 st class. Cross sections: а — at Frame 79; б — at Frame 96; в — at Frame 109; г — at Frame 119.

Scale 1:200 (from the materials of the Russian State Naval Archives)

Конструкция крейсеров типа «Диана»

a

Масштаб 1:100

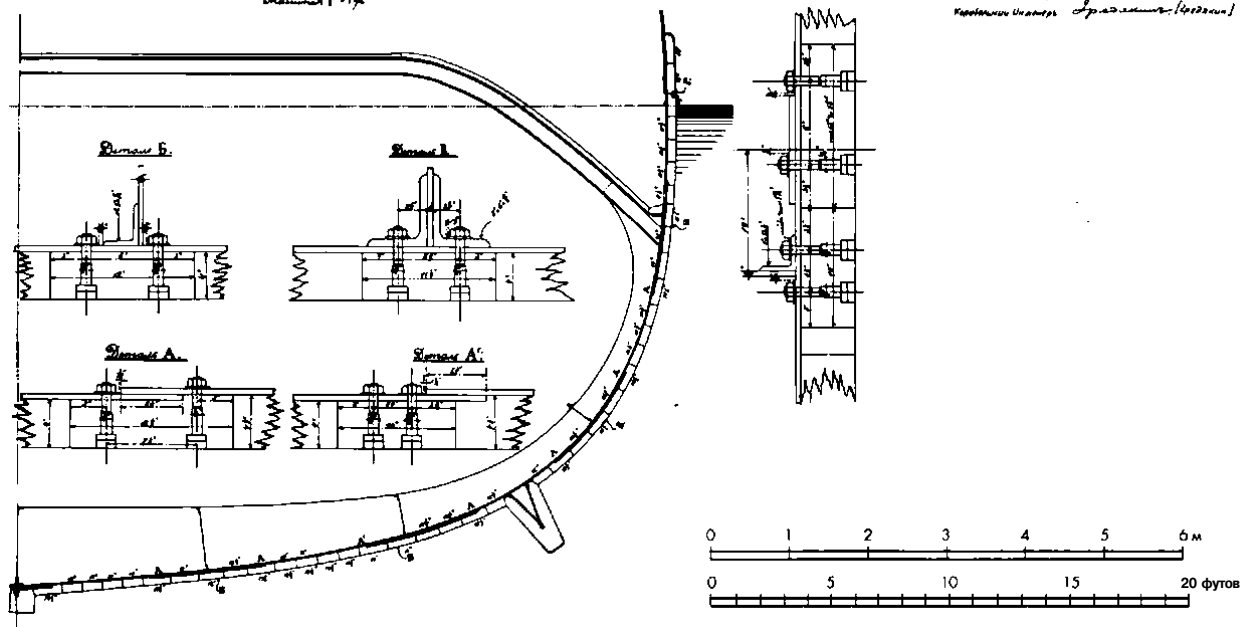


18

б

Крейсеры 1-го ранга: «Паллада», «Диана» и «Лерера»
 Чертеж расположения поясов тиковой обшивки подводной части
 Масштаб 1:100

Примечание:
 Младший гидрографический офицер
 Младший гидрографический де-факто
 в восточном корпусе:
 Инженер-механик 1-го ранга
 на корабле 1-го ранга
 Карлосович Ушаков (Корсаков)

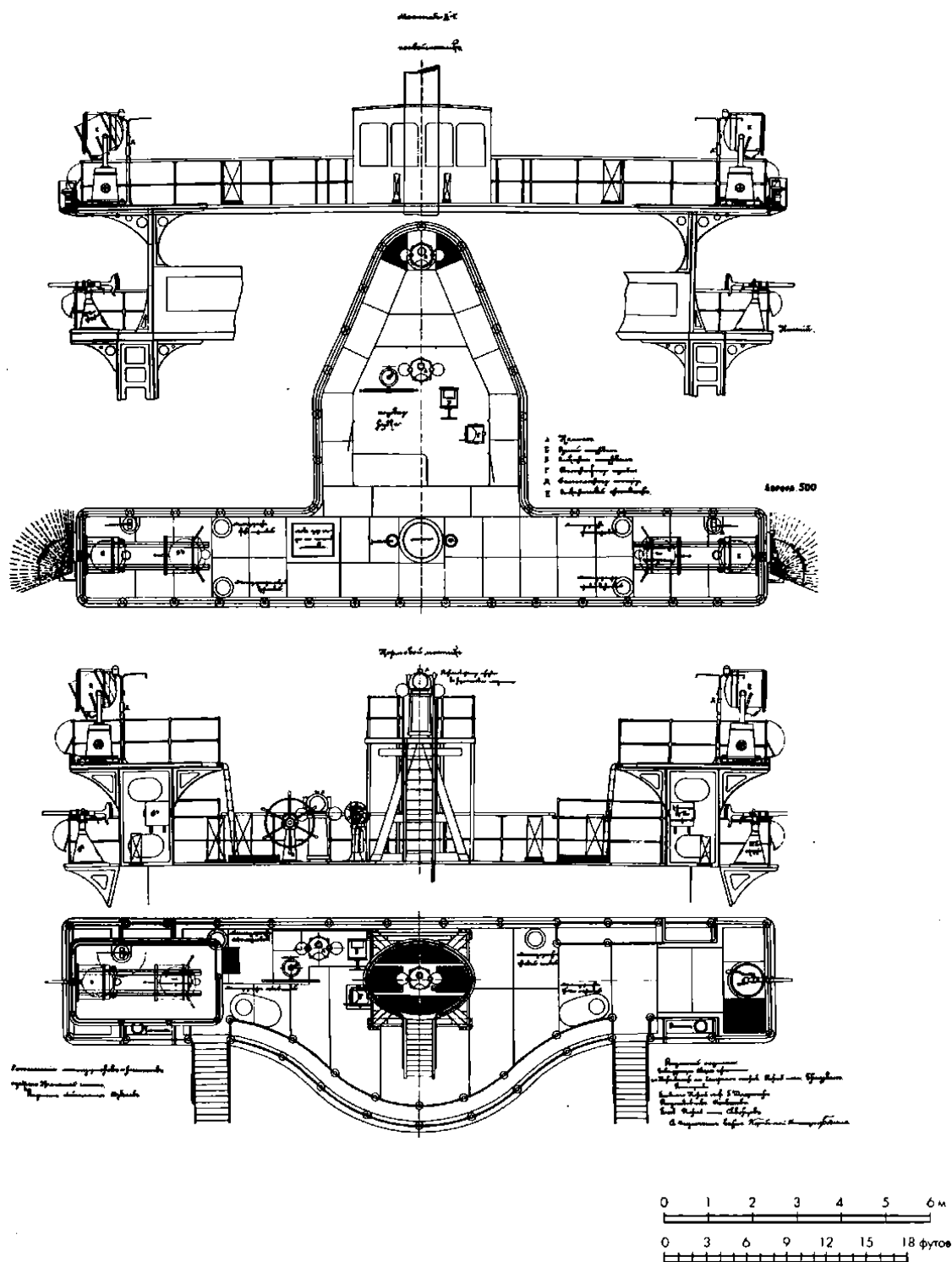


Крейсеры 1-го ранга типа «Диана»: а — ахтерштевень; б — чертеж расположения поясов тиковой обшивки подводной части.

Масштаб 1:100 (РГАВМФ. Ф.876. Оп.45. Д.3908, 3230)

The «Dianna» type cruisers of the 1st class: а — sternpost; б — arrangement of underwater teak strokes.

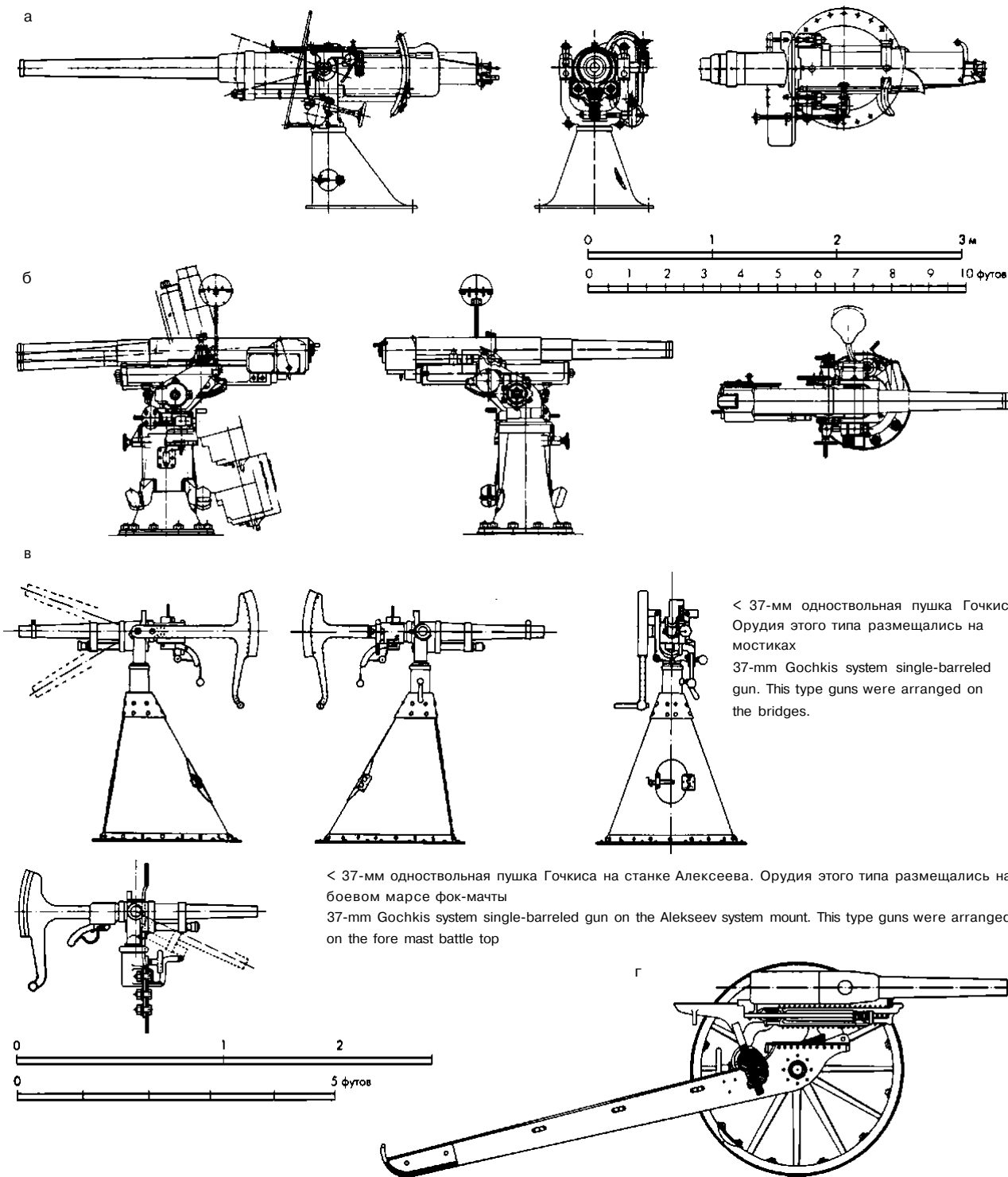
Scale 1:100 (from the materials of the Russian State Naval Archives)



Крейсеры I ранга типа «Диана». Расположение приборов на носовом и кормовом верхних мостиках. Масштаб 1:150
(РГАВМФ. Ф.876. Оп.45. Д.792)

The «Diana» type cruisers of the 1st class. Arrangement of the instruments at the bow and aft upper bridges. Scale 1:150
(from the materials of the Russian Slate Naval Archives)

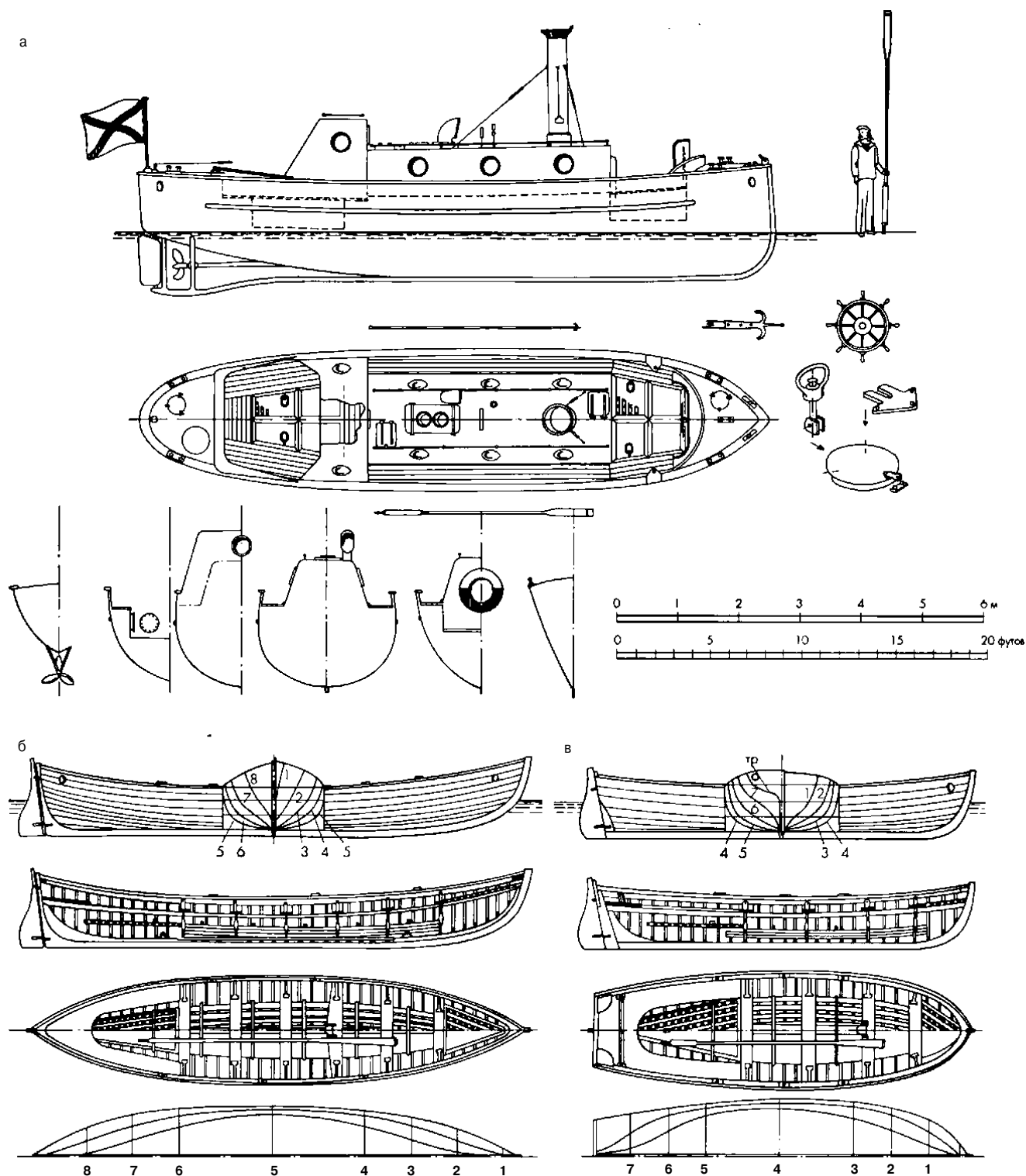
Крейсеры «Диана», «Паллада», «Аврора»



21

Крейсеры I ранга типа «Диана»: а — 75-мм орудие Канэ; б — 76,2-мм зенитное орудие Лендера образца 1915 года, масштаб 1:50; в — 37-мм одноствольное орудие Гочкиса; г — 63,5-мм десантное орудие Барановского, Масштаб 1:30 (по материалам РГАВМФ)
 The «Diana» type cruisers of the 1st class: а — 75-mm Kanet system gun; б — 76,2-mm Lender system AA gun of the Year 1915 model, scale 1:50; в — 37-mm Hotchkiss system single-barreled gun; г — 63,5-mm Baranovsky system landing gun, scale 1:30
 (according to the materials of the Russian State Naval Archives)

Конструкция крейсеров типа «Диана»

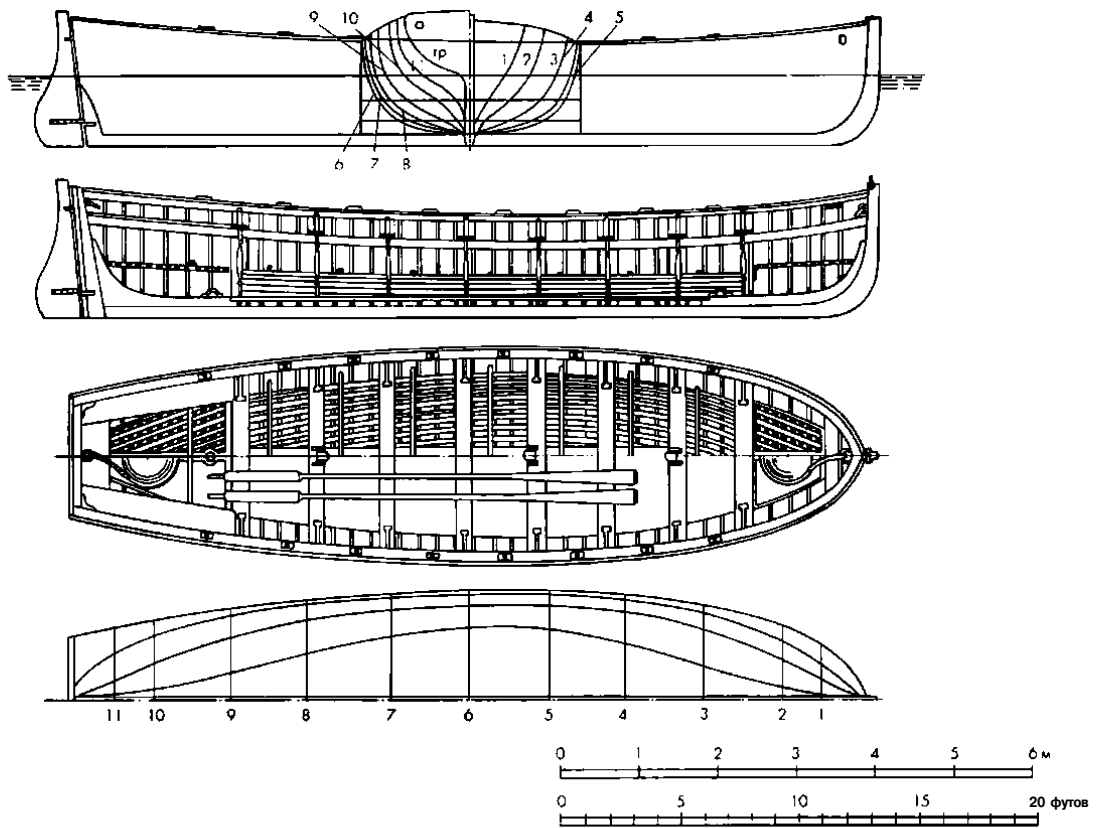


Крейсеры I ранга типа «Диана»: а — паровой катер, 1990-е годы; б — 6-весельный вельбот, в — 6-весельный ял. Масштаб 1:100
(разработка С.И.Овсянникова по материалам РГАВМФ)

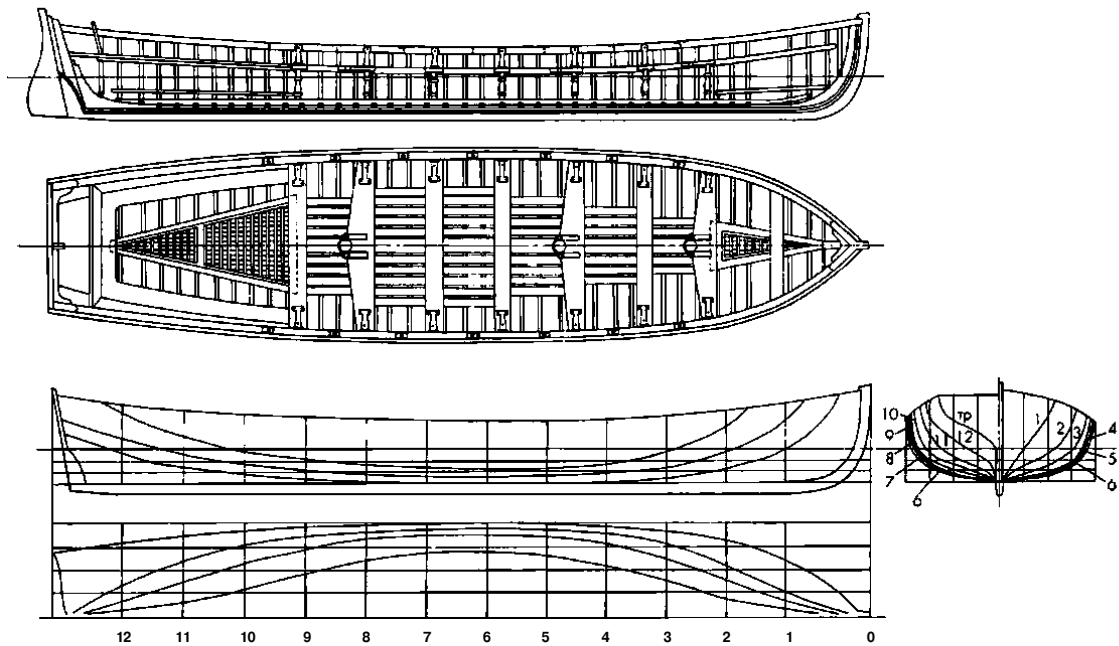
The «Diana» type cruisers of the 1st class: а — steam launch; б — six-oar whaleboat; в — six-oar yawl. Scale 1:100
(design of S.I.Ovsiyannikov according to the materials of the Russian State Naval Archives)

Крейсеры «Диана», «Паллада», «Аврора»

а



б



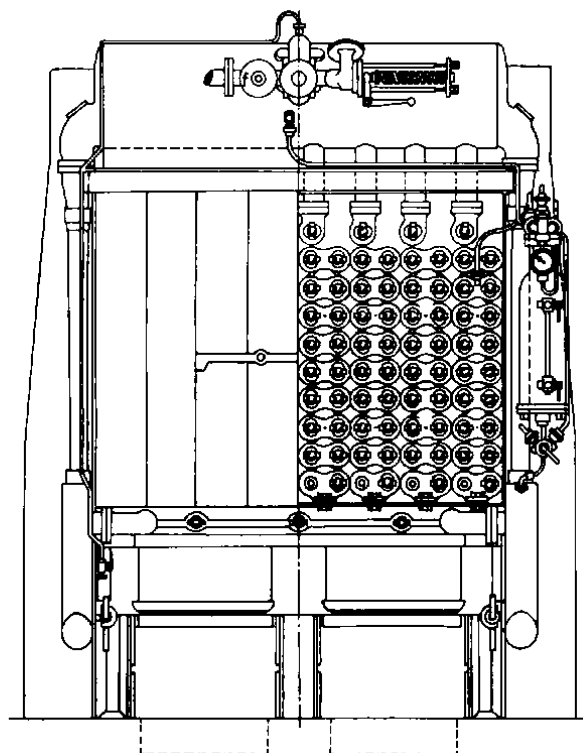
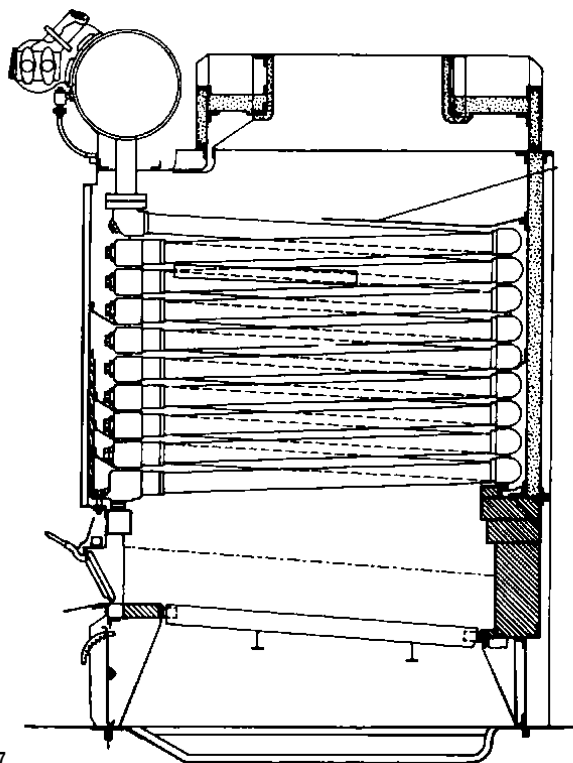
Крейсеры I ранга типа «Диана»: а — 16-весельный барказ; б — 14-весельный легкий катер. Масштаб 1:100

(разработка С.И.Овсянникова по материалам РГАВМФ)

The «Diana» type cruisers of the 1 st class: а — 16-oar launch; б — 14-oar small launch. Scale 1:1 00

(design of S.I.Ovsiyannikov according to the materials of the Russian State Naval Archives)

Конструкция крейсеров типа «Диана»



конденсаторов в каждом из машинных отделений стояло по одному циркуляционному насосу с приводом от двухцилиндровых паровых машин. В состав энергетической установки входил конденсатор пара вспомогательных машин и механизмов с охлаждающей поверхностью $377,6 \text{ м}^2$ и собственным циркуляционным насосом. Движителями являлись три трехлопастных бронзовых винта диаметром $4,09 \text{ м}$. Средний винт имел левое вращение, крайние винты вращались «внутрь»: правый — влево; левый — вправо.

Паровые котлы системы Бельвиля размещались в трех котельных отделениях: по восемь котлов — в носовом и кормовом; шесть — в среднем. Общая площадь колосниковых решеток составляла 108 м^2 , общая нагревательная поверхность котлов — 3355 м^2 , рабочее давление равнялось $17,2 \text{ атм}$. Над каждым из котельных отделений стояла дымовая труба диаметром $2,7 \text{ м}$ и высотой от уровня колосниковых решеток $27,4 \text{ м}$.

Корабельные цистерны вмещали 332 т пресной воды для котлов и 135 т для бытовых нужд. Запас воды восполнялся двумя опреснительными установками системы Круга суммарной производительностью 60 т воды в сутки. Вода в котлы подавалась 12 установленными побортно донками (погружными насосами) системы Бельвиля производительностью $17 \text{ м}^3/\text{ч}$. Наддув воздуха в котлы осуществлялся шестью (по два на каждое котельное отделение) паровыми воздуходувными насосами Тирона общей производительностью $3000 \text{ м}^3/\text{ч}$. Вдувная принудительная вентиляция котельных отделений обеспечивалась 12 вентиляторами с паровым приводом общей производительностью $360\,000 \text{ м}^3/\text{ч}$.

Уголь размещался в находящихся в межбортовом пространстве у котельных отделений 24 ямах (12 нижних и над ними 12 верхних) и в расположенных в пространстве между броневой и батарейной палубами на протяжении машинных отделений восьми угольных ям за-

17. Паровой водотрубный котел системы Бельвиля
A steam water-tube boiler of the Belville system

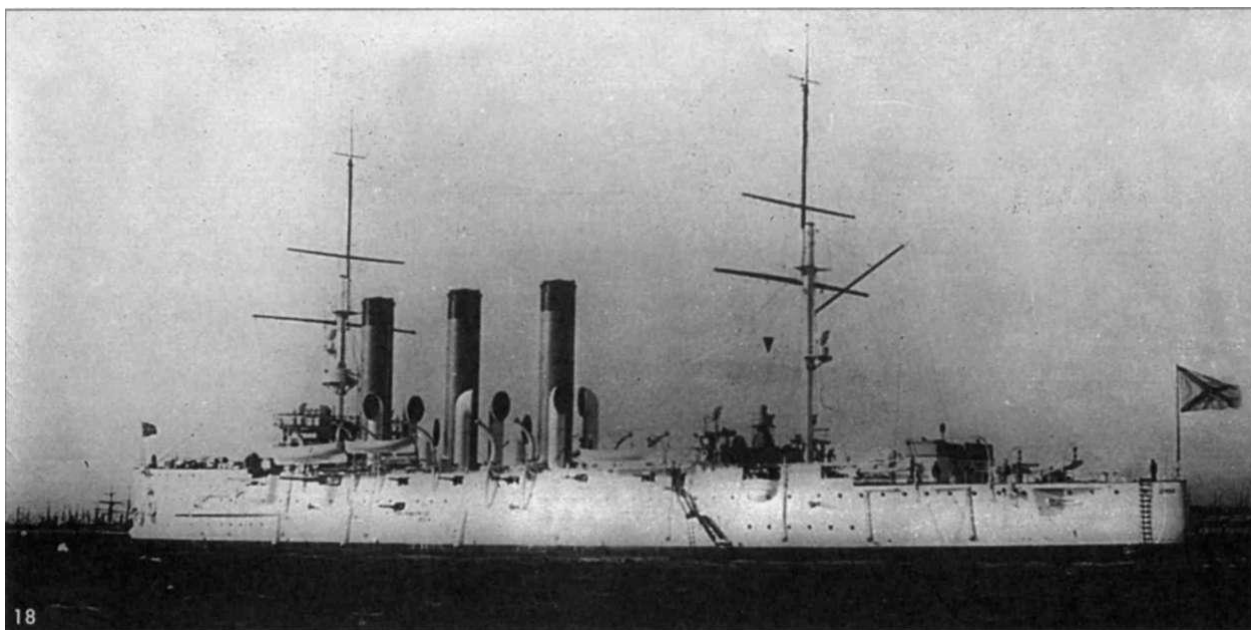
пасного топлива. Нормальный запас угля составлял 800 т, полный — 972 т, которого в соответствии с проектом должно было хватать на 4000 миль плавания ходом 10 уз. Однако фактическая вместимость угольных ям была иной и на каждом крейсере несколько отличной. В частности, на «Диану» грузилось до 1070 т топлива; из них 810 т находилось в основных ямах и 260 т — в запасных. Для расходования топлива из запасных ям уголь из них грузили в мешки или корзины и через узкие шахты, проходящие сквозь межпалубное пространство, поднимали из-под батарейной палубы на верхнюю, затем сквозь люковые отверстия палубы ссыпали вниз в расходные ямы кочегарных отделений; выделяемые на эту работу кочегары перегружали за день не более 30 т угля.

Корабли типа «Диана» оснастили паровыми динамомашинami общей мощностью 336 кВт, вырабатывавшими постоянный ток напряжением 105 В. Основными потребителями электроэнергии были: шпилевая и рулевая машины, вентиляторы систем вентиляции, лебедки элеваторов, грузовых стрел и выгрузки шлака из котельных

отделении, прожектора, лампы накаливания, стиральная машина и тестомешалка.

Электрический рулевой привод для «Дианы» изготовила фирма «Унион», для «Паллады» — Балтийский завод, для «Авроры» — фирма «Симменс и Гальске». Причиной такой разнотипности стала идея проведения сравнительных испытаний рулевых приводов в условиях реальной эксплуатации для выбора для кораблей флота наилучшего. Вращение баллера могло осуществляться также паровой машиной либо вручную. Посты управления рулевыми приводами находились в ходовой и боевой рубках, центральном боевом посту, на кормовом мостике, в румпельном отделении. Перо руля изготовили из бронзовой рамы, заполненной тиковым деревом, защищенным сверху медью.

Выборка якорных цепей и швартовых концов осуществлялась двумя якорными и двумя швартовыми шпилями, приводившимися во вращение электрической шпилевой машиной. Первоначально предусматривалось оснастить корабли адмиралтейскими якорями массой 4,6 т, но 1898 году принимается решение использовать



18. Крейсер I ранга «Диана» (из собрания Н.Н.Афонина)
The cruiser of the 1st class «Diana» (from the N.N.Afonin's collection)

более современные якоря Холла. Однако к моменту окончания строительства «Дианы» и «Паллады» на Ижорских заводах только налаживалось производство новых якорей, и два крейсера, в отличие от «Авроры», оснастили якорями системы Мартина.

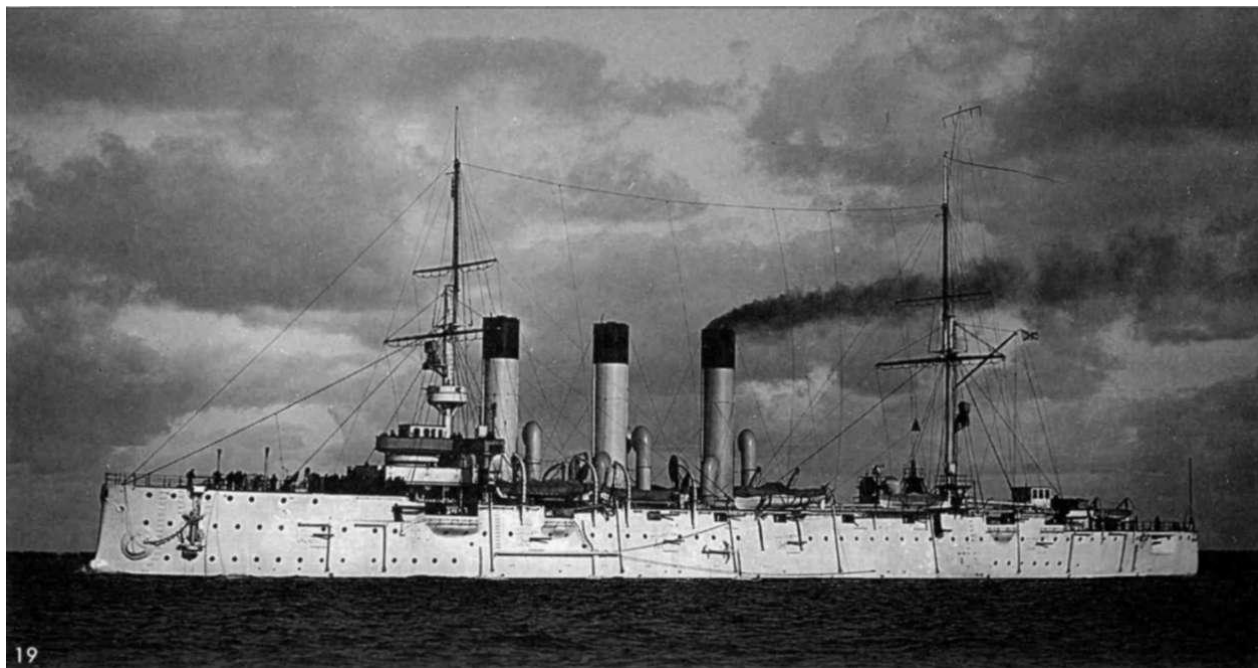
В состав шлюпочного вооружения входили два паровых катера, по одному 18- и 16-весельному барказу, по одному 14- и 12-весельному катеру, по два 6-весельных вельбота и яла.

В водоотливной системе автономно использовались: по одной турбине производительностью 250 т/ч в оконечностях, в машинных отделениях — циркуляционные помпы главных холодильников, в котельных — шесть турбин (по две в каждом) производительностью по 400 т/ч. На каждом из кораблей магистральная труба осушительной системы (изготовленная из красной меди) тянулась от таранной переборки до дейдвудного отделения поверх настила второго дна. Ее длина была 116 м при диаметре 102 мм. На трубе имелись 31 приемный отстойник и 21 разобцительный вентиль. Осушение осуще-

ствлялось размещенными в машинных отделениях тремя паровыми двухцилиндровыми насосами Вортингтона суммарной производительностью 90 т/ч. Труба пожарной магистрали (также изготовленная из красной меди и имевшая длину 97,5 м и диаметр 127 мм) проходила под броневой палубой по правому борту на протяжении от носовых до кормовых отделений динамо-машин. Для подачи в систему воды применялись два паровых насоса Вортингтона. Отводы от магистральной трубы уходили на верхнюю палубу, где заканчивались медными поворотными рожками для присоединения пожарных шлангов. Кингстоны системы затопления располагались по одному в отсеках оконечностей, по два в средних водонепроницаемых отсеках и управлялись с батареейной палубы.

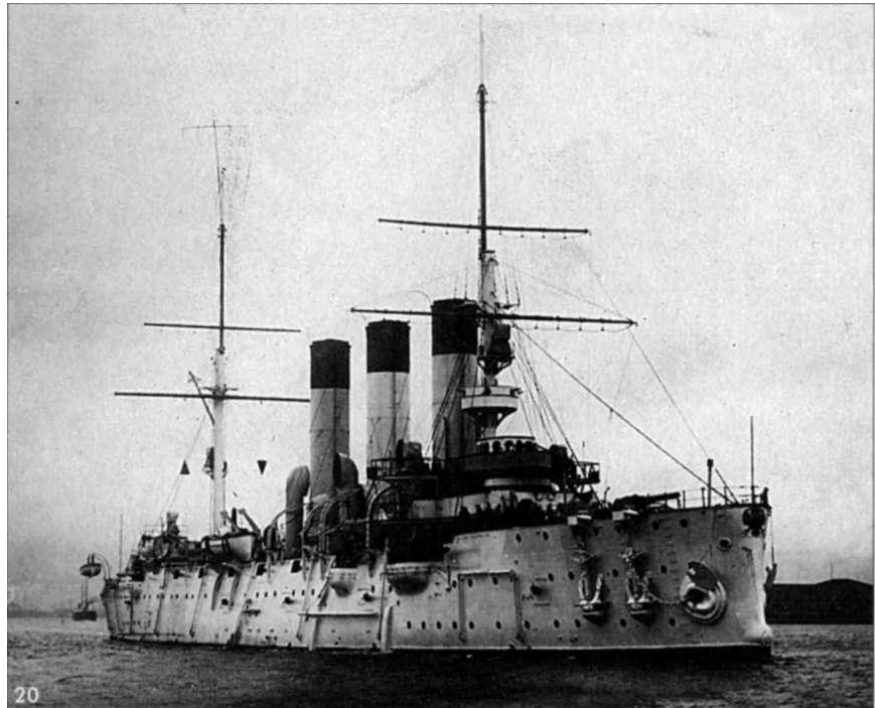
Помещения рассчитывались на 570 человек экипажа, а также на размещение флагмана соединения и офицеров его штаба.

По уровню механизации и электрификации оборудования крейсера типа «Диана» превосходили ранее построенные в России крейсера, причем их постройка ста-



19. Крейсер I ранга «Аврора». 1903 год (из собрания МАБогданова)
The cruiser of the 1st class «Aurora». Year 1903 (from the M.A.Bogdonov's collection)

ла первым опытом отечественного судостроения в серийном создании кораблей такого класса. И все же в историю Русско-японской войны они вошли как самые ненадежные и малопригодные для боевого использования крейсеры «первой линии». Действительно, недостаточно высокое качество работ, инженерная непродуманность многих устройств, систем, механизмов, конструкций в худшую сторону отличали их от вводимых в тот же период в состав российского флота кораблей иностранной постройки. Но нельзя говорить о том, что недостатки такого рода были свойственны лишь крейсе-



27

рам типа «Диана». Как отмечал в своем рапорте руководивший испытаниями «Паллады» и «Дианы» адмирал А.П.Кашеренинов: «...все замеченные... недостатки... уже повторялись на других наших судах, особенно на тех, которые построены на казенных верфях»⁸.

Более серьезными были ошибки, допущенные на стадии разработки проекта: несогласованность обводов, водоизмещения и мощности машин, не позволившие достичь 20-узловой проектной скорости; избыточность парообразования относительно потребностей машин и механизмов, а следовательно, избыточное количество котлов, большие габариты и масса котельной установки; неправильная продольная центровка с допущенным дифферентом на нос, ухудшившая и без того невысокие мореходные качества; размещение оборудования энергетических установок в ущерб размещению артиллерии и ее боезапаса (последнее, в частности, привело к установке явно малого числа 152-мм орудий); нелепый

по величине экономии массы, но губительный для артиллерийской прислуги отказ от монтажа броневой защиты орудий; отказ от размещения в артиллерийских погребах боезапаса на два 75-мм орудия при сохранившейся, несмотря на принятую меру, излишней стесненности погребов и недопустимо высокой температуре в них во время работы корабельной энергетической установки.

Но главным оказался фактор значительного морального устаревания относительно крейсеров того же назначения, вступавших в строй в тот же временной интервал, но построенных в ходе реализации судостроительной программы 1898 года.

Все перечисленное и давало повод офицерам тихоокеанских эскадр, осведомленных о лучших боевых возможностях крейсеров иностранной постройки, свысока относится к кораблям типа «Диана» и иронически называть их «богинями отечественного изобретения»⁹.

20. Крейсер I ранга «Аврора» (из собрания Н.Н.Афонина)
The cruiser of the 1st class «Aurora» (from the N.N.Afonin's collection)

Тактико-технические элементы российских бронепалубных крейсеров

Наименования элементов	«Диана»	«Аскольд»	«Богатырь»	«Варяг»
Завод-строитель, страна	Адмиралтейский, Россия	«Германиаверфт», Германия	«Вулкан», Германия	«В.Крамп энд Сандс», С Ш А
Длительность постройки*	7 лет 5 месяцев	3 года 1 месяц	4 года	2 года 5 месяцев
ВООРУЖЕНИЕ				
Артиллерийское:				
количество орудий — калибр, мм	8 - 152, 24 - 75, 8 - 37, 2 - 63,5	12 - 152, 12 - 75, 8 - 47, 2 - 37, 2 - 63,5	12 - 152 12 - 75, 8 - 47, 2 - 37, 2 - 63,5	12 - 152 12 - 75, 8 - 47, 2 - 37, 2 - 63,5
показатель артиллерийской вооруженности**	0,257	0,476	0,445	0,439
масса выпускаемых за 1 мин 152- и 75-мм снарядов при стрельбе по траверзу, кг***:				
на дистанции до 42 кб	649,2	697,2	780,0	614,4
на дистанции от 42 до 53 кб	414,0	579,6	662,4	496,8
Торпедное: количество аппаратов — калибр, мм	3 - 381	6 - 381	4 - 381	6 - 381
БРОНИРОВАНИЕ, мм:				
карапасная палуба/скосы палубы	38/63,5	40/75	35/70	38/76
башни артиллерийских установок	—	—	90-125	
щиты артиллерийских установок	—	25	25	
боевая рубка	152	150	140	152
КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ				
Водоизмещение, т:				
нормальное проектное	6731	6000	6410	6500
на ходовых испытаниях	6722 «Паллада», 6657 «Диана», 6897 «Аврора»	5950	6456	6465
Главные размерения, м:				
длина наибольшая	126,80	131,20	134,1	129,56
длина по ватерлинии	123,75	131,00	132,4	127,90
ширина наибольшая	16,76	16,87	16,6	15,85
осадка на миделе	6,40	6,25	6,3	5,94
Главная энергетическая установка:				
количество паровых машин	3	3	2	2
суммарная мощность, л.с.:				
проектная	11 610	19000	19500	20000
на ходовых испытаниях	13 100 «Паллада», 12 200 «Диана», 11 971 «Аврора»	20 434	20 368	·
энерговооруженность (число л.с. на 1 т водоизмещения)	1,72	3,17	3,04	3,07
количество паровых котлов, система	24, Бельвиля	9, двойных Шульца	16, Нормана	30, Никлоса
Наибольшая скорость, уз:				
проектная	20,0	23,0	23,0	23,0
на ходовых испытаниях	19,17 «Паллада», 19,00 «Диана», 19,2 «Аврора»	23,39	23,55	23,18
Запас угля, т:				
нормальный	800	720	·	720
полный	972	1050	1100	1250

* Время, прошедшее от согласования заводом проекта с МТК до окончания испытаний корабля; для крейсеров типа «Диана» — до окончания испытаний «Авроры».

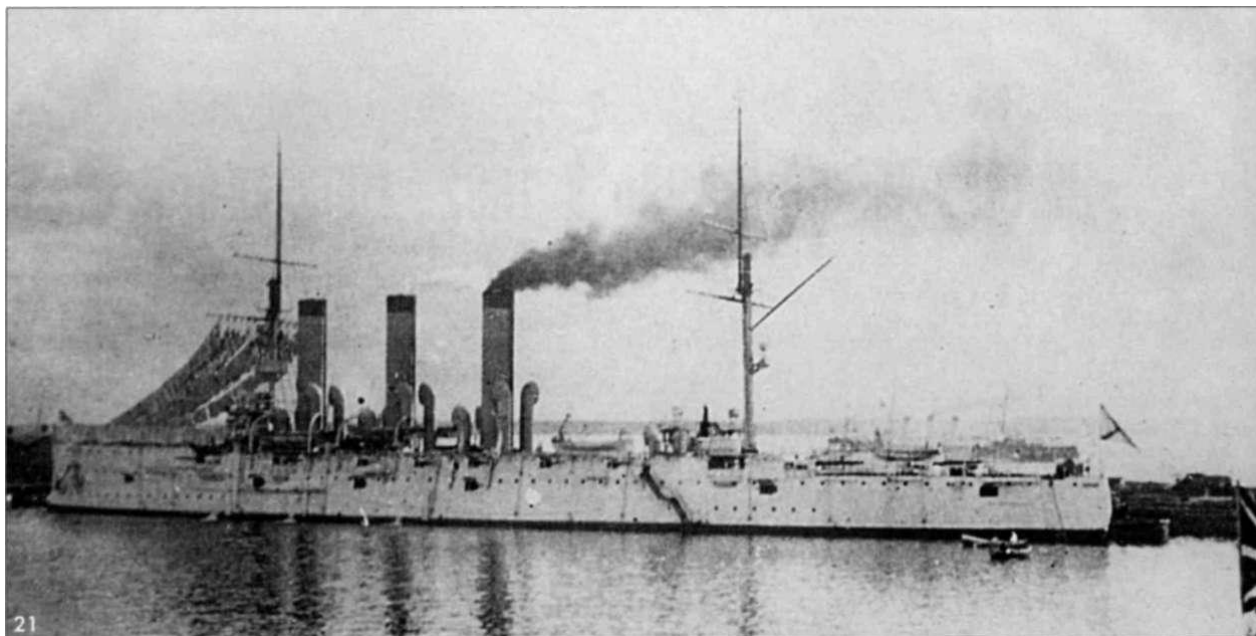
** Вычислен по формуле: nd^3/D , где n — число орудий, d — калибр орудий от 75 мм и выше в дюймах, D — водоизмещение.

*** Из расчета практической скорострельности 2 выстр./мин 152-мм орудиями (дальность стрельбы до 53 кб) и 4 выстр./мин 75-мм орудиями (дальность стрельбы до 42 кб).

«ДИАНА» И «ПАЛЛАДА» В 1902-1903 ГОДАХ

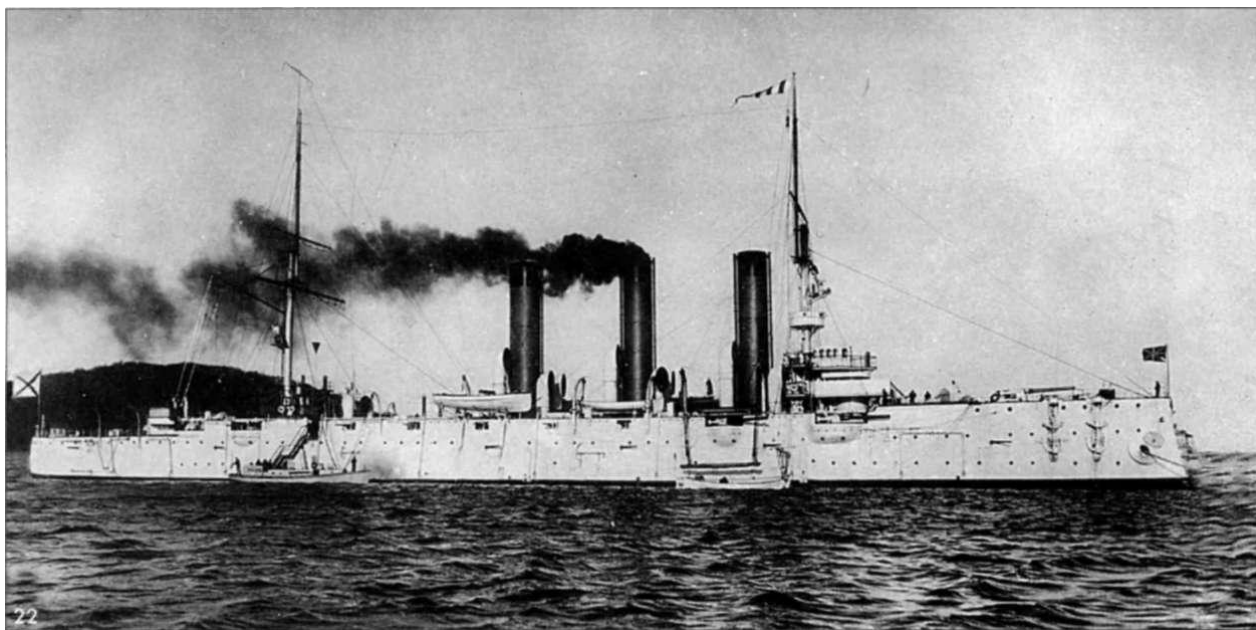
Вступление в 1902 году в строй относительно большого числа предназначенных для службы в эскадре Тихого океана кораблей привело руководство Морского ведомства к принятию решения о создании из них временного тактического соединения. Отряд из уходящих на Дальний Восток двух броненосцев, пяти крейсеров и семи миноносцев возглавил контр-адмирал Э.А.Штакельберг. Так сложилось, что именно «Диана» и «Паллада» совместно с построенным в США флагманским броненосцем адмирала «Ретвизаном» и составили тот костяк отряда, который Э.А.Штакельберг, выведя осенью 1902 года из кронштадтской гавани, сумел через полгода привести на Дальний Восток. Остальные корабли большую часть пути следовали в Порт-Артур разрозненными группами или самостоятельно.

Днем 17 октября броненосец и два крейсера, покинув Кронштадт, взяли курс на Либаву. При ясной погоде и умеренном ветре с SW скорость кильватерной колонны равнялась 10 уз. Уже через несколько часов на «Диане» вышел из строя электропривод рулевого управления и крейсер на некоторое время «вывалился» из кильватерного строя: экипаж перешел на ручное управление. К утру 19 октября, когда до Либавы оставалось 40 миль, ветер начал свежеть и быстро достиг 9 баллов. Броненосец и крейсера не смогли зайти в акваторию порта и в ожидании благоприятной погоды ушли в открытое море. Ход снизили «до малого», т.к. крейсера сильно зарывались. «Ретвизан» держался хорошо¹⁰. К 15 ч из-за сильной килевой качки и заливания волнами верхней палубы и палубы бака на «Палладе» снесло световой люк, погнуло несколько вентиляционных раструбов, сорвало с места крышку левого клюза и ящик с судовыми хронометрами. Располагавшиеся на наветренном борту донки Бельвиля оголились и перестали забирать воду из цистерн — часть



котлов пришлось загасить. Крейсер не мог больше выдерживать курс против волны и увалился под ветер. В 21 ч в правой машине «Дианы» сломались медные параллели движения штока золотника, что вынудило «Ретвизан»

всю ночь держаться на малом ходу около аварийного крейсера. К рассвету ветер на время ослаб, и «Паллада» удалось зайти в аванпорт Либавы, «Ретвизан» же с «Дианой» пробыли в море еще сутки — до полудня 21 октября.



21. «Паллада» перед уходом на Дальний Восток (из собрания Н.Н.Афонины)

«Pallada» before putting out to the Far East (from the N.N.Afonin's collection)

22. Крейсер «Диана» под парами (из собрания Н.Н.Афонины)

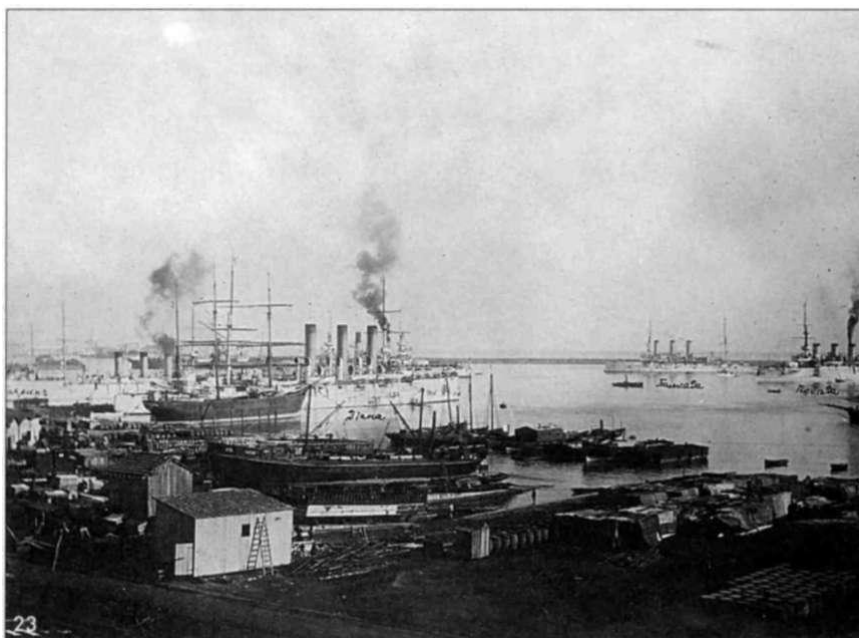
The cruiser «Diana» under steam (from the N.N.Afonin's collection)

В своем рапорте Э.А.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. Обоим крейсерам придется принять полный запас»¹¹.

На переходе в Киль на «Диане» и «Палладе» вновь повторился огромный расход топлива, и в германском порту на крейсера погрузили еще по 150 т угля. И вновь не обошлось без поломок:

на «Палладе», дав трещину у фланца, лопнула паровая труба, идущая от детандера к двум динамо-машинам, рулевой машине и рефрижератору. Из-за невозможности за короткое время устранить неисправность «Паллада» покинула Киль позже остальных кораблей отряда. Далее «Диана» и «Паллада», лишь пару раз на непродолжительное время отделившись от «Ретвизана», следовали совместно с флагманским кораблем по маршруту: Нуборг — Портланд — Виго — Алжир — Пирей — Суда — Порт-Саид — Суэц — Аден — Коломбо — Сабанг — Сингапур.

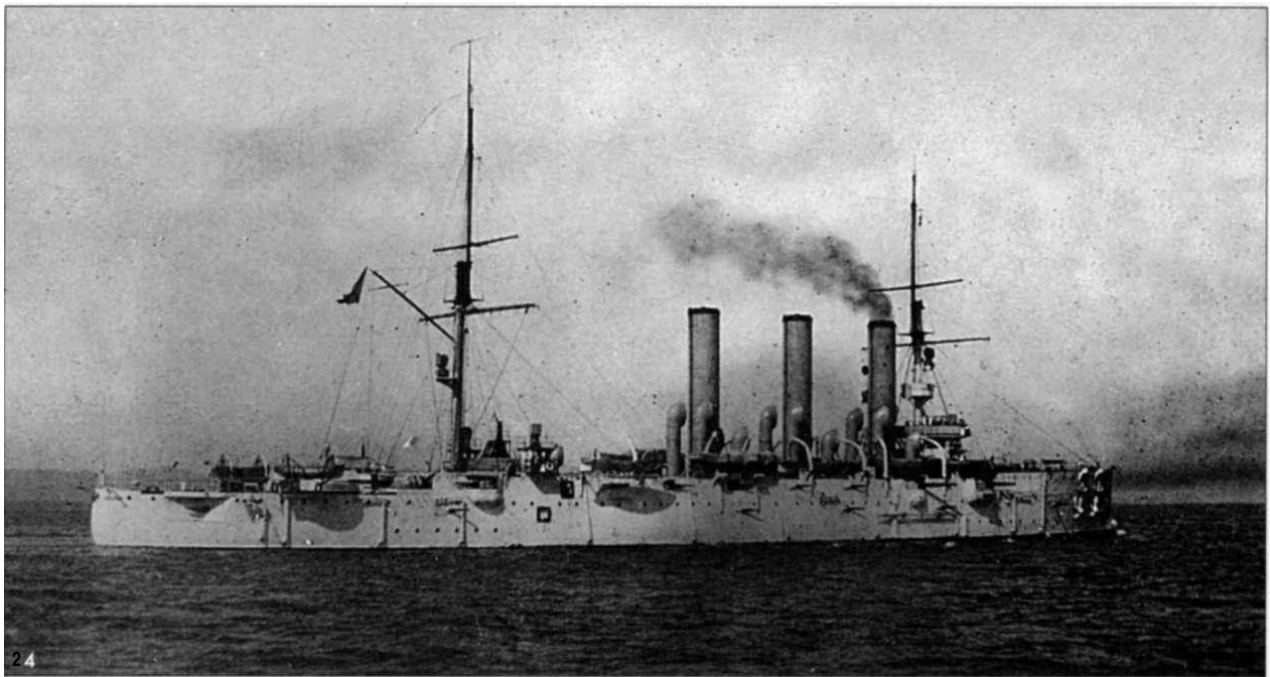
8 апреля 1903 года «Ретвизан», «Диана», «Паллада» достигли Нагасаки, где произошла первая встреча с кораблем Тихоокеанской эскадры — крейсером «Аскольд». Через десять дней броненосец и «Паллада» ушли в Порт-Артур. «Диана» в соответствии с полученным предписанием наместника на Дальнем Востоке генерал-адъютанта Е.И.Алексеева на время поступила в распоряжение русского посланника в Корею А.И.Павлова и задержалась в японском порту еще на пару дней. «Ретвизан» и «Паллада» ранним утром 22 апреля 1903 года бросили



свои якоря на рейде Порт-Артура. «Диана» прибыла в Порт-Артур 24 апреля и через несколько дней ушла в Чемульпо, доставив 1 мая в этот корейский порт А.И.Павлова.

«Паллада» и вернувшаяся в начале мая в Порт-Артур «Диана» сразу же присоединились к учебным плаваньям кораблей эскадры. Оба крейсера побывали в Талиенванском заливе, а в конце мая, в составе отряда контр-адмирала П.П.Ухтомского, в бухте Десяти кораблей. Затем 1 июня «Диану», а через пятнадцать дней и «Палладу» вывели в Порт-Артуре в вооруженный резерв.

2 сентября 1903 года начавшие накануне кампанию «Диана» и «Паллада» находились уже в Талиенванском заливе. Здесь они пробыли почти до середины месяца — времени начала осенних маневров эскадры. Здесь же Е.И.Алексеев по окончании маневров провел смотр кораблей. В направленном в столицу отчете он нелестно отзывался о возможностях обоих крейсеров: «Крейсера 1-го ранга "Диана" и "Паллада", выстроенные на казенной верфи 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 рас-

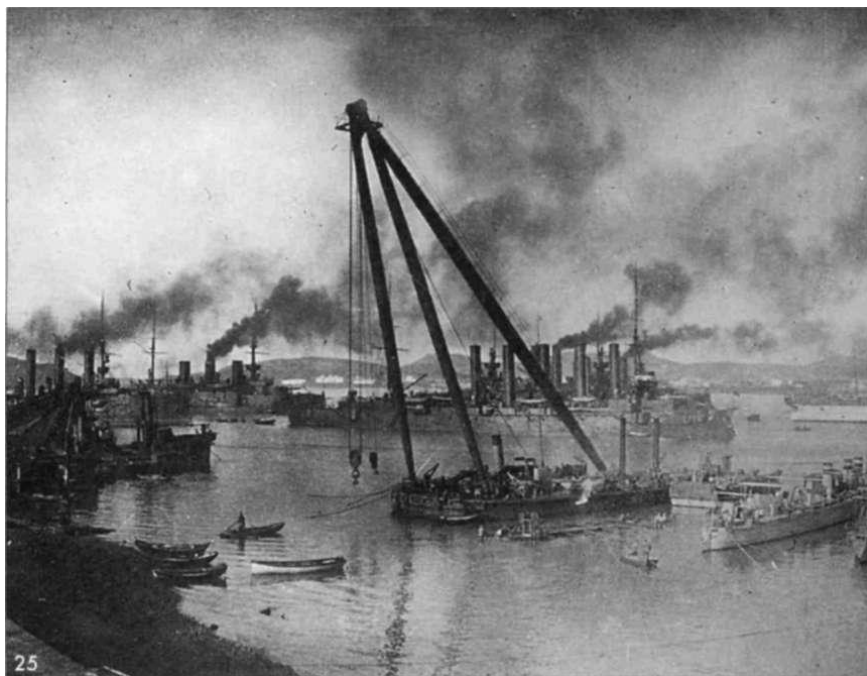
положены частью рядом с котлами. Морские качества тоже невысоки, так как крейсера зарываются носом, ход же полный не достигает [контрактных] 20-ти узлов»¹². Но все это и без рапорта генерал-адъютанта хорошо знали в Петербурге. А тем временем 1 ноября «Диану» и «Палладу» после двух месяцев нахождения в кампании вновь вывели в вооруженный резерв.

24. «Паллада» в составе Тихоокеанской эскадры (из собрания Н.Н.Афонина)
 «Pallada» allotted to the Pacific squadron (from the N.N.Afonin's collection)

В ОБОРОНЕ ПОРТ-АРТУРА

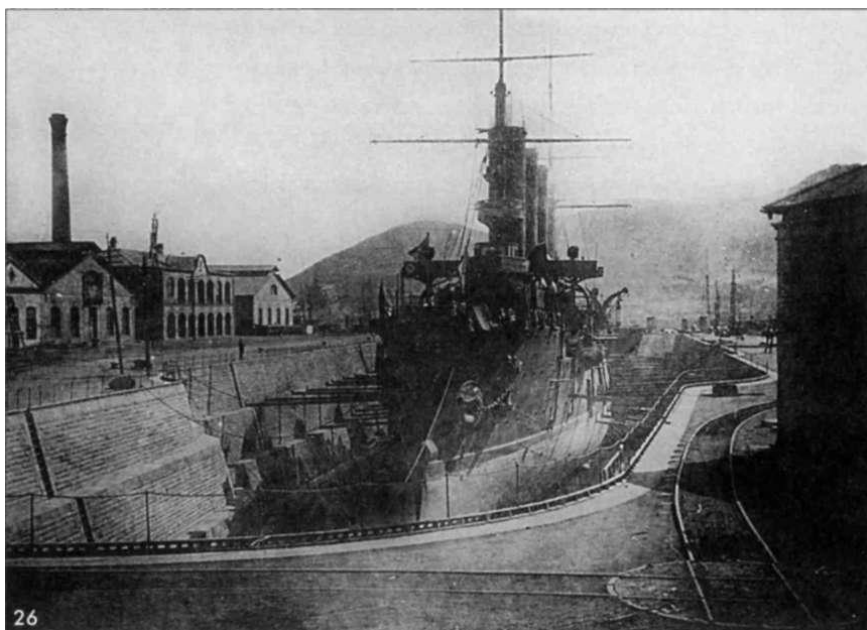
В преддверии войны с Японией «Паллада» и «Диана» вступили в кампанию 1 и 18 января соответственно. Оба корабля приняли участие в последнем предвоенном плавании Тихоокеанской эскадры, в ходе которого выявилась полная непригодность этих крейсеров для разведывательной службы, в том числе и по причине малой мощности радиотелеграфных установок; да и выучка экипажей оставляла желать лучшего, в чем командующий эскадрой О.В.Старк убедился, посетив «Диану». «Адмирал отбыл с крейсера, оставшись недовольным произведенной тревогой. 23 января 1904 года, почти в то самое время, как адмирал Старк производил [смотри и учебную] тревогу на кр[ейсере] 1 р[анга] «Диана», командующий соединенным японским флотом Того, находящийся в Сасебо, получил указ о начале военных действий»¹³.

Вечером 26 января корабли эскадры стояли на якорях на внешнем рейде Порт-Артура. «Паллада» и «Диана» располагались в самой южной, а соответственно, наиболее уязвимой при нападении со стороны моря кильватерной линии судов. В тот день «Диана» и «Аскольд» были дежурными крейсерами, то есть находились в готовности при появлении неприятеля сняться с якоря. «Дежурные по освещению корабли "Ретвизан" и "Паллада" с 6 ч вечера освещали горизонт боевыми фонарями (прожекторами. — А.С.)»¹⁴, из-за чего оба и оказались главными целями торпедной атаки японских миноносцев. На крейсере «Паллада» первым, за 15 мин до полуночи, корабли противника заметил вахтенный начальник лейтенант А.А.Бровцын. Немедленно пробили боевую тревогу, но включенные на приближавшихся миноносцах ходовые огни ввели в заблуждение комендоров, которые открыли огонь только после того, как вахтенный начальник отчетливо заметил след идущей торпеды. Две первые торпеды прошли под кормой; третья, шедшая почти по поверхности,



ударила в левый борт между 68 и 75 шп.; четыре остальных из числа семи выпущенных по «Палладе» торпед не дошли до крейсера.

затопив очаг пожара. Крейсер накренился на 4,5°. Экипаж завел на пробоину три, один поверх другого, пластыря, откачал воду и, снявшись с якоря, перевел корабль на безопасное мелководье к маяку Люшинкоу.



Попавшая в корабль торпеда взорвалась в наполненной топливом двухъярусной угольной яме. Благодаря угольной защите, находившийся за продольной переборкой погреб 75-мм боезапаса не сдетонировал, но в нем возник обширный, с взрывами отдельных патронов, пожар. Пламя с удушливым дымом выбросило через шахту элеватора на батарейную палубу, и пожар перекинулся на офицерские помещения. С огнем удалось справиться за 10 мин, во многом благодаря тому, что вода через пробоину быстро заполнила угольную яму и патронный погреб,

При взрыве погиб один матрос, шестеро умерло от ожогов и отравления газами. В последующие два—три дня тяжело заболели еще 32 надыхавшихся дымом моряка. В ходе отражения продолжавшихся до часу ночи атак с «Паллады» выпустили 42 152-мм, 84 75-мм и 20 37-мм снарядов. Дежурный крейсер «Диана» так и остался стоять на якоре. Повреждений он не получил и выпустил из своих орудий восемь 152-мм и 100 75-мм снарядов.

25. «Диана» и «Паллада» на внутреннем рейде Порт-Артура. Декабрь 1903 года (из собрания Н.Н.Афонина)

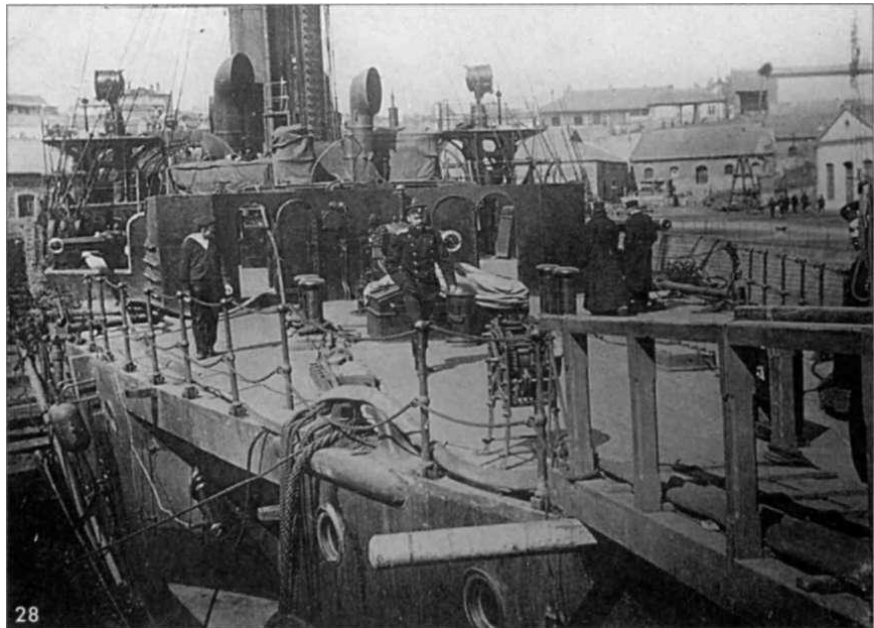
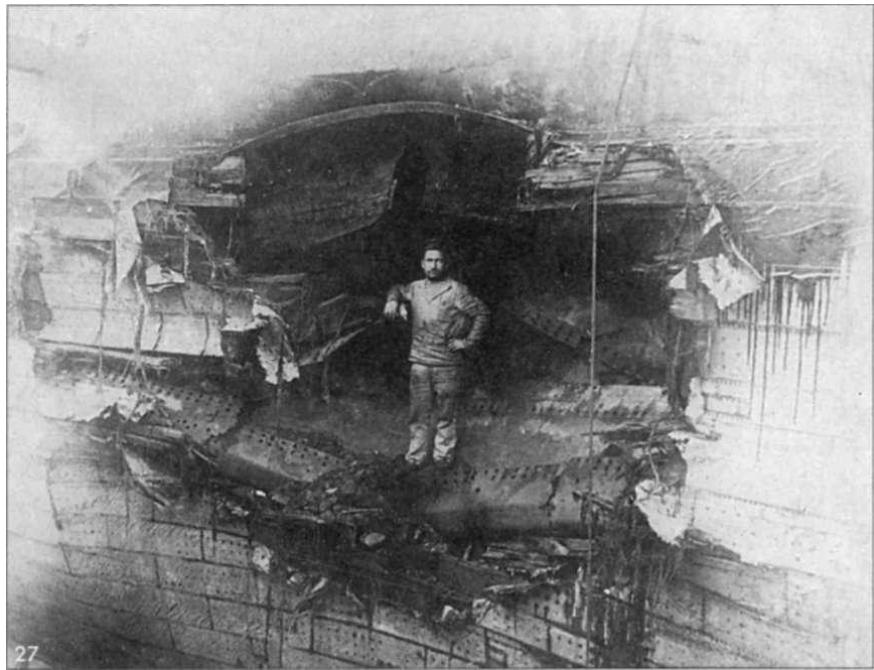
«Diana» and «Pallada» at the Port Arthur inner roads. December 1903 (from the N.N.Afonin's collection)

26. Поврежденная в ночь на 27 января «Паллада» в доке (из собрания М.А.Богданова)

«Pallada» damaged on the night of January 27 lying in a dock (from the M.A.Bogdanov's collection)

Из-за необходимости быстрого исправления поврежденного крейсера «Новик» «Палладу» в док поставили лишь 9 февраля. Общая площадь поврежденного участка ее наружной обшивки достигала 35 м² (длина — 7,3 м, высота — 4,9 м). Шесть листов обшивки в месте взрыва вмялись, а три из них и разорвались; медно-деревянная зашивка оказалась уничтоженной. Центр пробоины площадью около 13 м² находился на 1,8 м ниже ватерлинии. Пробоина имела наибольшую длину 6,4 м и наибольшую высоту 3,3 м, то есть распространялась от броневой до батарейной палубы. Шпангоуты ниже карапасной палубы погнулись, выше — сломались. Погнулся настил платформы над скосом броневой палубы, как прогнулись в районе взрыва и броневые листы, три из которых сместились в сторону. В угольной яме вспучило продольную и поперечную на 75 шп. переборки; другую поперечную переборку, находящуюся на 68 шп., оторвало. Подъемная крышка порта, стоявшего над местом взрыва на батарейной палубе 75-мм орудия, оторвалась и утонула. Сильные повреждения получили патронный погреб и его элеватор: сорвало с места все рельсы и обе крышки порта элеватора; 29 патронных беседок пришли в негодность; выгорел либо взорвался порох в

63 патронах, 559 патронов смялись, и порох в них оказался подмоченным; снаряды уцелели, но 201 из них оторвался от гильз.



27. Пробоина в борту крейсера «Паллада»(из собрания Н.Н.Афонина)

A hole in the side of the cruiser «Pallada» (from the N.N.Afonin's collection)

28. На палубе «Паллады» во время ремонта в доке (из собрания Н.Н.Афонина)

On the deck of «Pallada» when repairing her in the dock (from the N.N.Afonin's collection)

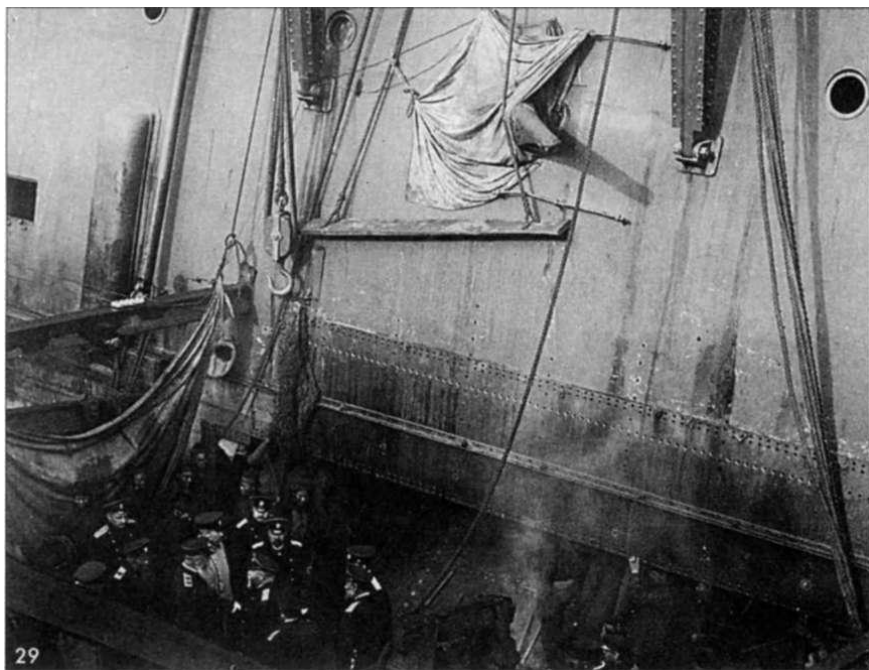
Расчистка и вырубка всех повреждений заняла две с половиной недели, затем рабочие артурского военного порта правили годные для возвращения на место стальные части набора и изготавливали новые; к середине марта часть набора стояла на своих местах. С 17 марта выполнение работ поручили прибывшему накануне в Порт-Артур судоремонтному отряду, укомплектованному рабочими Балтийского завода и возглавляемому корабельным инженером Н.Н.Кутейниковым. Ход работ значительно ускорился, и 3 апреля «Паллада» покинула док. Ограниченный производственный потенциал порт-артурской военно-морской базы не давал возможности в быстрое время отремонтировать, а фактически, изготовить и смонтировать новое оборудование погреба и его элеватора, почему «патронный погреб, разрушенный взрывом, решено было для сокращения работ не возобновлять, так что угольная яма получилась за счет него большим объемом»¹⁵. Еще почти месяц ушел на завершение ремонтных работ, погрузку угля и боезапаса, приведение корабля в пригодное для боевого использова-

ния состояние. 28 апреля «Паллада», пройдя ходовые испытания, вновь вошла в состав действующих кораблей.

«Диана» и вышедшая из ремонта «Паллада» — корабли, предназначенные для океанских рейдов и дальней разведки, — в условиях блокированной крепости преимущественно использовались для несения сторожевой службы на внешнем рейде Порт-Артура. С прибытием 24 февраля в город командующего флотом Тихого океана вице-адмирала С.О.Макарова дежурство крейсеров на внешнем рейде стало носить обязательный характер, и так сложилось, что именно на дежурившей на рейде «Диане» провел последнюю ночь своей жизни выдающийся адмирал.

Поздним вечером 30 марта по его приказу восемь миноносцев в составе двух отрядов ушли в ночную разведку к островам Эллиот. Сам адмирал в ожидании возможного нападения пароходов-брандеров в 21 ч прибыл на «Диану». «Вся ночь прошло очень беспокойно. В свете береговых и судовых прожекторов все время показывались то огни, то силуэты судов, различить которые за мглой, дождем и дальностью было невозможно. Обо всем замеченном докладывалось Командующему флотом, и он лично несколько раз выходил наверх и осматривал горизонт... [С береговых батарей, имеющих, из-за более возвышенного положения, большую дальность видимости] на "Диану" сообщили, что замеченные предметы похожи на миноносцы и шлюпки, которые все время почти находятся на одном месте... Высказав мнение, что замеченные суда, вероятно, наши миноносцы, вернувшиеся обратно из-за пасмурной погоды и держащиеся, согласно при-

казами, держались, согласно при-



29. Вице-адмирал С.О.Макаров знакомится с ходом работ по ремонту крейсера «Паллада» [из собрания Н.Н.Афонина]
Vice Admiral S.O.Makarov seeing the course of repair works on the cruiser «Pallada» (from the N.N.Afonin's collection)

казанию, у входа до рассвета [С.О.Макаров запретил открывать артиллерийский огонь]... В 4 ч 30 мин, когда стало рассветать, и атаки заградителей нельзя было уже ожидать, адмирал Макаров съехал с «Дианы» на «Петропавловск»¹⁶. Впоследствии оказалось, что ночью с «Дианы» адмирал наблюдал выставлявшие мины японские суда. Взрыв в то же утро под флагманским броненосцем одной из них, мгновенная гибель корабля и большей части его экипажа, гибель

командующего флотом так или иначе предопределили, а точнее, ускорили наступление неблагоприятного для России хода войны.

22 апреля началась высадка японских войск на Квантунский полуостров. Это привело к образованию сухопутного фронта близ Порт-Артура, а затем и к блокированию крепости японской армией. В конце апреля принимается решение усилить корабельными орудиями крепостную артиллерию, и крейсеры «Паллада» и «Диана» лишаются каждый двух 152-мм (второй носовой пары бортовых), четырех 75-мм с верхней палубы, всех восьми 37-мм орудий, обеих 63,5-мм десантных пушек Барановского, однако 152-мм и 75-мм орудия «Дианы» передали не на берег, а на «Ретвизан» для восполнения артиллерии, снятой с броненосца во время его ремонта.

Порт-артурские крейсеры по-прежнему посменно дежурят на внешнем рейде. Так, «Диана», совместно с канонерскими лодками и береговыми батареями, отражала атаки миноносцев противника в ночь на 25 мая и в ночь на 9 июня. На следующий же день, 10 июня, эскадра по требованию заместителя Е.И.Алексеева предприняла свою первую попытку прорваться во Владивосток.

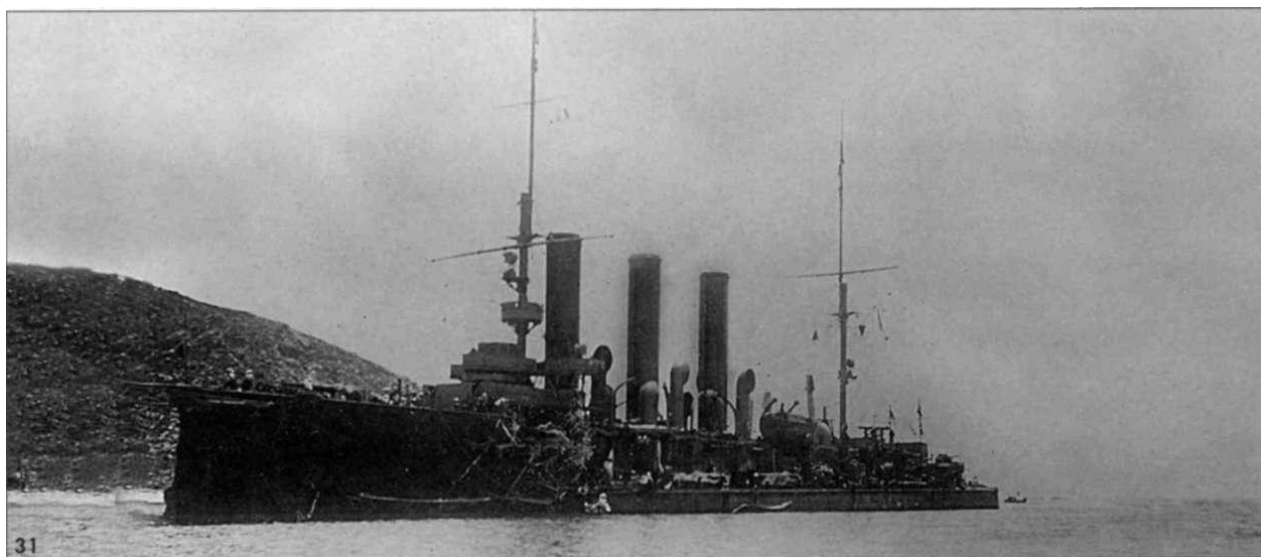


37

Первым на рейд, в 4 ч 30 мин утра, вышел «Новик», за ним — «Диана». К 8 ч на внешнем рейде стояли все, кроме «Паллады», которая появилась только в 10 ч 50 мин: из-за неисправности рулевого привода она долго стояла на якоре в проходе на внешний рейд и ремонтировалась, затем ее команда очищала якорь от телефонного кабеля. Вскоре выяснилось, что «Диана», «Аскольд» и «Новик» стали на якоря там, где ночью с Электрического утеса просматривались японские миноносцы. В результате проведенного траления обнаружили 10 одиночных мин и минную банку из четырех зарядов, еще одна мина взорвалась в трале в 60 м от кормы «Дианы». По окончании траления рейда корабли стали сниматься с якорей в порядке выхода на рейд: первым снялся крейсер «Новик», затем «Диана», последним, около 15 ч, — крейсер «Паллада». К этому времени на горизонте хорошо просматривались броненосец «Тин-Эн», крейсер «Матцусима», 12 миноносцев. Последние попытались помешать работе шедшего перед эскадрой тралящего каравана, но были отогнаны «Новиком» и поспешившей ему на помощь «Дианой».

Около 17 ч тралящий караван ушел в Порт-Артур, вскоре, когда направлявшиеся во Владивосток корабли

30. Корабли Тихоокеанской эскадры во внутренней гавани Порт-Артура (из собрания М.А.Богданова)
The Pacific squadron ships in the Port Arthur inner harbor (from the M.A.Bogdanov's collection)



удалились от берега на 20 миль, был замечен пересекающий курс русских кораблей японский флот, и командующий эскадрой контр-адмирал В.К.Витгефт решил вернуться. В 18 ч 50 мин, находясь в 55 кб от противника, Тихоокеанская эскадра последовательно повернула на обратный курс, и целыми начавшихся с наступлением темноты торпедных атак оказались концевые корабли, и в первую очередь «Паллада». Противник выпустил в нее семь торпед, две из которых прошли под кормой, а остальные пересекли курс крейсера перед его носом. По возвращении кораблей на внешний рейд торпедные атаки продолжались вплоть до 4 ч утра, но «Диана» и «Паллада», в отличие от «Аскольда» и «Новика», значительным атакам уже не подвергались.

И вновь оба крейсера несут сторожевую службу. В ночь на 15 июня торпедной атаке подверглась «Диана»: два миноносца с дистанции 400 м выпустили три про-

шедшие мимо торпеды. Комендоры крейсера ответили им 19 152-мм и 58 75-мм снарядами. А на следующую ночь «Диану» штормом сорвало с носовых перлиней, и для спасения корабля его завели во внутреннюю гавань. Теперь торпедным атакам подверглась дежурившая на рейде в ночь на 20 июня «Паллада»: в нее японский миноносец выпустил две торпеды, из которых одна прошла вдоль правого борта, другая не дошла до корабля.

В дневное время крейсер «Новик», канонерские лодки, миноносцы активно использовались для обстрела наступающих японских войск. Дежурившие на рейде крейсера I ранга должны были в случае необходимости приходить им на помощь, но лишь однажды, 26 июня, «Диана» и «Паллада» привлекались к непосредственному прикрытию обстреливающих противника кораблей. В тот день они вместе с броненосцем «Полтава» выходили в район бухты Такэ.

31. Крейсер «Диана» на дежурстве по охране рейда Порт-Артура (из собрания Н.Н.Афонаина)
The cruiser «Diana» on duty guarding the Port Arthur roads (from the N.N.Afonin's collection)

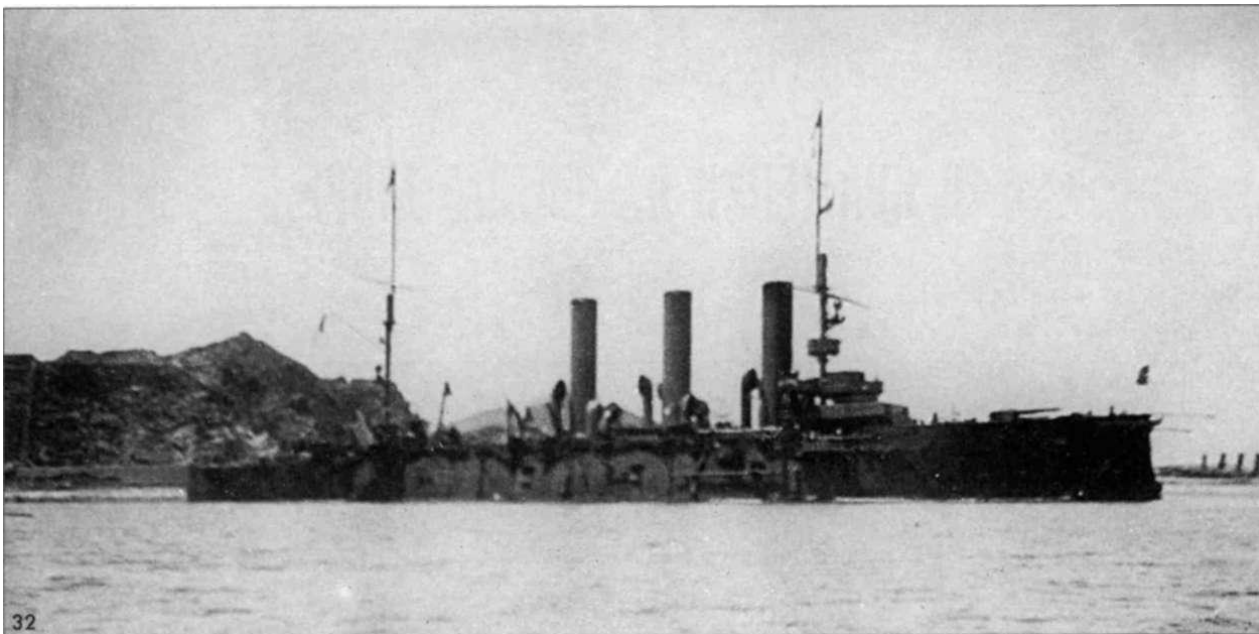
В СРАЖЕНИИ В ЖЕЛТОМ МОРЕ

39

После ожесточенных боев японские войска к концу июля вышли на ближние подступы к крепости, и Е.И.Алексеев, после неоднократных призывов покинуть Порт-Артур, прислал контр-адмиралу В.К.Витгефту категорический приказ с требованием срочно увести эскадру во Владивосток.

Ранним утром 28 июля 1904 года корабли Тихоокеанской эскадры стали покидать внутреннюю гавань Порт-Артура. Продолжалось это почти три с половиной часа, и японцы стянули к Порт-Артуру значительные силы. Вышедшие последними на рейд «Паллада» и [вслед за ней] «Диана»... вступили [последовательно] прямо на свои места, в общем строю кильватера в [самом] хвосте линии»¹⁷ всей эскадры вслед за флагманским кораблем отряда крейсеров — «Аскольдом». Еще один корабль отряда, «Новик», занял свое место в кильватерном строю (непосредственно за «Аскольдом») незадолго до начала боевого столкновения главных сил.

В самом начале сражения японские броненосцы попытались охватить «хвост» нашей эскадры и достаточно близко подошли к крейсерскому отряду. В «Палладу» попал один снаряд, убивший трех матросов, тяжело ранивших четырех (один из них вскоре умер) и легко — двух. Снаряд срезал носовую шлюпбалку гребного катера, повредил сам катер, изрешетил осколками кожух носовой кочегарки, дымовую трубу, вентиляторы, кронштейн прицела у одного из 75-мм орудий. На «Диане» осколками разорвавшегося неприятельского снаряда пробило стенки фальшборта и легко ранило двух человек «Чтобы выйти из этого положения... крейсера в строе пеленга перешли на левую сторону нашей линии броненосцев, где снова легли на параллельный с ними курс»¹⁸. В последовавших затем, вплоть до момента гибели командующего эскадрой В.К.Витгефта, ожесточенных перестрелках броненосных сил крейсерский от-



ряд продолжал в кильватерном строю держаться левее броненосного отряда, ведущего огонь правым бортом, находясь на достаточно безопасном удалении от противника.

Когда после выхода из строя флагманского корабля эскадры «Цесаревича» броненосцы повернули назад и направились в Порт-Артур, их примеру последовали «Аскольд» и шедшие за ним в кильватер «Новик» и «Паллада». Концевая «Диана» из-за близко идущих ей на-

встречу броненосцев не успевала описать полную кильватерную циркуляцию крейсерского отряда и повернула «прямо вдруг». На это успевший выполнить поворот и обгонявший в эту минуту «Диану» «Аскольд» поднял сигнал: «Вступить в кильватер», «но сразу же сам положил право на борт и описал полную циркуляцию навстречу [нашим] броненосцам, а затем лег параллельным им курсом»¹⁹. Крейсера последовали за своим флагманом, причем «Паллада» и «Диана», выполнявшие, как всегда,



32. Крейсер I ранга «Диана» на внешнем рейде Порт-Артура незадолго до боя в Желтом море (из собрания Н.Н.Афонина)
The cruiser of the 1st class «Diana» at the Port Arthur outer roads shortly before the battle in the Yellow Sea (from the N.N.Afonin's collection)

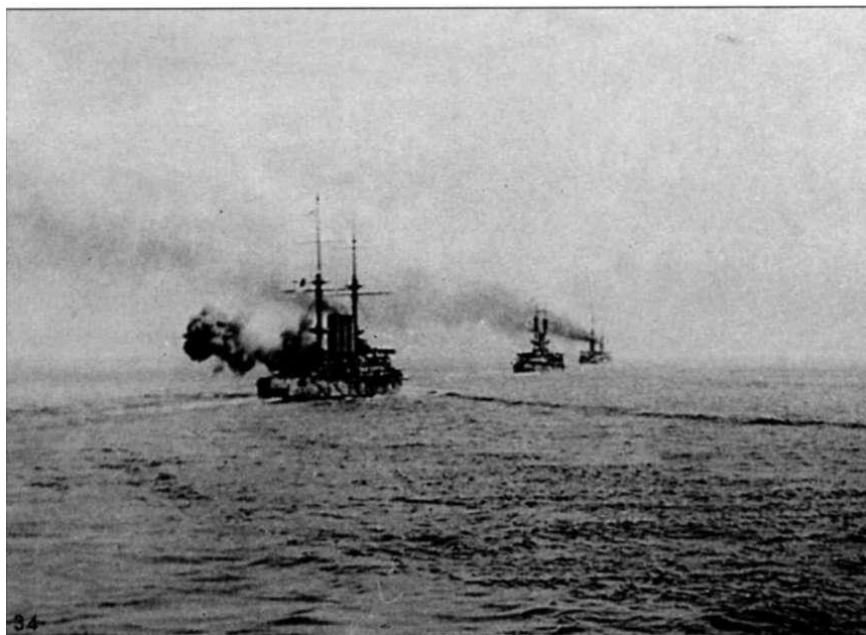
33. Бой в Желтом море. Корабли японской 5-й эскадры. Фотография с крейсера «Асама» (из собрания Н.Н.Афонина)
The battle in the Yellow Sea. The ships of the Japanese 5th squadron. A photo taken from the cruiser «Asama»
 (from the N.N.Afonin's collection)

повороты с большим диаметром циркуляции, с трудом легли за «Аскольдом»²⁰.

К этому времени японские броненосцы обогнули нашу эскадру и находились к NO от нее, а крейсеры противника остались на SO, таким образом, направление на Владивосток по-прежнему оставалось перекрытым. Но противник старался перехватить и пути отступления в Порт-Артур: от NW к российским кораблям приближались броненосец береговой обороны «Тин-Эн» и три однотипных бронепалубных крейсера «Матцусима», «Ицукусима», «Хасидате», а от W — броненосный крейсер «Асама».

Ноши броненосцы шли им навстречу, на NW, имея свои крейсеры с правой стороны от себя. Порт-артурская эскадра была совершенно окружена неприятелем, поддерживающим все это время огонь, а крейсера [после произошедших перестроений] были меж двух броненосных эскадр²¹ — своей и противника. Для выхода из-под огня крейсерам необходимо было расположиться по левую от броненосцев сторону, и «Аскольд» увеличил ход, за ним последовали остальные корабли отряда. Но при этом все они оказались уже между крейсерами «Асама», тремя типа «Ицукусима», броненосцем «Тин-Эн» с одной стороны и шедшими прямо на них и открывшими по крейсерам и броненосцу противника огонь из носовых орудий нашими броненосцами — с другой.

Ведя огонь всем правым бортом, «Аскольд», «Новик», «Паллада», «Диана» продолжали свой маневр — переход на левый фланг отряда броненосцев — и в момент наибольшего сближения с группой кораблей противника расстояние до ближайшего из них не превышало 25 кб.



На одном из японских кораблей возник пожар, имелись попадания и в другие.

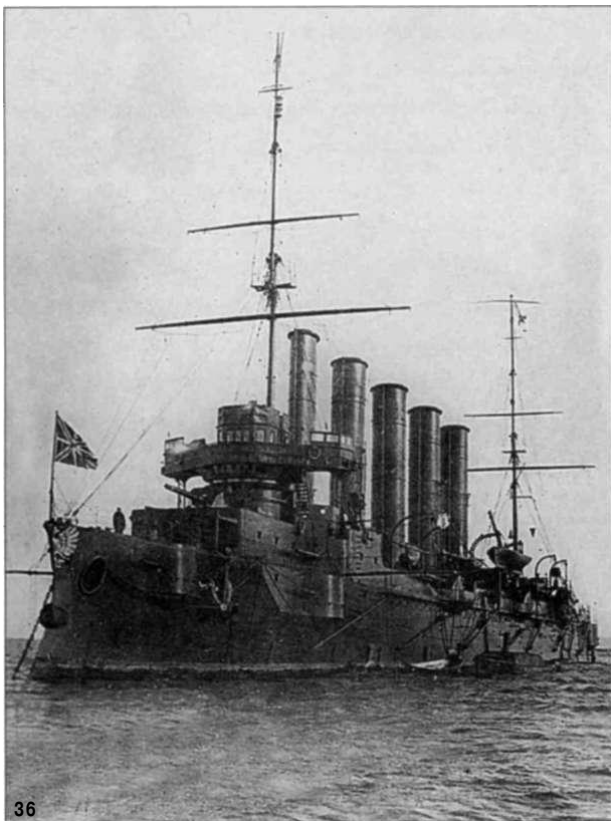
Но и «Диана» попала под покрытие: несколько снарядов упало у борта, причем один настолько близко, что при взрыве его от удара об воду осколками пробило вентилятор и в трех местах фальшборт у одного из 75-мм орудий среднего плутонга. Еще один ударил в раскрепленную по-походному на кожухе кочегарного отделения стрелу Темперлея. Место взрыва, который усилился детонацией лежавших в беседке 11 патронов, окутал густой черный дым. Погибли двадцатилетний мичман Б.Г.Кондратьев и четыре матроса, еще двадцать моряков получили ранения, из них восемь тяжелые. Выбывших заменили комендорами нестрелявшего борта, а командование средним плутонгом принял на себя лейтенант А.М.Щастный. Одновременно еще один снаряд пробил ближе к корме правый борт корабля ниже ватерлинии. Никто не пострадал, но на протяжении от 103 до 112 шп. вода быстро заполнила бортовые отсеки, расположенные между скосом броневой палубы и платформы над ней. Командиру в боевую рубку сообщили, что



35

42

из-за произошедшего внутри корабля взрыва настил платформы вспучило, его швы разошлись и вода обильно просачивается в помещения расположенного в этом



36

месте лазарета. Для сохранения устойчивости пришлось пойти на затопление симметричных отсеков левого борта, а аварийная партия занялась подкреплением бревнами броневой палубы снизу и платформы над ней сверху. Большими усилиями в течение часа аварийной партии удалось прекратить поступление воды в лазарет, после чего выяснилось, что на корабле отсутствуют спусковые клинкет для перепуска в трюм скопившийся на платформе воды с целью последующего удаления ее водоотливными насосами за борт — воду пришлось откачивать подручными средствами.

За время перестрелки с крейсерами противника крейсерский отряд нагнали шедшие «в строю, приближающемся к строю фронта», броненосцы, и «Аскольд», «Новик», «Паллада», «Диана» переходили на их левый фланг, уже прорезая этот фронтальный строй. Командир крейсерского отряда контр-адмирал Н.К.Рейценштейн, видя, что японцы тем временем маневрируют, создавая все более и более плотное кольцо вокруг потерявшей централизованное управление и оказывающей пассивное сопротивление эскадры, решает срочно вывести из-под готовящегося массированного и сосредоточенного обстрела свой отряд чтобы, «распылив» силы японцев, хоть немного облегчить участь остальных наших кораблей. Направлением прорыва он, по окончании расхождения с броненосцами, выбирает еще не достаточно перекрытое противником направление от S до SW.

И наступил «звездный час» двух легендарных кораблей — «Аскольда» и «Новика». В 18 ч 50 мин «Аскольд» поднял сигнал «Быть в строю кильватер» и резко увеличил ход через десять минут новый: «Крейсерам следовать за мной»²². И если «Новику» и «Диане» это удалось, то «Паллада» так и осталась с правой стороны колонны броненосцев.

Но и «Диана» недолго следовала за своим флагманом: «Аскольд», «Новик» и сопровождающие их миноносцы развили такой ход, что через 15 мин исчезли из виду и «Диана» вынуждена была вернуться к эскадре.

35. Контр-адмирал В.К.Витгефт, командовавший русской эскадрой в бою 28 июля 1904 года

Rear Admiral V.K.Vitgeft, in command of the Russian squadron in the battle on July 28, 1904

36. Крейсер I ранга «Аскольд» — флагманский корабль Н.К.Рейценштейна (из собрания М.А.Богданова)

The cruiser of the 1st class «Askold», a flag ship of N.K.Reizenstein (from the M.A.Bogdanov's collection)

Тем временем перестрелка прекратилась, лишь от S, где скрылись «Аскольд» и «Новик», слышались выстрелы. Эскадра, по-прежнему окруженная японскими кораблями, двигалась на NW тремя не выдерживавшими кильватерный строй группами: впереди «Ретвизан», «Победа», «Пересвет», «Севастополь» и три миноносца при них; затем «Диана» и при ней миноносец «Грозовой», который к вечеру присоединился к крейсеру... так и при нем остался»²³; замыкали строй в 8 кб от первой группы «Паллада», «Цесаревич», «Полтава».

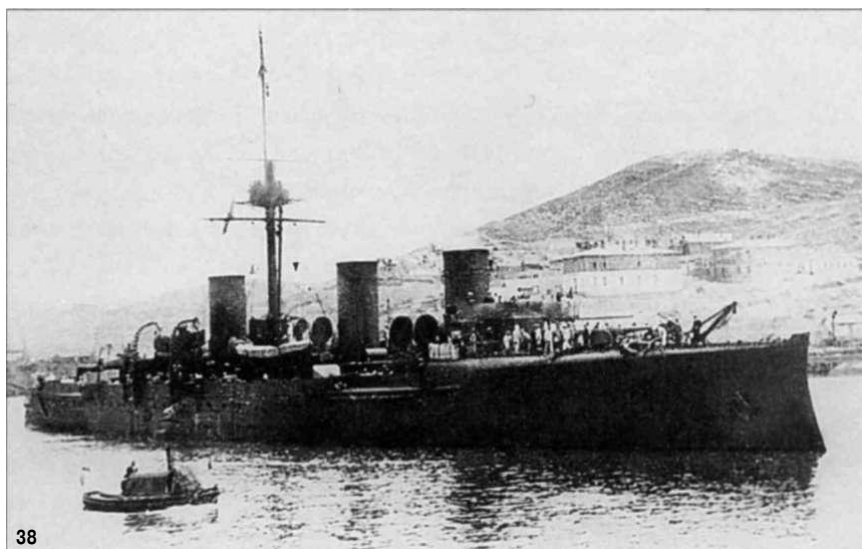
Несмотря на постигшую его неудачу, командир «Дианы» капитан 1 ранга князь А.А.Ливен, в отличие от командира «Паллады» капитана 1 ранга В.С.Сарнавского, не отказался от мысли последовать за своим адмиралом и, хотя бы в одиночку, прорваться за японское окружение и, избегая встреч с противником, уйти во Владивосток. Он предполагал, двигаясь по Желтому морю все время экономическим ходом, подойти к Корейскому проливу к исходу следующего светового дня, затем, развив на 12 ночных часов полный ход, миновать пролив и с рассветом оказаться в открытой части Японского моря, где, уменьшив скорости до 10—11 уз, взять курс на Владивосток. Вызванный в боевую рубку старший механик заверил командира, что находящегося на борту топлива достаточно для осуществления такого похода. Но А.А.Ливен понимал, что, отделившись в наступившей в сражении паузе у всех на виду от окруженной противником эскадры, «Диана» будет тут же перехвачена японцами, да и вступивший в командование эскадрой контр-адмирал П.П.Ухтомский сигналом с «Пересвета» либо посылкой вдогонку миноносца мог заставить вернуться, поэтому приходилось ждать темноты.



37

В наступающих сумерках броненосцы и крейсеры японцев стали понемногу отдаляться и теряться из виду, зато вокруг становилось все больше и больше миноносцев: их с «Дианы» насчитали более пятидесяти. Первым, в 20 ч, торпедной атаке подвергся «Ретвизан»; отстреливаясь, он повернул на N. Хотя еще не было совсем темно, командир «Дианы» счел этот момент наиболее благоприятным для осуществления задуманного. Крейсер и «Грозовой» полным ходом, пересекая курс идущих позади кораблей, направились на S — туда, где А.А.Ливен

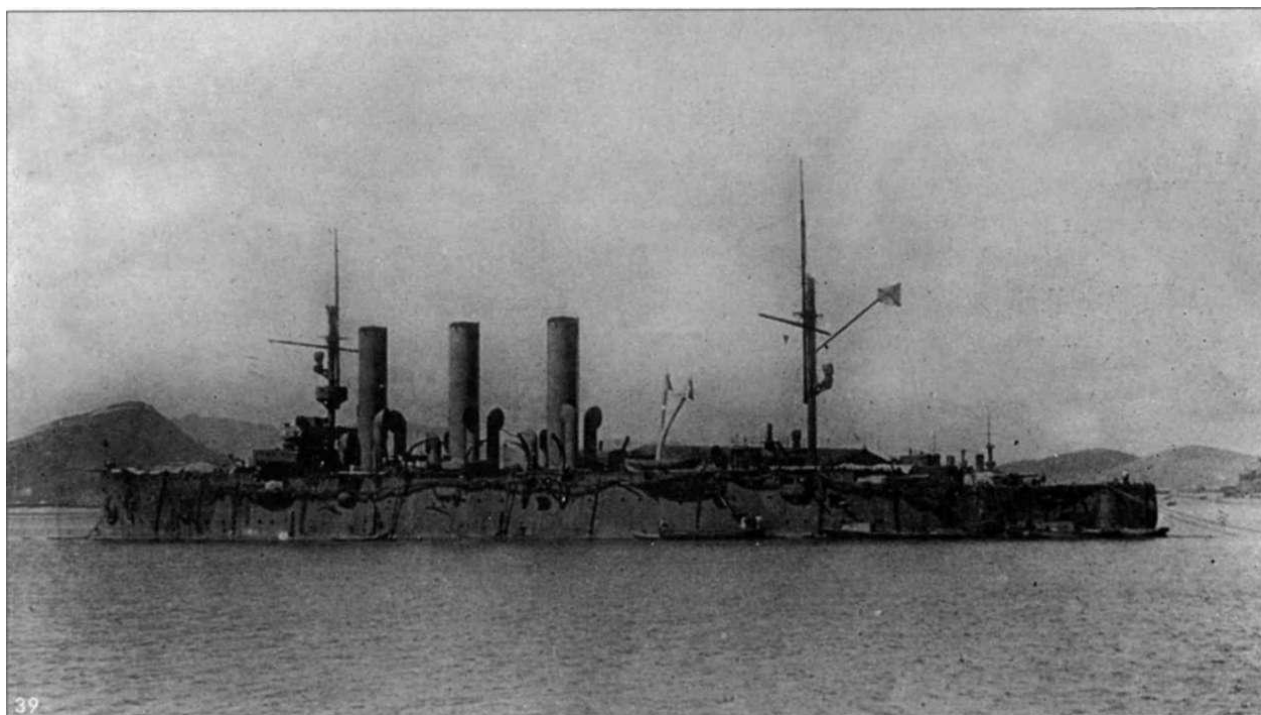
43



38

37. Н.К.Рейценштейн, командовавший отрядом крейсеров во время боя в Желтом море
N.K.Reizenstein, in command of the cruiser detachment during the battle in the Yellow Sea

38. Крейсер II ранга «Новик» (из собрания М.А.Богданова)
The cruiser of the 2nd class «Novik» (from the M.A.Bogdanov's collection)



менее всего ожидал встретить крупные корабли противника. От неминуемых же торпедных атак он, будучи по профессиональной подготовке офицером-минером, предпочел уклоняться, двигаясь полным ходом и часто меняя курс, но не открывая при этом привлекавшего бы все новые и новые миноносцы артиллерийского огня.

Такая тактика оправдала себя: первые четыре миноносца, атаковавшие «Диану» уже через 10 мин после начала прорыва, не сумели поразить крейсер. Комендоры одного из 152-мм орудий не выдержали и произвели одиночный выстрел, ставшим последним выстрелом крейсера в этой войне. Затем с 21 до 22 ч «Диану» атаковали еще восемь из 19 замеченных миноносцев.

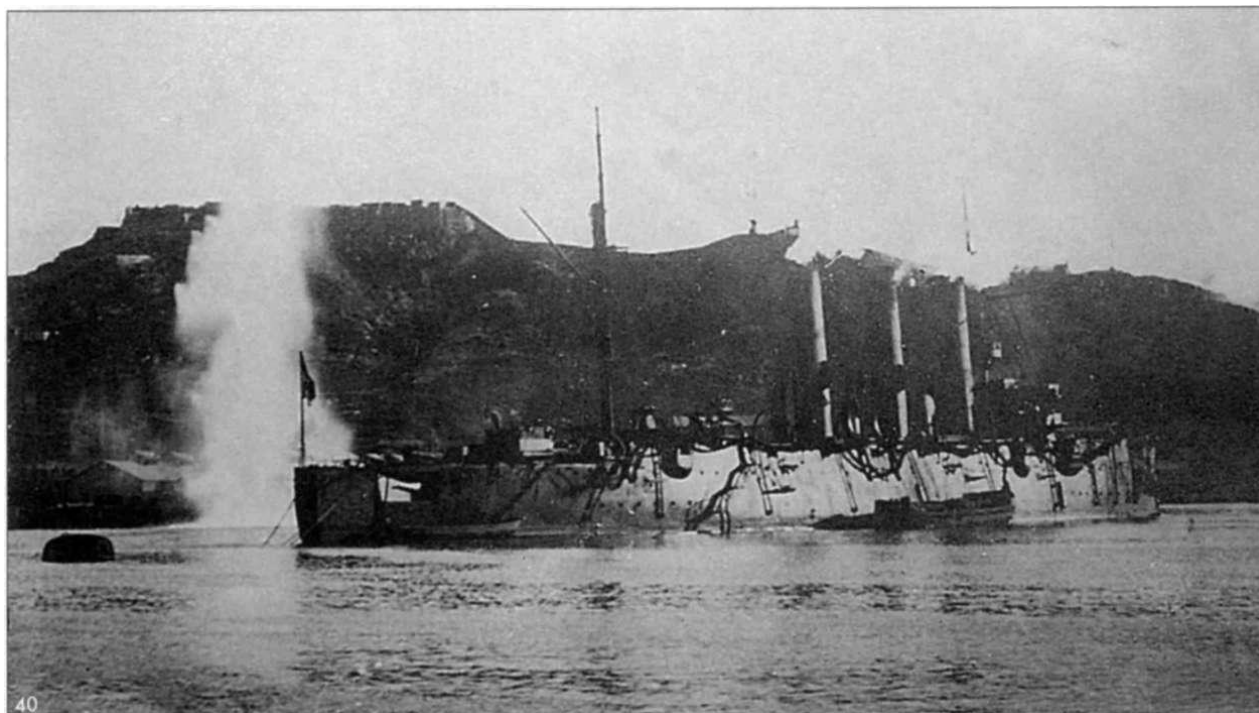
Последняя встреча русского крейсера с противником произошла в 22 ч 15 мин, когда, чуть не столкнувшись, «Диана» на встречных курсах разошлась с японским миноносцем, пославшим на крейсер опознавательный сигнал и, не дожидаясь ответа, скрывшимся на полном ходу в темноте.

Командир же оставшейся при эскадре «Паллады» предпочел торпедные атаки отражать всей имеющейся артиллерией. За ночь крейсер подвергся атакам восьми миноносцев. В ночной темноте вспышки выстрелов 152-мм орудий «препятствовали видеть неприятельские миноносцы и выпущенные ими мины»²⁴, но «Палладе», как и «Диане», повезло: японские торпеды ее миновали. Комендоры сделали 40 152-мм и 170 75-мм выстрелов из общего числа 90 152-мм и 180 75-мм снарядов, выпущенных крейсером в ходе сражения.

К утру «Паллада» вместе с пятью броненосцами стояла на внешнем рейде Порт-Артура. Это и предопределило дальнейшую судьбу корабля: больше он в море не выходил.

Запертые японским флотом на внутреннем рейде корабли эскадры стали с сентября подвергаться почти непрерывным обстрелам японских осадных батарей, наносивших им тяжелые повреждения, исправлять которые в условиях плотно блокированной противником кре-

39. «Паллада» на внешнем рейде Порт-Артура после боя в Желтом море (из собрания М.А.Богданова)
«Pallada» at the Port Arthur outer roads after the battle in the Yellow Sea (from the M.A.Bogdonov's collection)

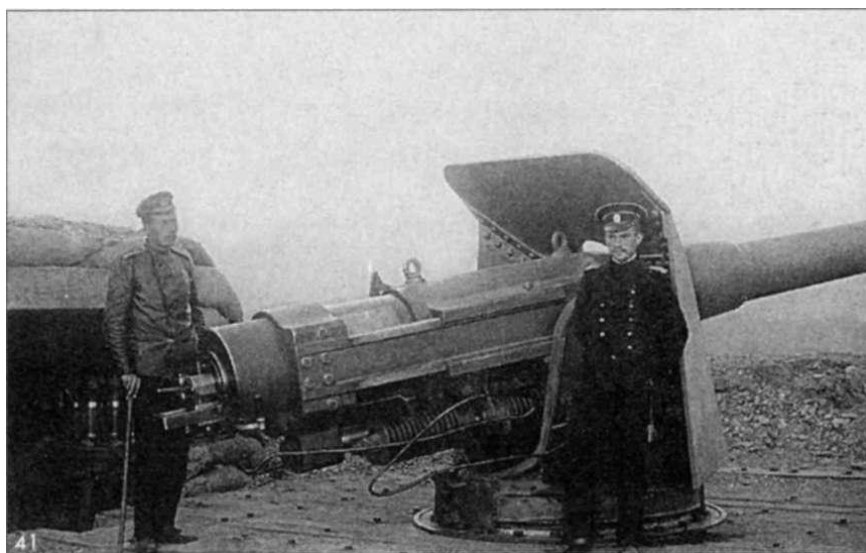


45

пости становилось все труднее и труднее. В конце октября адмиралы на одном из совещаний принимают решение о подготовке кораблей к затоплению: «В случае крайности, т.е. близости сдачи крепости, [боевые] суда, которые могут дойти до прохода [на внешний рейд], идут туда и затопляются у брандеров, а также топят там все суда, которые можно туда дотащить»²⁵. Начался демонтаж корабельной артиллерии, своз боеприпасов и экипажей на берег.

К середине ноября на кораблях Тихоокеанской эскадры оставалось минимальное количество орудий и снарядов к ним, из-за чего отражение очередного штурма Порт-Артура проходило без их артиллерийской поддержки.

К вечеру 22 ноября японцы овладели горой Высокой и, разместив на ней корректировочные посты, в течение пяти дней прицельным огнем 280-мм гаубиц расстреляли броненосцы и крейсеры эскадры; исключение соста-

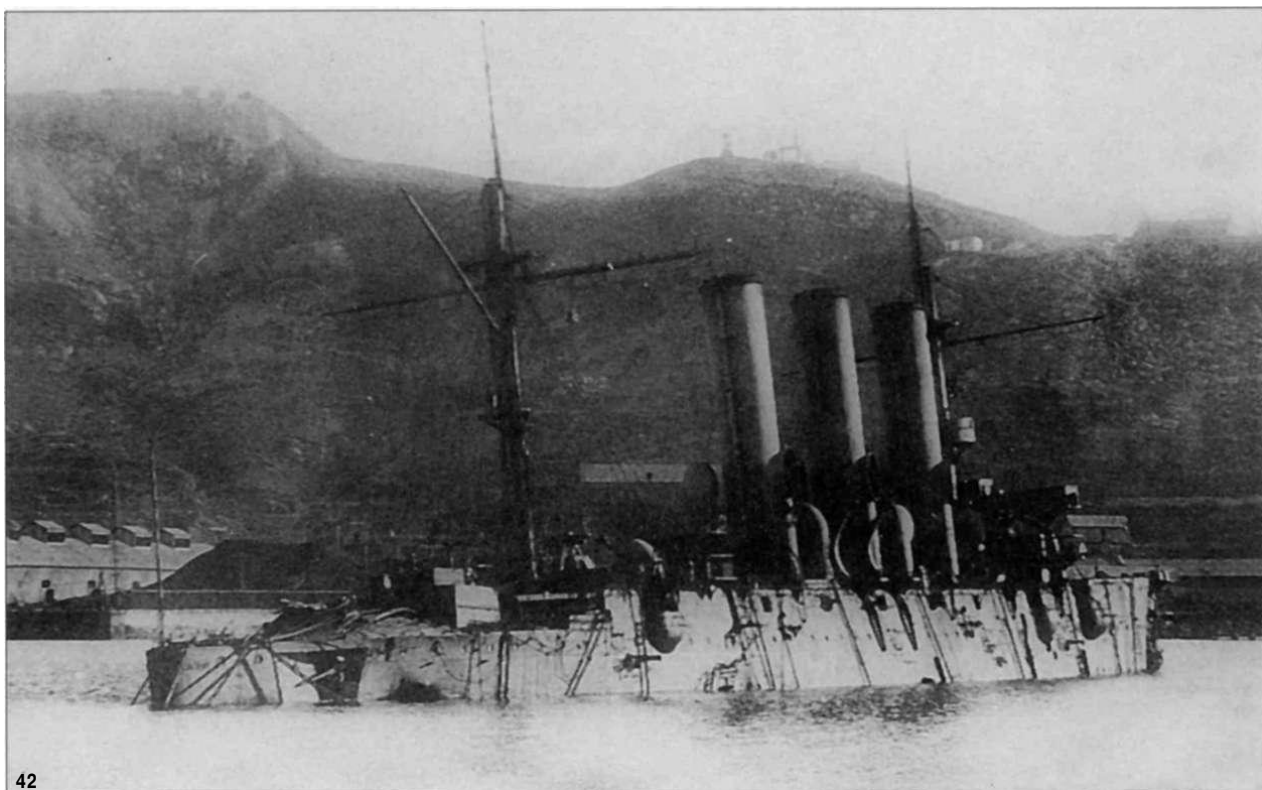


40. Крейсер «Паллада» под обстрелом японских осадных батарей (из собрания Н.Н.Афонина)

The cruiser «Pallada» under fire of the Japanese siege artillery batteries (from the N.N.Afonin's collection)

41. 152-мм орудие Канэ, снятое с корабля и установленное на одной из батарей Порт-Артура (из собрания М.А.Богданова)

A 152-mm Kanet system gun removed from a ship and mounted at one of the Port Arthur batteries (from the M.A.Bogdanov's collection)



вил броненосец «Севастополь», увенный его командиром капитаном 1 ранга Н.О.Эссенем в бухту Белый Волк. «Паллада» 24 ноября после попаданий нескольких снарядов потеряла запас плавучести и села на грунт

внутреннего рейда. Впереди крейсер ждали подъем в 1905 году захватившими Порт-Артур японцами, долгий пятилетний ремонт в Сасебо, а затем еще более долгая служба под иным именем и чужим флагом.

42. «Паллада», полузатопленная на внутреннем рейде Порт-Артура (из собрания Н.Н.Афонины)
«Pallada» being half-sunk at the Port Arthur inner roads (from the N.N.Afonin's collection)

КУРС НА САЙГОН

Крейсер «Диана», благополучно уклонившийся от торпедных атак и уходивший всю ночь на 29 июля 1904 года от места сражения в Желтом море в направлении на S, а затем и на SW, к рассвету «очутился на свободе в средней части Желтого моря»²⁶ в географической точке с координатами 35°19' с.ш. и 122°29' в.д., то есть немного южнее параллели Циндао — германского порта в Китае. Рядом по-прежнему шел миноносец «Грозовой». У команды крейсера появилась возможность осмотреться, а командиру — принять решение о последующих действиях.

За время, прошедшее после выхода из Порт-Артура, непрерывно двигавшийся полным ходом крейсер израсходовал 350—370 т угля, с корабля выпустили 115 снарядов из 152-мм орудий и 74 — из 75-мм. На борту оставалось 1173 152-мм патрона и 1156 снарядов к ним (82% от штатного наличия в погребах), 4886 патронов к 75-мм орудиям (78%), 3550 патронов к 37-мм пушкам (99%), восемь торпед (100%). В центральном плутонге после попадания снаряда в раскрепленную на кочегарном кожухе стрелу Темперлея оказалась перебитой сама стрела, избит рельс подачи и его кронштейн, изreshечены три вентилятора на машинных кожухах, выщерблен пожарный рожок, повреждена корма легкого катера, изрыты осколками палуба и коечные сетки, один крупный осколок сделал вмятину в грот мачте²⁷. Самым серьезным повреждением корабля по-прежнему оставалась подводная пробоина. Утром поставили еще подкрепления и все бревна основательно скрепили между собой. А вот от заводки пластыря, из-за «вздыбливания» вокруг пробоины деревянно-медной зашивки, пришлось отказаться. Похоронили десятых убитых в бою и умерших после него моряков. Еще 17 членов экипажа получили менее опасные ранения.

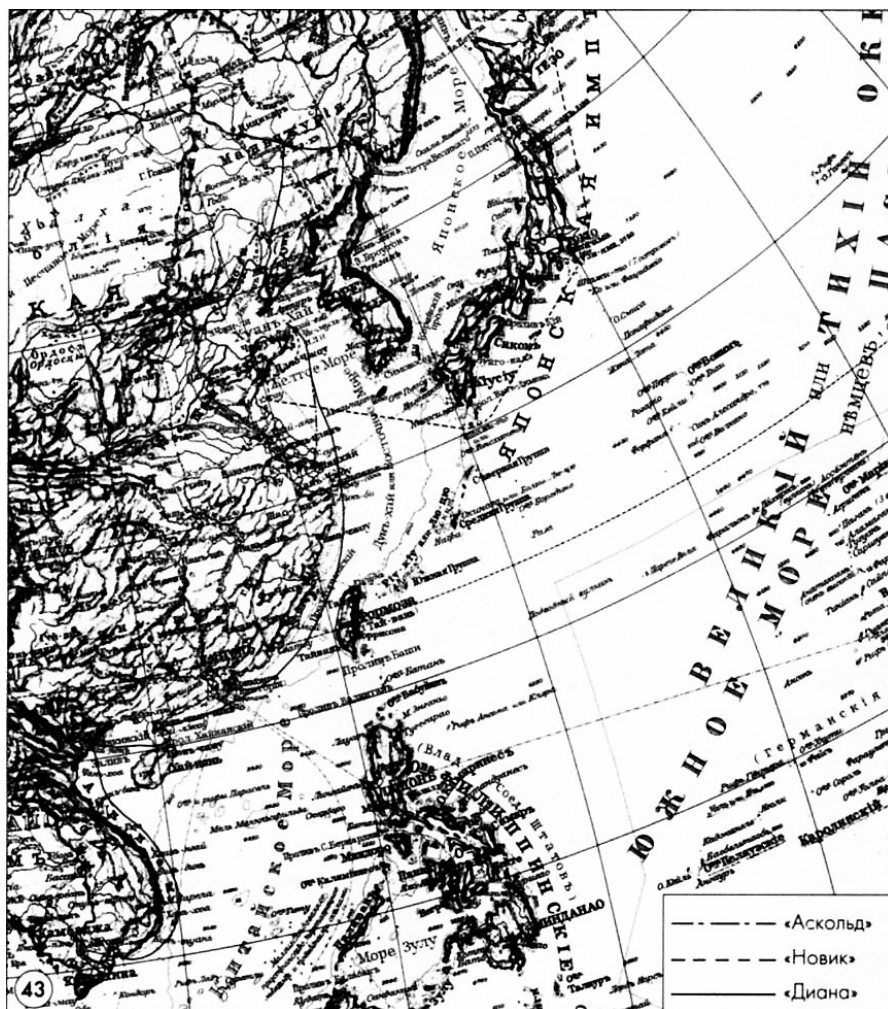
Предпринимать поход во Владивосток, огибая с востока Японию, А.А.Ливену представлялось бессмысленным еще в Порт-Артуре. Но в то утро ему бессмысленным показалось вообще идти в этот порт, даже и самым коротким путем — Корейским проливом. Дело в том, что фактическая дальность плавания крейсера изначально была значительно меньше проектных 4000 миль, а к середине лета 1904 года суточный расход необходимый для поддержания 11-узловой скорости при условии воздействия необходимой части котлов, у порядком изношенной за время боевых действий энергетической установки составлял 110 т, что при наличии 1070 т угля

в угольных ямах позволяло пройти расстояние лишь в 2570 миль. Именно на такие скорости и режим эксплуатации энергетической установки и рассчитывал старший механик, когда поздним вечером 28 июля обнадежил командира возможностью дойти до Владивостока через Корейский пролив. Но чтобы в случае обнаружения на горизонте кораблей противника «Диана», двигавшаяся экономическим способом, имела хоть какой-нибудь шанс уйти от преследования, требовалось держать все котлы «под парами». Это увеличивало суточный расход топлива на 50 т и уменьшало общую дальность плавания на 800 миль. Таким образом, к моменту подхода к проливу

количество находящегося на борту топлива уменьшилось бы, сверх уже истраченных 350—370 т, еще на 240 т.

Пролив А.А.Ливен по-прежнему надеялся миновать в темноте ночи на 31 июля, но при условии, чтобы запасы угля позволяли двигаться полным ходом не 12 ч, как он планировал ранее, а целые сутки. Наибольшая скорость «Дианы» при том техническом состоянии, в котором находился корабль, равнялась 17—18 уз с суточным расходом топлива 290—300 т, и за островом Джалет в угольных ямах осталось бы угля меньше, чем на двое суток 10-узловой хода «мирного времени», то есть чтобы дойти до Владивостока возникала необходимость по прохождении Джалета остановить одну машину и прекратить пар в 14 котлах.

Утром 29 июля на борту имелось 700 т топлива, из них в пря-

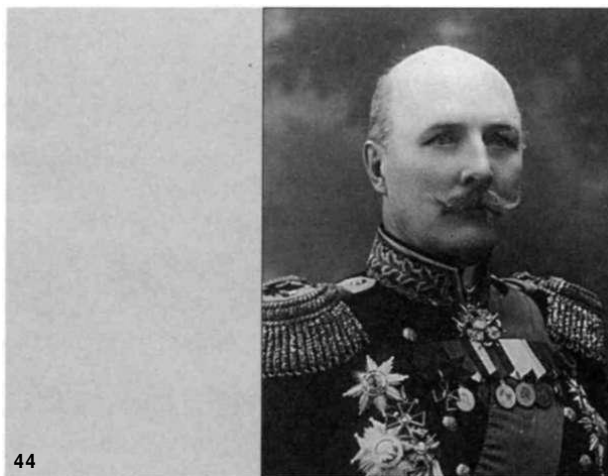


43. Карта путей следования крейсеров Тихоокеанской эскадры «Аскольда», «Новика» и «Дианы» после боя в Желтом море
The routes of the Pacific squadron ships «Askold», «Novik» and «Diana» after the battle in the Yellow Sea

мом распоряжении всего 440 т, остальное требовалось еще достать из запасных ям. А поскольку на путь по Желтому морю до Корейского пролива расходовалось 240 т, то непосредственно на прорыв оставалось в ямах кочегарок 200 т из 290—300 т необходимых. Таким образом, для достижения Джалета, а затем и Владивостока требовалось все время с быстротой, не менее чем 80 т в сутки, перегружать запасное топливо в расходные ямы. Такое представлялось возможным выполнить лишь при общекорабельном аврале, с привлечением к работе и артиллерийской прислуги, и неизбежном заваливании углем верхней палубы, делавшим невозможным ведения огня бортовой артиллерией. И, оценив ситуацию, капитан 1 ранга А.А.Ливен от задуманного им накануне прорыва во Владивосток отказался, как и не решился он, по примеру встреченного тогда же утром крейсера «Новик», зайти за углем в Циндао.

Старший офицер корабля капитан 2 ранга В.И.Семенов в своей книге «Расплата» написал о тех тревожных для экипажа часах безвестности дальнейших действий: «Согласно германской декларации о нейтралитете, мы могли простоять том [в Циндао] не более 24 часов. Довольно времени, чтобы принять уголь; но успеем ли мы надежно заделать пробоину? Притом своими средствами, так как по той же декларации чиниться нельзя не разоружаясь! Благодаря телеграфу наш заход немедленно станет известен японцам, а тогда по выходе — встреча... А у нас только три носовые шестидюймовки (кормовую артиллерию А.А.Ливен опасался использовать, чтобы не расшатать в районе повреждения подпорки. — А.С.). Какая-нибудь "Ниитака" уже сильнее нас, и к тому же действовать будет против нас [из-за разницы хода], как против стоячего. Командир полагал, что поставить крейсер в такие условия — преступление. Это бы означало бы отдать его на расстрел. Положение казалось безвыходным»²⁸.

На собранном командиром офицерском совещании предложения возвратиться в Порт-Артур не возникло.



44



45

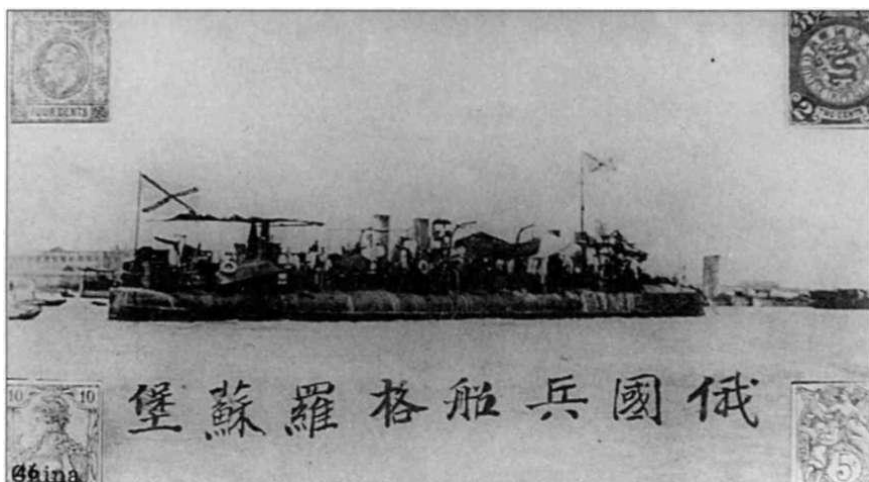
Возобладала показавшаяся первоначально сумасбродной идея мичмана М.Б.Черкасского: уйти для ремонта в далекий Сайгон — достаточно крупный порт находящегося в колониальной зависимости от Франции Вьетнама. «По французской декларации о нейтралитете воюющие стороны могут стоять в их портах неограниченный срок, а также при содействии местных заводов производить всякие починки, кроме исправления и усиления вооружения». По уходе из Желтого моря — акватории боевых действий — «вопрос о необходимости держать пары во всех котлах отпадает сам собой», однако и в таком варианте «угля не хватало миль на 500». Его решили за-

44. Командир крейсера «Диана» князь А.А.Ливен

The commander of the cruiser «Diana» Prince A.A.Liven

45. Известный писатель В.И.Семенов, в прошлом — старший офицер крейсера «Диана»

The well-known writer V.I.Semyonov, formerly a senior officer of the cruiser «Diana»



брать у какого-нибудь встреченного парохода, оставив ему топлива до ближайшего порта: «...правительство заплатит и за задержку и за убытки... Что касается свежей погоды, о ней, словно по уговору, умалчивали»²⁹.

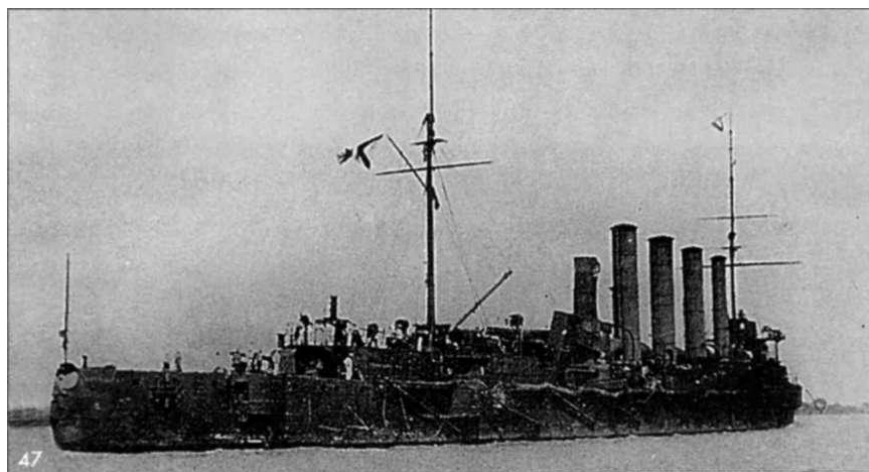
Сопроводить «Диану» «Грозовой» больше не мог: потекли котлы и холодильники, и миноносец направился на ремонт в Циндао, но, спасаясь от преследования обнаружившего его японского крейсера, командир миноносца лейтенант А.А.Бровцын, питая котлы соленой водой, увел его в Шанхай, где корабль и интернировали.

Тем временем «Диана» уходила на юг. 30 и 31 июля, 1 августа экипаж перегружал топливо. Как писал в сво-

ники будут выполнять «инструкции, данные колониальными властями относительно военных судов воюющих держав. В них было приказано держаться правил, изданных для [обеспечения соблюдения Францией нейтралитета во время] Америко-испанской войны»³¹.

8 августа 1904 года экипаж погрузил в Хайфонге уголь до полных корабельных запасов и направился в Сайгон, куда прибыл через четыре дня. Выяснилось, что для постановки в док требуется получить разрешение из Парижа, считавшееся, по объяснениям местных чиновников, формальностью. Возникают иллюзорные надежды после недельного докового ремонта зафрахтовать

груженный углем пароход и с ним направиться навстречу 2-й Тихоокеанской эскадре. Надежды эти подкрепила полученная сразу же по приходе в Сайгон телеграмма из Петербурга с предложением командиру оценить возможность следования в Либаву. Воистину получалось: от Порт-Артура до Владивостока далеко, угля не хватит, поэтому идем в Либаву! Достигнув Сайгона, «Диана», пройдя за время похода расстоя-

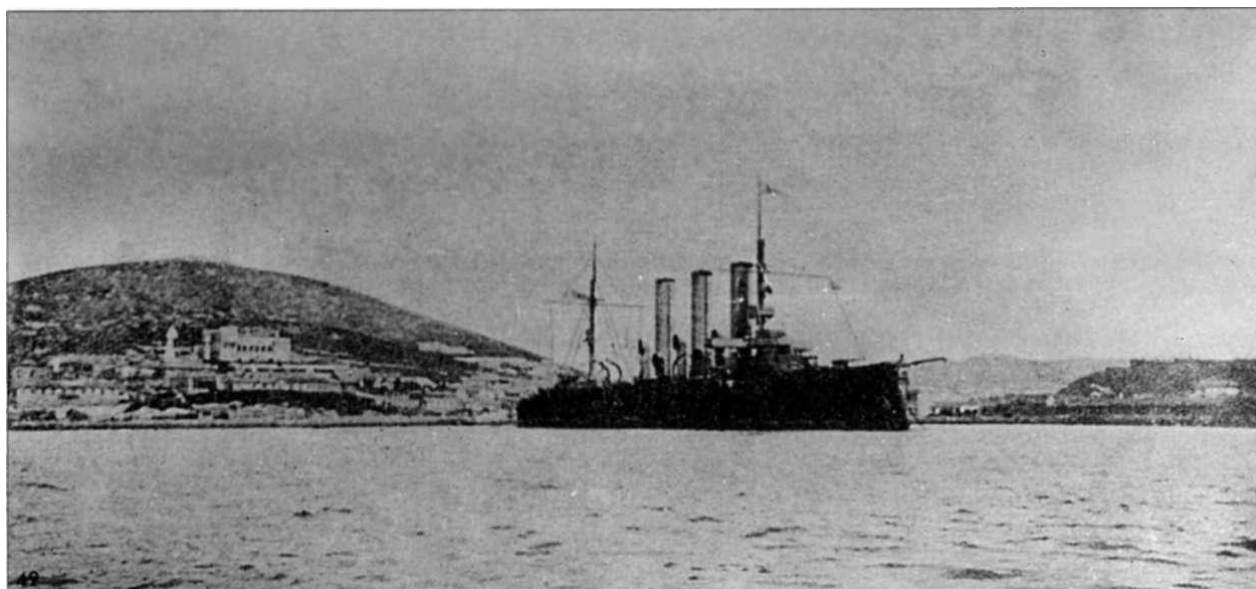
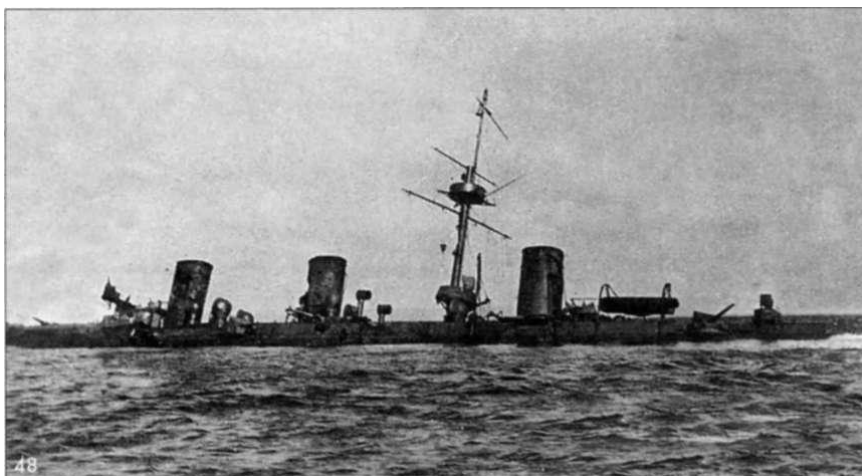


46, 47. Интернированные в Шанхае корабли: миноносец «Грозовой» (47) и крейсер «Аскольд» (из собрания Н.Н.Афонина)
The ships interned in Shanghai: the torpedo boat «Grozovoy» (47) and cruiser «Askold» (from the N.N.Afonin's collection)

ние, значительно большее необходимого для достижения Владивостока, стала среди кораблей тихоокеанских эскадр абсолютным «рекордсменом» по дальности плавания от места генерального сражения до порта убежища.

Князь А.А.Ливен понимал, что его несанкционированные действия по оставлению эскадры с целью самостоятельного достижения Владивостока с последующими затем отказом от этого намерения и непонятным уходом далеко за пределы театра военных действий могут быть расценены в Петербурге не лучшим для него образом. Он послал в столицу несколько телеграмм и рапортов с довольно подробными объяснениями всего происходившего. Но тревоги князя были напрасными — с окончанием войны он оказался в выигрышной роли «спасителя» боевого корабля. В выигрышной относительно как командира «Паллады» В.С.Сарнавского, покор-

но поведшего вверенный ему крейсер за броненосцами в осажденную крепость под расстрел осадной артиллерией, так и командира «Новика» М.Ф.Шульца, честное выполнение которым воинского долга и приказа наместника о необходимости достижения Владивостока привело в итоге к гибели этого замечательного корабля³². Впоследствии князь А.А.Ливен становится начальником Морского генерального штаба (МГШ), а команда «Дианы» в конце 1907 года, правда на короткий двухмесяч-

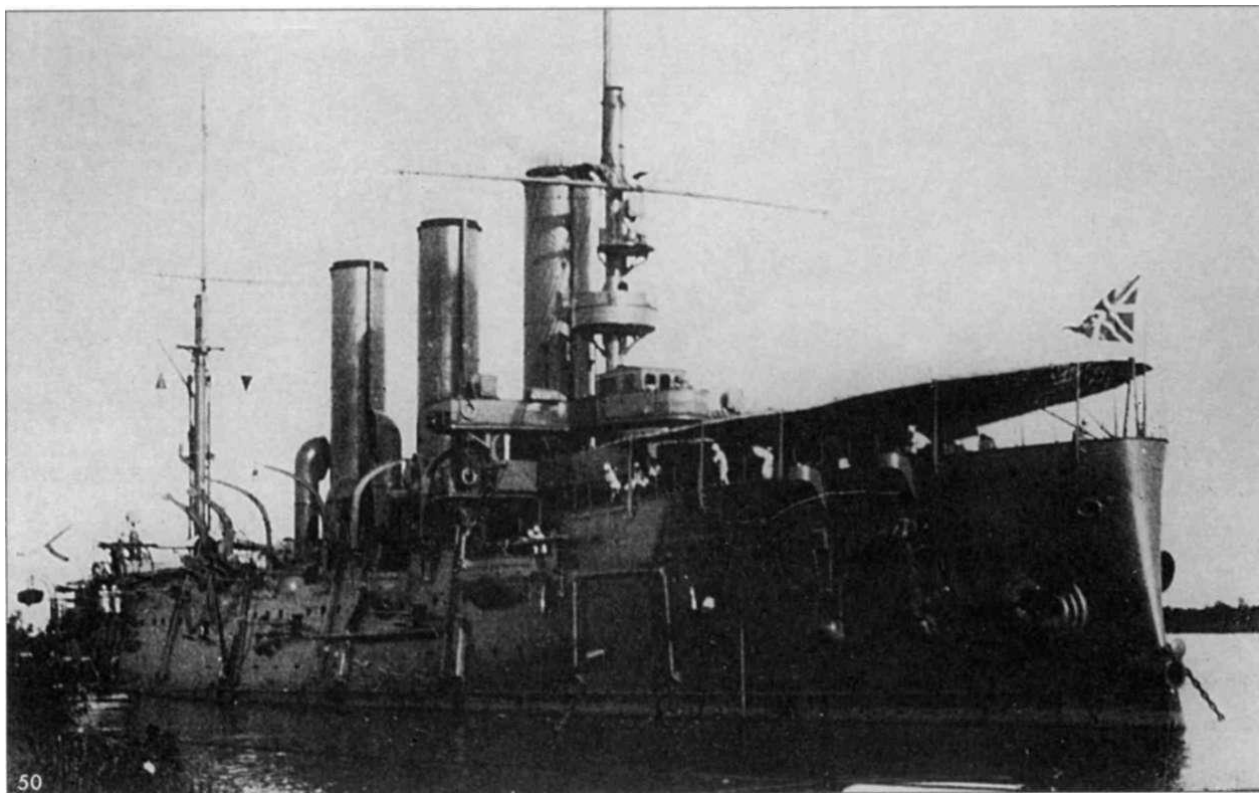


48. Затопленный на рейде Корсаковского поста крейсер «Новик» (из собрания Н.Н.Афонина)

The cruiser «Novik» sunk at the Korsakovsky post roads (from the N.N.Afonin's collection)

49. После боя в Желтом море «Диана» пришла в Сайгон (из собрания Н.Н.Афонина)

After the battle in the Yellow Sea «Diana» arrived to Saigon (from the N.N.Afonin's collection)



ный период, включается в состав Гвардейского флотского экипажа.

Разрешение на постановку в док все не поступало. Местные чиновники все настойчивее говорили о необходимости интернирования «Дианы». Узнав об этом, решительный начальник отряда крейсеров контр-адмирал Н.К.Рейценштейн направляет из Шанхая в Петербург телеграмму: «Раз "Аскольд" разоружен, если признаете нужным и правильным, направляюсь немедленно на "Диану", в крайнем случае инкогнито»³³. Но его прибытие в Сайгон уже ничего не могло изменить. Франция уступила дипломатическому давлению побеждавшей в войне Японии, и в один день, 21 августа 1904 года, в Сайгон пришли две телеграммы: одна из Парижа местным чиновникам: «Приступить к разоружению [крейсера] собственными средствами, не ожидая распоряжения императорского правительства [России]»³⁴, другая — из Пе-

тербурга на «Диану»: «Спустить флаг и разоружиться по указанию французских властей»³⁵.

Еще до предоставления властям списков интернируемого экипажа «Диану» по согласованию с командиром покинули семь офицеров. Трое — капитан 2 ранга В.И.Семенов, мичман А.Г.Кайзерлинг, младший инженер-механик К.И.Бобров — на кораблях 2-й эскадры участвовали в Цусимском сражении, остались живы и попали в плен. Фамилии еще двух хорошо известны: М.Б.Черкасский — перед Первой мировой войной один из ведущих офицеров МГШ и А.М.Щастный — человек трагической судьбы, командовавший Балтийским флотом в первые месяцы 1918 года. На корабле остались командир, четыре строевых офицера, два механика, врач и священник. 29 августа 1904 года на «Диане» спустили Андреевский флаг и гюйс, сняли замки и отправили в береговой арсенал, перед постановкой в док туда же последовал и боезапас.

50. 21 августа 1904 года «Диана» разоружилась (из собрания М.А.Богданова)
On August 21, 1904 «Diana» got disarmed (from the M.A.Bogdanov's collection)

16 сентября «Диану» наконец завели в док. Тут только выяснилось, что пробивший наружную обшивку снаряд не разорвался. Он, идя по настильной траектории в направлении от носа к корме крейсера (почти параллельно диаметральной плоскости корабля) на 0,6 м ниже ватерлинии, но несколько выше броневой палубы, ударил у 99 шп. под острым углом (касательно) в борт, разломал и расщепил в месте удара доски деревянной зашивки. При последовавшем затем «скольжении» по корпусу он вдавил, на протяжении от 99 до 104 шп., три листа наружной обшивки (стрелка прогиба до 360 мм); заклепки оказались срезанными, и продольные швы разошлись. Шпангоуты с 99 по 102 вогнулись внутрь корпуса, 103 шп. не только вогнулся, но и разорвался, а прилегающая к нему поперечная непроницаемая переборка дала глубокую складку.

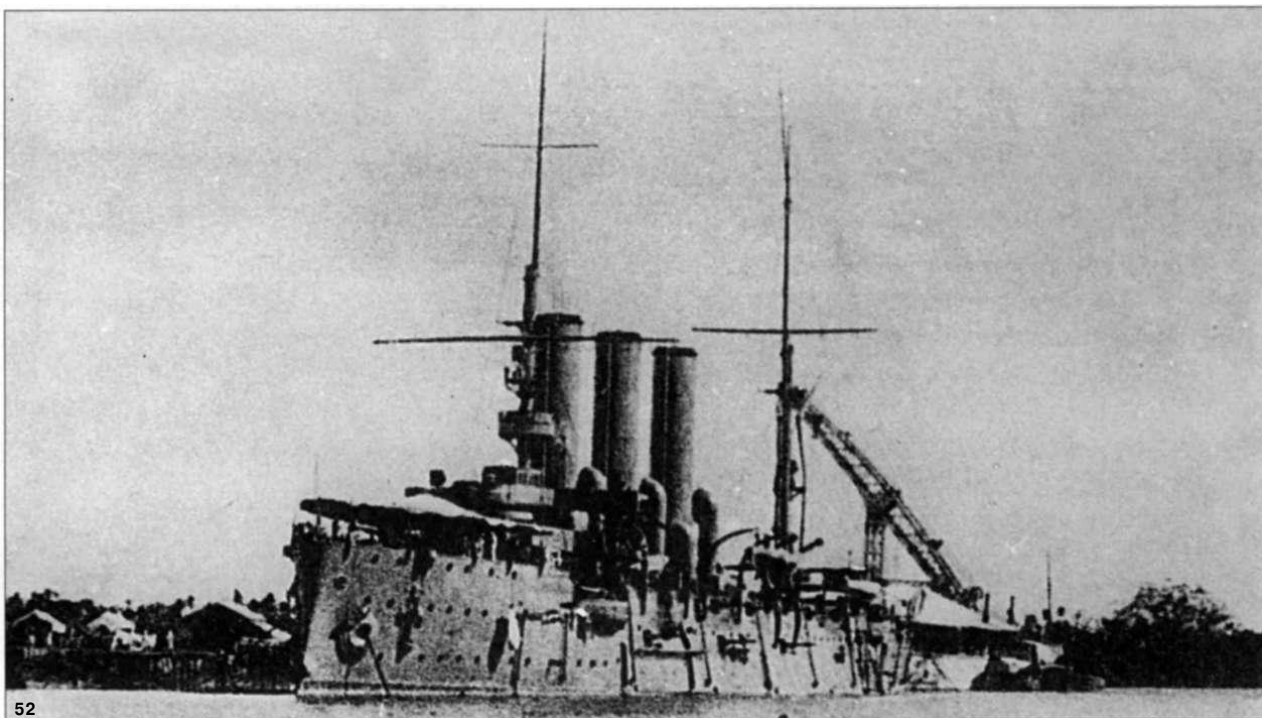
В корпус корабля снаряд вошел между 103 и 104 шп. Пробоина имела форму неправильного четырехугольника со сторонами 0,96, 0,71, 0,68 и 0,81 м и загнутыми внутрь краями. Проникшая сквозь пробоину вода заполнила два бортовых отсека, протянувшихся между стоящими на 98, 103, 112 шп. переборками и ограниченными с остальных сторон наружной обшивкой, скосом броневой палубы и платформой над ней. Снаряд попал в пространство отсека, расположенного ближе к корме. Здесь, между переборками на 103 и на 112 шп., в один ряд помещались восемь цистерн с машинным маслом. На своем пути снаряд разбил крышу одной цистерны, смял крыши двух следующих, порвал соединяющие цистерны трубопроводы. Двигаясь под самым настилом платформы, снаряд выгнул вверх настил между 105 и 106 шп., расшатал заклепки шва настила, пробил бимсы платформы на 105, 106 и 107 шп. и остановил свое поступательное движение на бимсе 108 шп. — смяв его, 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 пояска.



Командир в рапорте писал: «...вследствие того, что бимсы были повреждены, палуба (точнее, платформа над бортовым скосом броневой палубы. — А.С.) начала сдавать и выпучиваться кверху от давления воды, так как она держалась одними листами. Вследствие чего мы были все [до постановки корабля в док] уверены, что она расшатана взрывом»³⁶. В ходе месячного ремонта «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»³⁷. Кроме исправления повреждений провели очистку от ржавчины и окраску цистерн и трюмов.

13 октября 1904 года «Диана» покинула док. А.А.Ливен писал в Петербург: «Служба после разоружения продолжается, как и в кампании. Судно и все имущество также содержится, как в кампании: иначе в здешнем климате и невозможно. Сырость такая, что артиллерия, машины, все приборы, помещения нуждаются в ежедневном уходе, даже в особо тщательном. Если что-нибудь упаковать или, смазав, уложить на хранение, то неминуемо испортится: дерево, кожа и парусина заплесневеет и сгниет; железо никакая смазка не спасает от ржавчины»³⁸. Заболевших моряков французы увозили на лече-

51. Князь М.Б.Черкасский, в годы Русско-японской войны служивший на крейсере «Диана»
Prince M.B.Cherkassky; during the Russian-Japanese war served on the cruiser «Diana»



52

ние в Алжир. К концу августа 1905 года из офицеров на борту крейсера остались лишь командир, штурман, минный офицер и механик.

По окончании Русско-японской войны уцелевшие крупные корабли обеих тихоокеанских эскадр получили предписание вернуться на Балтику. Исключение составили крейсера «Аскольд» и «Жемчуг», оставленные для службы в Сибирской флотилии. 11 октября 1905 года, после ратификации мирного договора между Россией и Японией, на находящейся в Сайгоне «Диане» вновь подняли Андреевский флаг и гюйс, а сам корабль включили в состав возглавляемого контр-адмиралом О.А.Энkvистом отряда возвращающихся в Россию кораблей. Сайгон стал местом сбора отряда: 20 октября в этот порт прибыли, совершив пятидневный переход из Манилы, крейсера «Олег» и «Аврора», ожидался подход из Циндао броненосца «Цесаревич». Из Петербурга пришло

предписание: укомплектовав «Диану», срочно отправить ее на Балтику. Морскими силами двух прибывших крейсеров уменьшили недокомплект экипажа, боезапас, из-за истечения допустимых сроков хранения, забирать из французского арсенала не стали, а погрузили новый с двух направлявшихся во Владивосток и зашедших по приказу командования в Сайгон грузовых пароходов. «Диана» вновь была готова к дальнему походу.

Вследствие необходимости быстрее увольнения в запас нижних чинов, выслуживших установленные сроки, и во избежание революционных выступлений команд, корабли возвращались на Балтику «с наибольшей поспешностью».

Начало первого послевоенного 1906 года застало эскадренный броненосец «Цесаревич» и крейсера I ранга «Олег», «Аврора», «Диана», «Громобой», «Россия» и «Богатырь» по пути на родину.

52. Крейсер I ранга «Диана» незадолго до /хода из Сайгона. 1906 год (из собрания Н.Н.Афонина)
The cruiser of the 1 st class «Diana» shortly before her departure from Saigon. Year 1906 (from the N.N.Afonin's collection)

«АВРОРА» В РУССКО-ЯПОНСКОЙ ВОЙНЕ

Последние из сдаточных испытаний «Аврора» закончила практически в полной готовности к походу и в свое первое плавание на Дальний Восток ушла из Кронштадта через неделю после их завершения, 25 сентября 1903 года. Шестисуточный переход в Портленд проходил в сильный шторм, который крейсер и его экипаж с успехом выдержали. Не обошлось без поломок: сорвало крышку левого клюза; погнуло крышку правого, дали течь крышки оружейных портов, а также некоторые стыки верхней палубы и стыки наружной обшивки на уровне жилой палубы. Ремонт повреждений занял шесть дней, и 8 октября «Аврора» вышла из Порт-ленда в Алжир. В Бискайском заливе вновь шторм. В Средиземном море погода улучшилась, но на корабле начались более серьезные поломки: 12 октября загорелся подшипник левой машины, и далее до Алжира «Аврора» шла малым ходом. 25 октября крейсер достиг Специи (Италия), где присоединился к собиравшемуся здесь отряду судов контр-адмирала А.А.Вирениуса, идущему в Тихий океан. Кроме «Авроры» в состав отряда входили броненосец «Ослябя», крейсера «Дмитрий Донской» и «Алмаз», 11 миноносцев и три транспорта. Продвижение отряда сдерживалось постоянными поломками, в первую очередь на номерных малотоннажных миноносцах. В Джибути, в конце января 1904 года, моряки отряда узнали о начале войны с Японией; последовал приказ о возвращении на Балтику, и через два месяца, 5 апреля, «Аврора» бросила якорь на рейде Ливава.

За полугодовой межпоходный период нахождения на Балтике «Аврора» прошла доковый ремонт подводной части, ее орудия главного калибра прикрыли щитами³⁹ толщиной 25,4 мм, снабдили оптическими прицелами все 152-мм и 75-мм орудия, на носовом мостике установили два пулемета системы «Максим». В свое второе плавание на Дальний Восток

«Аврора» уходила также из Либавы 2 октября 1904 года в составе 2-й эскадры флота Тихого океана. Так сложилось, что 19 ноября 1904 года, за пять дней до того, как в Порт-Артуре огнем японской осадной артиллерии была затоплена «Паллада», на борту «Авроры» экипаж радостно отметил праздник пересечения экватора. Через полгода, 14 мая 1905 года, эскадра вице-адмирала З.П.Рожественского достигла Корейского пролива.

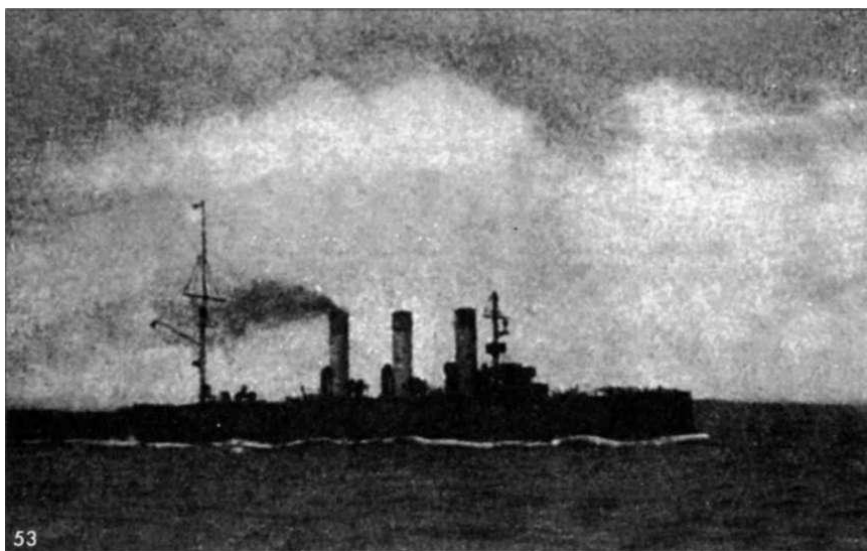
В Цусимском сражении «Аврора» действовала в составе отряда крейсеров контр-адмирала О.А.Энквиста и постоянно следовала в кильватере за своим флагманским кораблем — крейсером «Олег». Первая короткая перестрелка с приблизившимися на 45 км крейсерами противника произошла в 12 ч 30 мин, а собственно Цусимское сражение началось около 13 ч 45 мин, после сближения броненосцев противоборствующих сторон. Крейсера отряда «Олег», «Аврора», «Владимир Мономах» и «Дмитрий Донской» первое время находились под прикрытием наших броненосцев, несколько позади них, и «до 2 $\frac{1}{2}$ ч дня крейсера активного участия в бою не принимали»⁴⁰. К этому времени девять японских крейсеров двумя группами стали приближаться к нашим транспортам. «Тогда "Олег" и "Аврора", повернув вправо,

заслонили транспорты собою и приняли на себя огонь вышеозначенных девяти крейсеров... По мере возможности "Мономах", "Донской" и [флагманский крейсер разведывательного отряда] "Светлана" принимали в отражении врага при защите транспортов своевременное участие, главный же огонь обратился против "Олега" и "Авроры"»⁴¹. К 15 ч крейсера противника временно отделились, и нашим крейсерам вновь на очень короткое время удалось стать под прикрытия своих броненосцев.

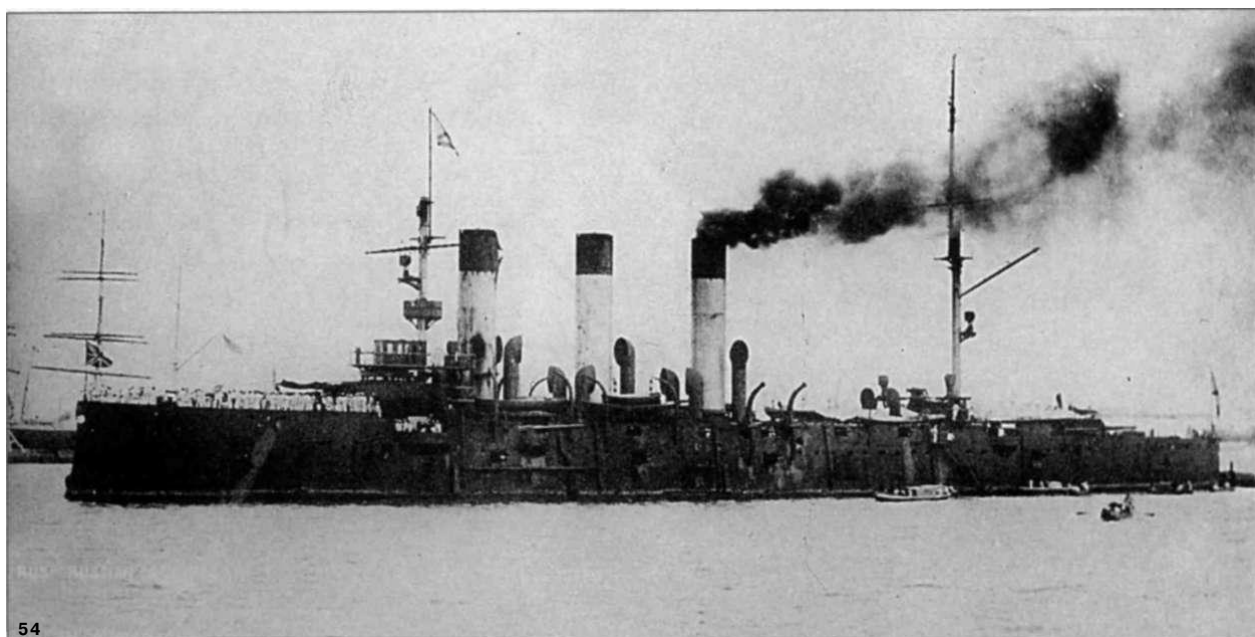
Наступила трагическая фаза Цусимского сражения: флагманские корабли 1-го и 2-го броненосных отрядов «Князь Суворов» и «Ослябя» за короткий промежуток времени под сосредоточенным огнем японских броненосцев получили тяжелейшие повреждения и вышли из кильватерного строя. Броненосец «Ослябя» тут же, в 14 ч 50 мин, стремительно накренился и затонул, «Князь Суворов» погиб примерно через пять часов, торпедированный уже в вечерней темноте миноносцами противника.

Остальные наши броненосцы до самого захода солнца продолжали идти в растянувшейся кильватерной колонне, постоянно маневрировали, пытаясь снова и снова выйти из-под сосредоточенного огня японских кораблей.

«И в то же время [наши крейсера пытаются] сохранить свое место у нестреляющего борта наших броненосцев»⁴², но постоянные смены броненосцами курса снова и снова подставляли корабли крейсерского отряда под снаряды японских крейсеров, а то и броненосцев, причем японцы стремились в первую очередь вывести из строя артиллерийскую прислугу того или иного крейсера, нарушить управление им, зажечь на нем пожары, для чего стреляли разрывными фу-



53. Крейсер I ранга «Аврора» после Цусимского сражения. Фотография сделана 15 мая 1905 года с крейсера «Олег»
The cruiser of the 1 st class «Aurora» after the Tsushima battle. A photo taken on May 15, 1905 from the cruiser «Oleg»



гасными снарядами преимущественно в надстройки, рубки, мостики, трубы.

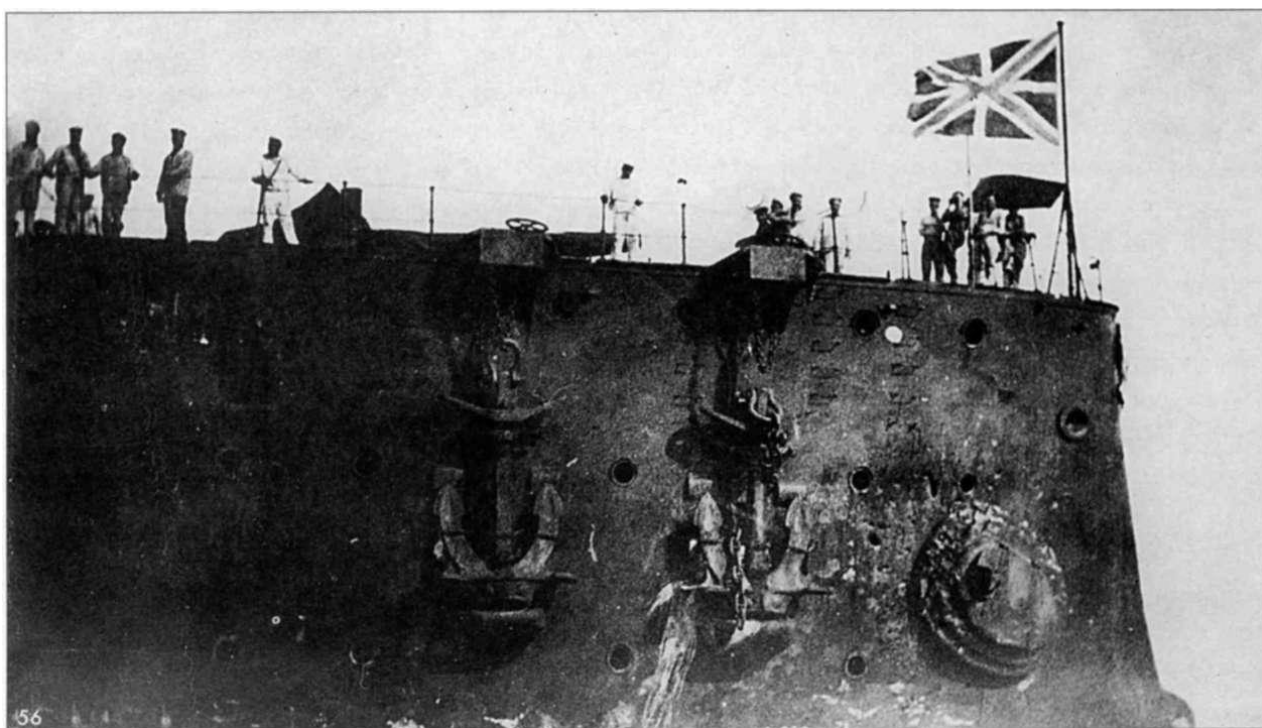
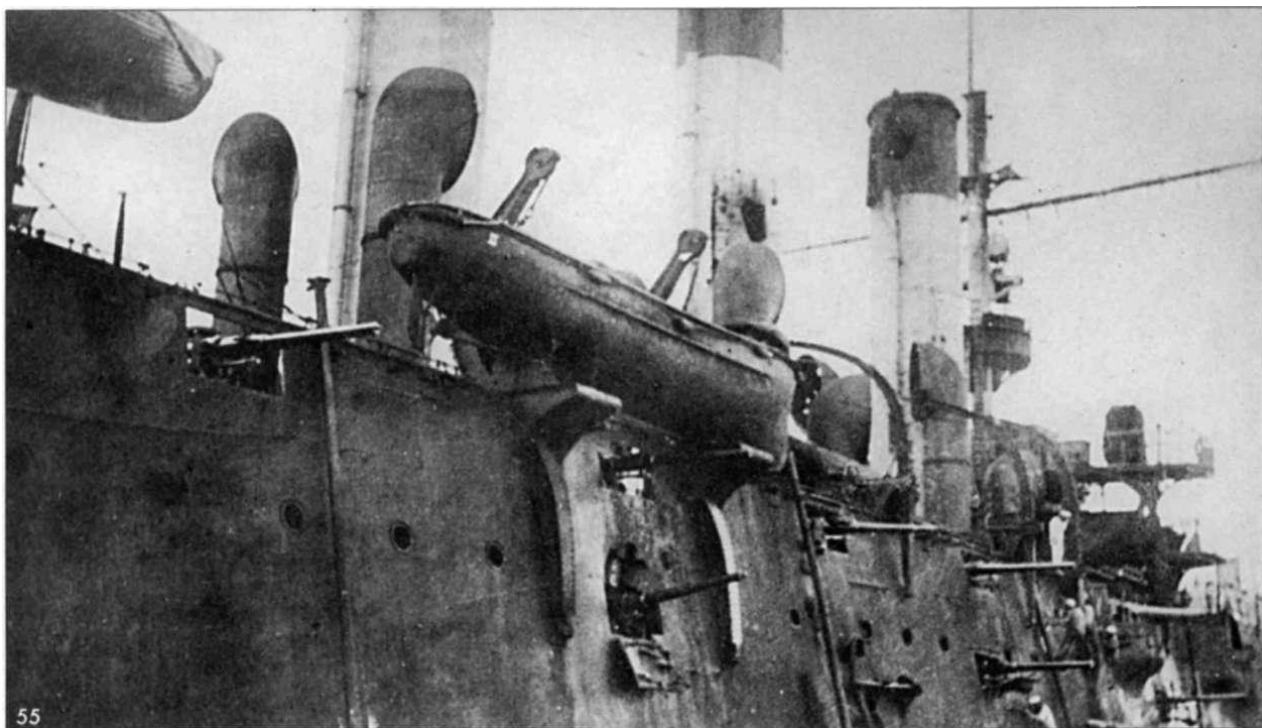
«Наибольшей силы неприятельский огонь достиг к 7 часам [вечера], когда [наши] броненосцы пытались [вновь] лечь на курс к Владивостоку, но меткий, губительный для нас огонь, заставил нас медленно отклониться к западу»⁴³. Один за другим стремительно гибнут броненосцы «Император Александр III» (около 18 ч 50 мин) и «Бородино» (около 19 ч 30 мин); с гибелью последнего завершился дневной артиллерийский бой. Наступившая темнота и торпедные атаки японских миноносцев рассеяли эскадру, корабли которой по-прежнему, но уже небольшими группами либо в одиночку, пытались прорваться во Владивосток. Потеряв из виду не только броненосцы, но и корабли своего отряда «Владимир Мономах» и «Дмитрий Донской», а также пытавшуюся следовать за ними «Светлану», крейсеры «Олег», «Аврора» и присоединившийся к ним крейсер II ранга «Жемчуг» предприняли несколько попыток прорваться мимо миноносцев по направлению к Владивостоку, а затем, уклоняясь от торпедных атак⁴⁴, по приказу О.А.Энквиста по-

вернули к югу и к 4 ч крейсера уменьшили ход, выйдя из сферы боя.

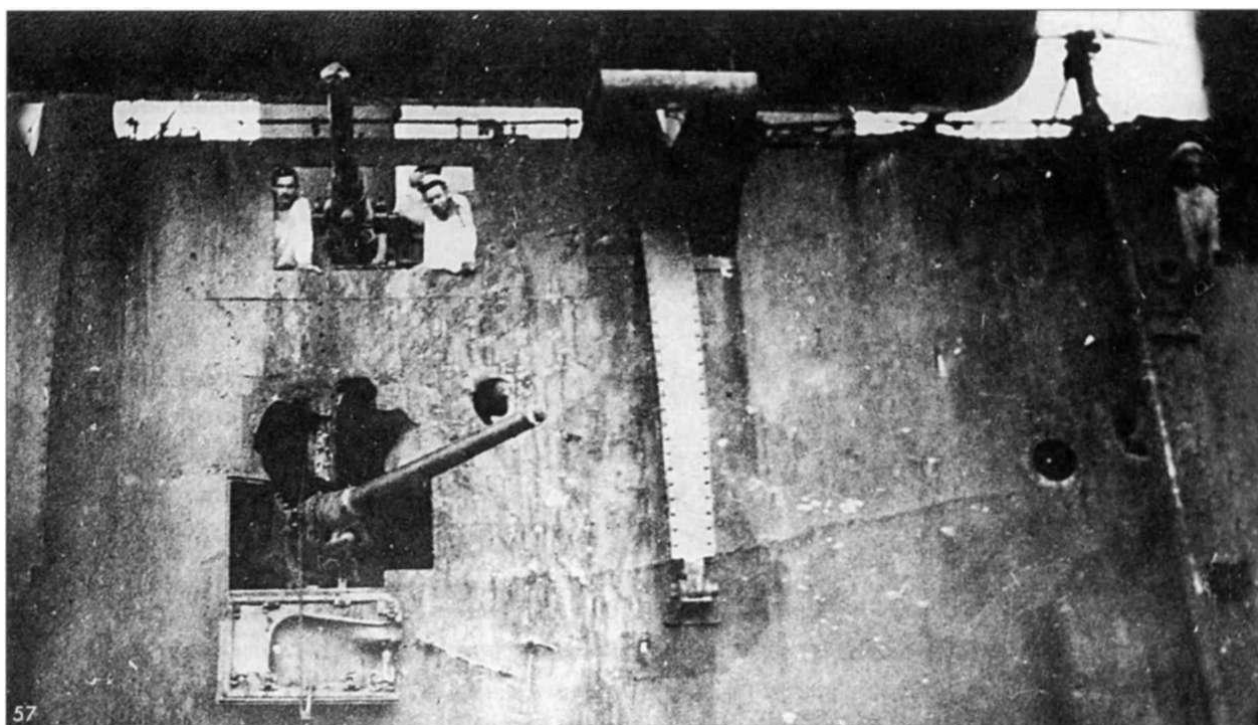
После выхода из Корейского пролива О.А.Энквист, из-за недостатка угля и полученных крейсерами существенных для их боеспособности повреждений, не стал предпринимать попыток дойти до Владивостока, огибая Японию вдоль ее восточного побережья. «Олег», «Аврора» и «Жемчуг» на последних запасах топлива 21 мая достигли Филиппинских островов, где в порту Манила их до конца войны интернировали американские колониальные власти.

В ходе Цусимского сражения «Олег» и «Аврора» — бронепалубные, не предназначенные для эскадренного боя крейсера — получили серьезные повреждения и понесли значительные людские потери. «Аврора» выпустило по противнику 303 152-мм, 1282 75-мм и 320 37-мм снарядов. В свою очередь, в «Аврору» непосредственно попал 21 снаряд, и еще много снарядов разорвалось в воде рядом. Прикрытое карапасной броневой палубой оборудование энергетической установки и рулевого устройства не пострадало, а весь объем разрушений при-

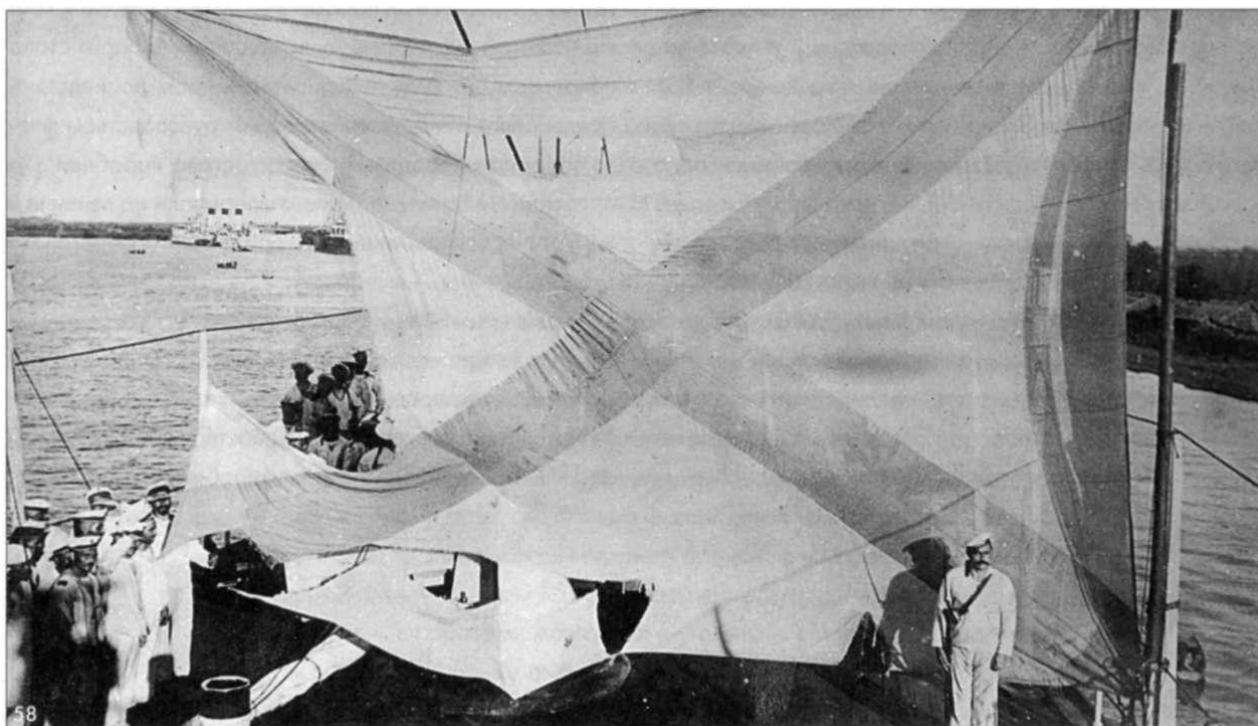
54. Крейсер I ранга «Аврора» в Маниле (из собрания Н.Н.Афонина)
The cruiser of the 1st class «Aurora» in Manila (from the N.N.Afonin's collection)



55, 56. Повреждения крейсера I ранга «Аврора», полученные в Цусимском сражении (из собрания Н.Н.Афонаина)
The damage of the cruiser of the 1st class «Aurora» got in the Tsushima battle (from the N.N.Afonin's collection)



59

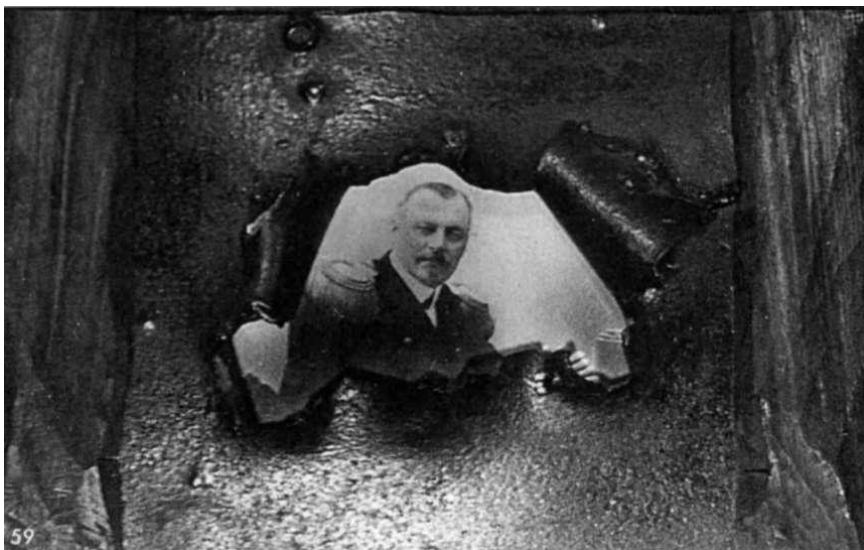


57. Повреждения крейсера I ранга «Аврора», полученные в Цусимском сражении (из собрания Н.Н.Афонина]

The damage of the cruiser of the 1st class «Aurora» got in the Tsushima battle (from the N.N.Afonin's collection]

58. Флаг крейсера I ранга «Аврора» после Цусимского сражения (из собрания Н.Н.Афонина]

The ensign of the cruiser of the 1st class «Aurora» after the Tsushima battle (from the N.N.Afonin's collection]



шелся на надводные конструкции. Снарядом большого калибра разворотило правый клюз, и якорь перестал отдаваться. В баковой надстройке по правому борту от попадания снаряда калибром 152 либо 203 мм образовалась пробоина площадью 1,2 м². Затопило помещение носового торпедного аппарата и 2-ю угольную яму, из-за чего, для спрямления, пришлось во время боя пойти на затопление 8-й и 9-й ям противоположного левого борта. Носовая труба получила две пробоины, одна из которых имела площадь 3,7 м², средняя труба из-за пробоины примерно такой же площади несколько наклонилась вперед. Все 75-мм орудия, кроме одного, получили повреждения, а пять из них вышли из строя окончательно. Пострадали или имели поломки все 152-мм орудия; наиболее серьезные повреждения получило одно из кормовых правого борта. Оказались поврежденными дальномерные циферблаты многих орудий.

Пробоины изрешетили надводный борт, осколки нанесли множественные повреждения шлюпкам, катерам, такелажу, вентиляторным раструбам, настилу верхней палубы и палубы бака.

На «Авроре» в Цусимском сражении погибли 15 человек, получили ранения 83 человека и из них девять от полученных ранений скончались. Все 98 — из числа людей, находившихся выше броневой палубы. Большая часть жертв приходится на комендо-

ров, бесстрашно ведших огонь из не имевших серьезной броневой защиты 152-мм орудий либо из вовсе лишенных защиты 75-мм и 37-мм орудий. Командир крейсера капитан 1 ранга Е.Г.Егорьев погиб от осколка снаряда, влетевшего в смотровой просвет между бруствером и крышей боевой рубки. Смерть командира «Авроры» стала печальным, но классическим примером последствий предвоенного небрежения высшим руководством флота вопросами защиты личного состава кораблей. По прибытии в Манилу 40 человек передали на лечение в хирургическое отделение американского берегового госпиталя.

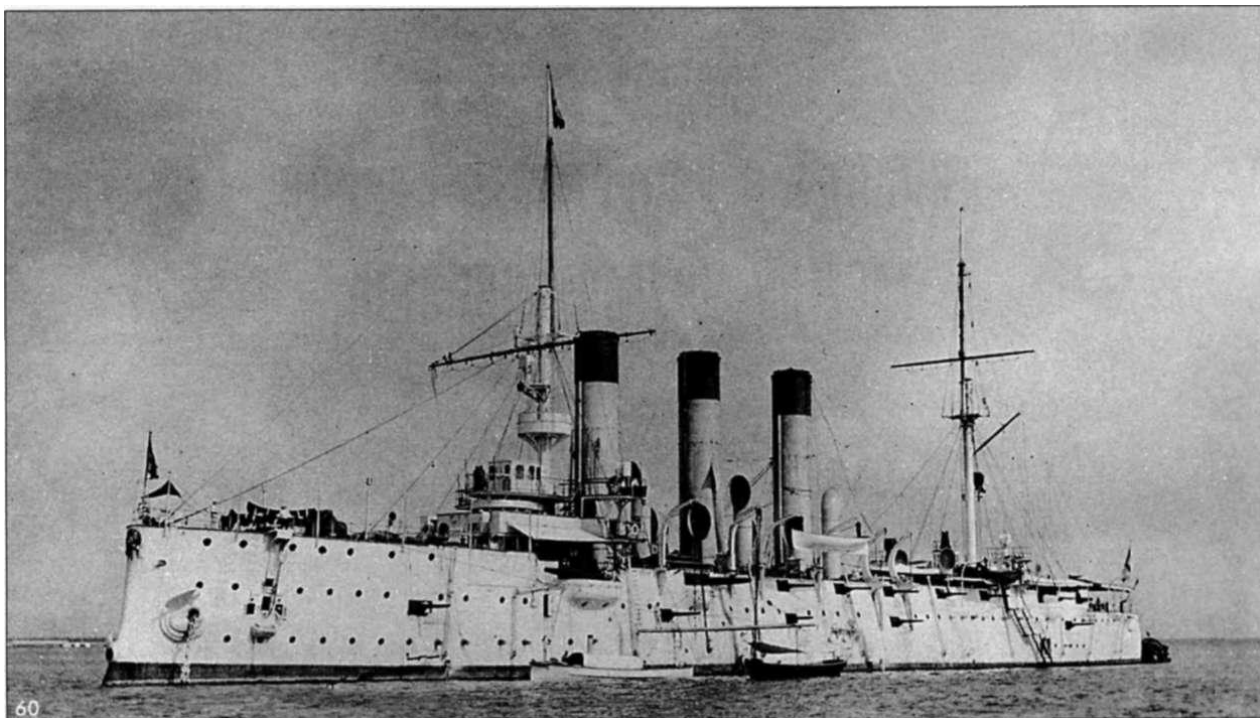
Крейсеры «Олег», «Аврора», «Жемчуг» находились в Маниле четыре месяца. Все это время силами экипажей и рабочих порта проводился ремонт кораблей: на «Авроре» ежедневно работало до 100 мастеровых, и 27 сентября 1905 года крейсер совершил пробный выход в море.

59. Капитан 1 ранга Е.Г.Егорьев — командир «Авроры», погибший в Цусимском сражении (из собрания Н.Н.Афонина)
The captain of the 1st rank E.G.Egoryev, commander of «Aurora» lost in the Tsushima battle (from the N.N.Afonin's collection)

«ДИАНА» И «АВРОРА» В ПЕРИОД МЕЖДУ ДВУМЯ ВОЙНАМИ

Покинув Сайгон первой, 1 ноября 1905 года, «Диана» и первой из возвращавшихся кораблей, 8 января 1906 года, достигла Либавы; «Аврора» прибыла в Либаву 19 февраля. Все вернувшиеся корабли прошли в Либаве освидетельствование технического состояния, в первую очередь состояния артиллерии. Если остававшаяся к тому времени на борту «Дианы» артиллерия не требовала выполнения ремонта в условиях завода, то три 75-мм из пострадавших в Цусимском сражении орудий «Авроры» пришлось впоследствии отправить для ремонта на Обуховский сталелитейный и оружейный завод в Петербурге, а еще три того же калибра — заменить.

Тем временем не только в России, но и во всем мире изучается боевой опыт Русско-японской войны, причем ведущие страны приступают к строительству кораблей с учетом последних достижений науки и техники: в частности, оснащают их энергетическими паросиловыми установками нового поколения с турбинами и котлами более высоких паропроизводительности и рабочего давления, работающими на смешанном, а несколько позже только на более энергоемком жидком топливе. В Великобритании по заказу России строится броненосный башенный крейсер «Рюрик» водоизмещением 15 000 т, но с энергетической установкой прежнего типа — с паровыми машинами и угольными котлами. Предполагалось по разработанным английскими инженерами чертежам построить на Балтийском заводе еще два корабля, уже в варианте с турбинными двигателями, но 10 апреля 1906 года главный инспектор кораблестроения С.К.Ратник в своем письме морскому министру вице-адмиралу А.А.Бирлеву рекомендовал временно воздержаться от постройки столь крупных кораблей с принципиально новыми для нашего флота энергетическими установками, считая, что в случае их аварии корабль крупных раз-



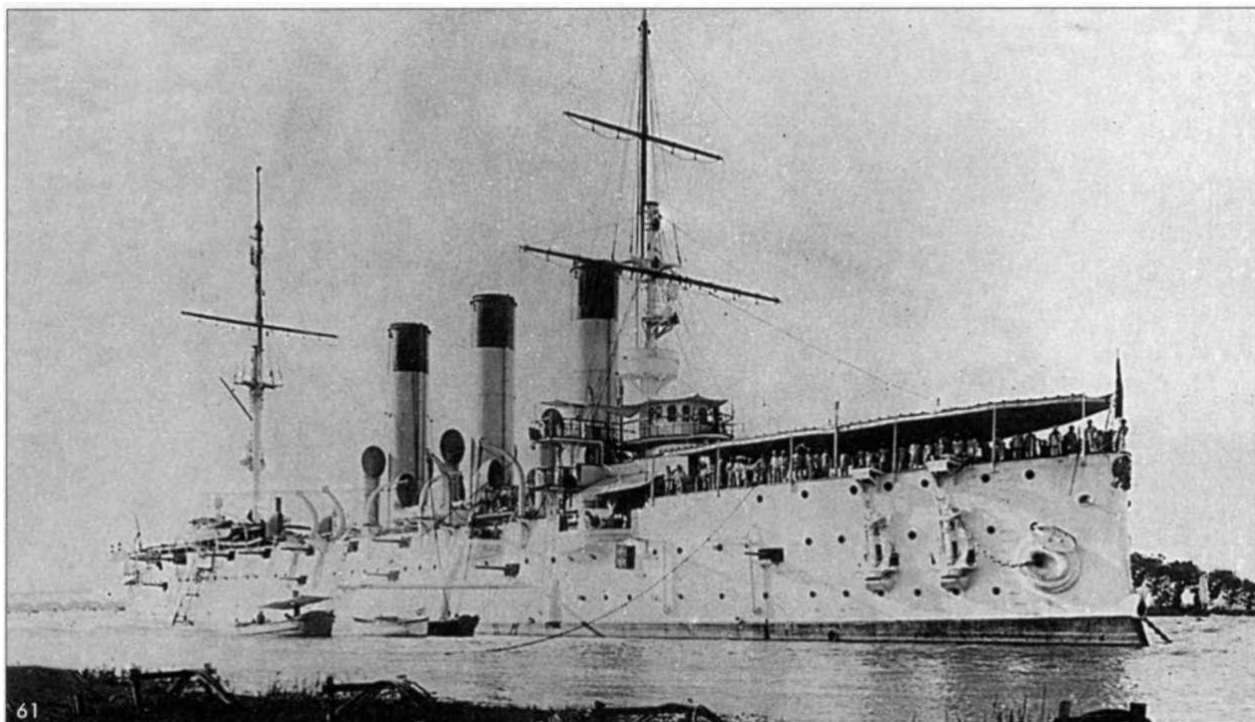
мерений будет достаточно сложно отбуксировать в порт для ремонта, и предлагал для изучения возможностей турбинных двигателей и обучения моряков их эксплуатации построить крейсер по типу «Новика» водоизмещением 3000—5000 т либо «на возвратившихся с Дальнего Востока крейсерах "Диана" или "Аврора"» заменить бортовые машины турбинами, «оставив среднюю поршневую в запасе на случай каких-либо неудач в плавании от действия турбин... Такая постановка опыта на готовом судне, потерявшем уже боевое значение, не только ускорит, но и значительно удешевит его производство. Благополучный же опыт, сделанный адмиралом Рожественским по перегрузке этих крейсеров⁴⁵ двойным усиленным запасом угля (1800 вместо 800 тонн) дает вероятность на способность этих крейсеров сделать большие переходы по океанам, если их отправить по некультурным (плохо оборудованным — А.С.) портам из Кронштадта во Владивосток даже через Магелланов пролив с заходом на попутные острова для загрузки угля»⁴⁶. Пись-

мо С.К.Ратника морскому министру не имело последствий ни для «Дианы», ни для «Авроры», как и не осуществилось создание в России двух аналогов «Рюрика», хотя бы и с поршневыми машинами.

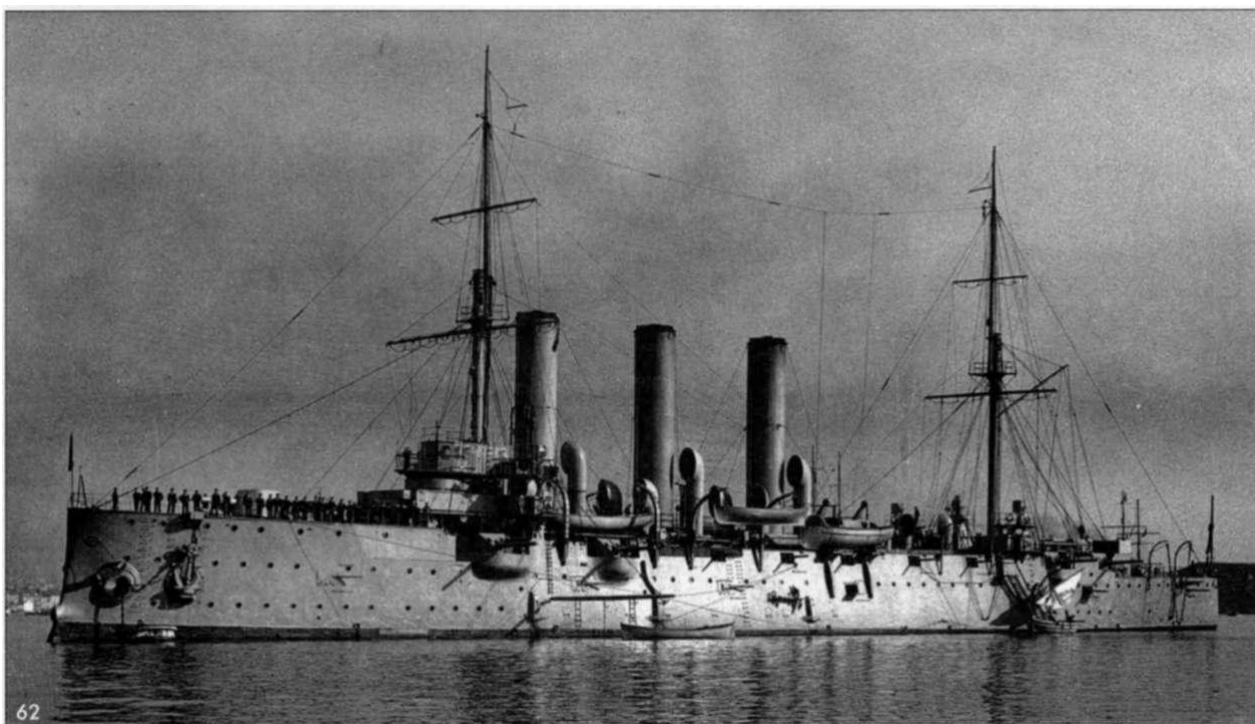
По возвращении на Балтику для «Дианы» наступила, в отличие от «Авроры», черед продолжительных ремонтов и не столь долгих плаваний с воспитанниками различных учебных отрядов на борту.

В апреле 1906 года «Диана» со значительно сокращенным экипажем переходит в Петербург, где становится на два года к достроечной стенке Балтийского завода. Его мастеровые совместно с мастеровыми Санкт-Петербургского военного порта заменили под котлами второе дно, нижние части переборок котельных отделений, трубы в котлах и холодильниках, большую часть трубопроводов, перебрали и капитально отремонтировали машины, механизмы, насосы. На «Авроре» аналогичный ремонт проводился силами Франко-Русского и Обуховского заводов, а также Кронштадтского порта. Выпол-

60. Крейсер «Аврора» возвращается в Россию (из собрания Н.Н.Афонина)
The cruiser «Aurora» returning to Russia (from the N.N.Afonin's collection)



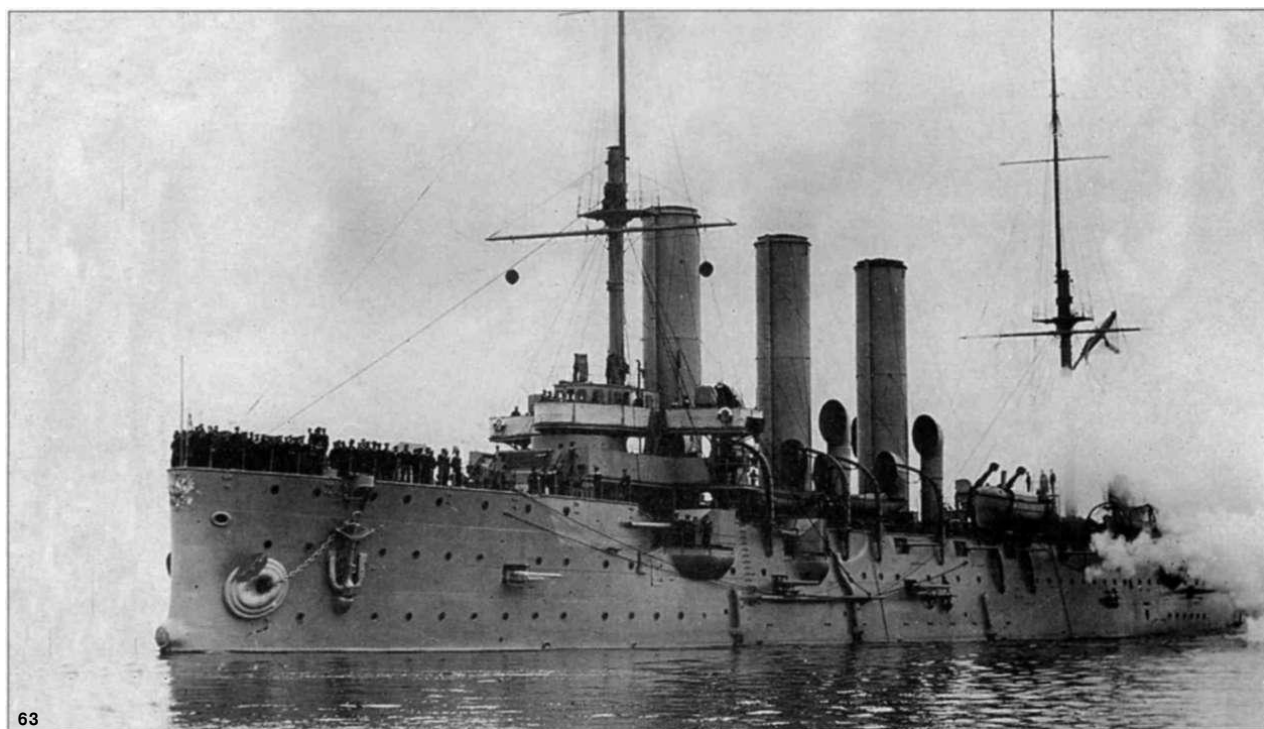
63



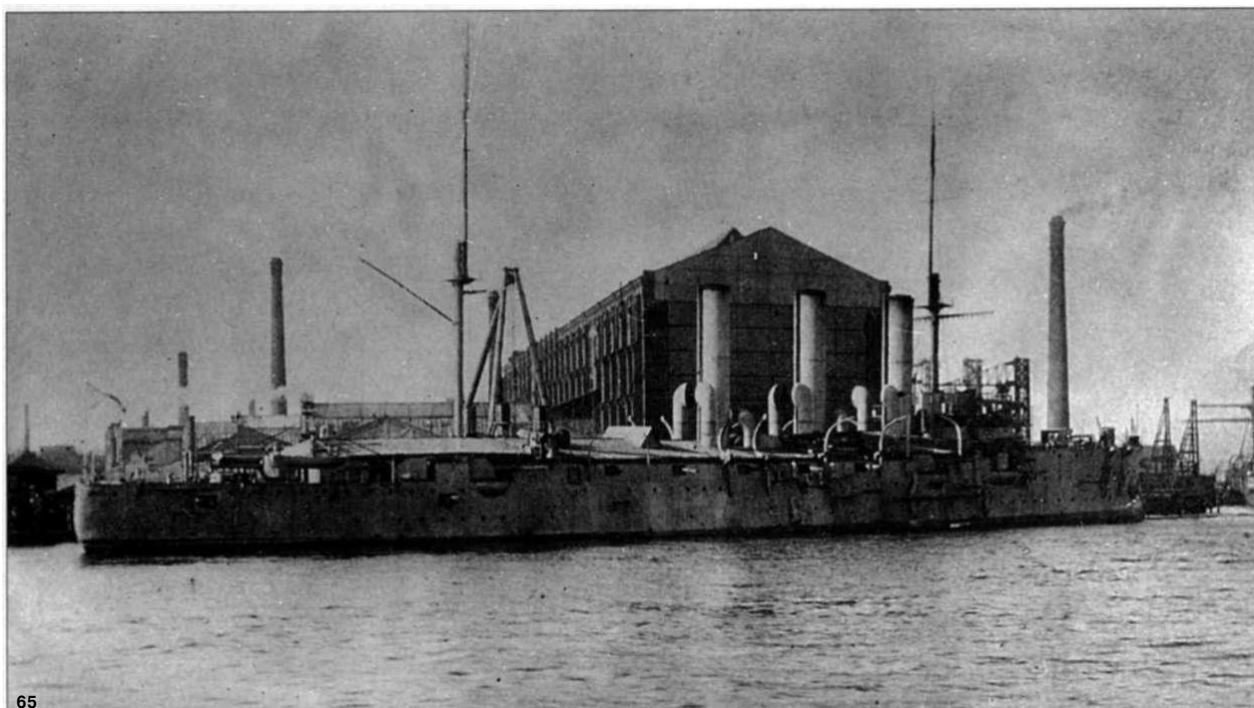
61. Крейсер «Аврора» на пути в Россию (из собрания М.А.Богданова)
The cruiser «Aurora» on her way to Russia (from the M.A.Bogdanov's collection)

62. «Аврора» на Балтике (из собрания М.А.Богданова)
«Aurora» at the Baltic Sea (from the M.A.Bogdanov's collection)

«Диана» и «Аврора» в период между двумя войнами



63, 64. Крейсер «Диана» на учениях (из собрания Н.Н.Афонина)
The cruiser «Diana» at exercise (from the N.N.Afonin's collection)



нили эти работы быстрее, нежели на «Диане», и уже кампании 1907 и 1908 годов «Аврора» провела на Балтике в учебных плаваниях, но 13 августа 1908 года еще раз на год стала на заводской ремонт — уже к достроечной стенке Балтийского завода.

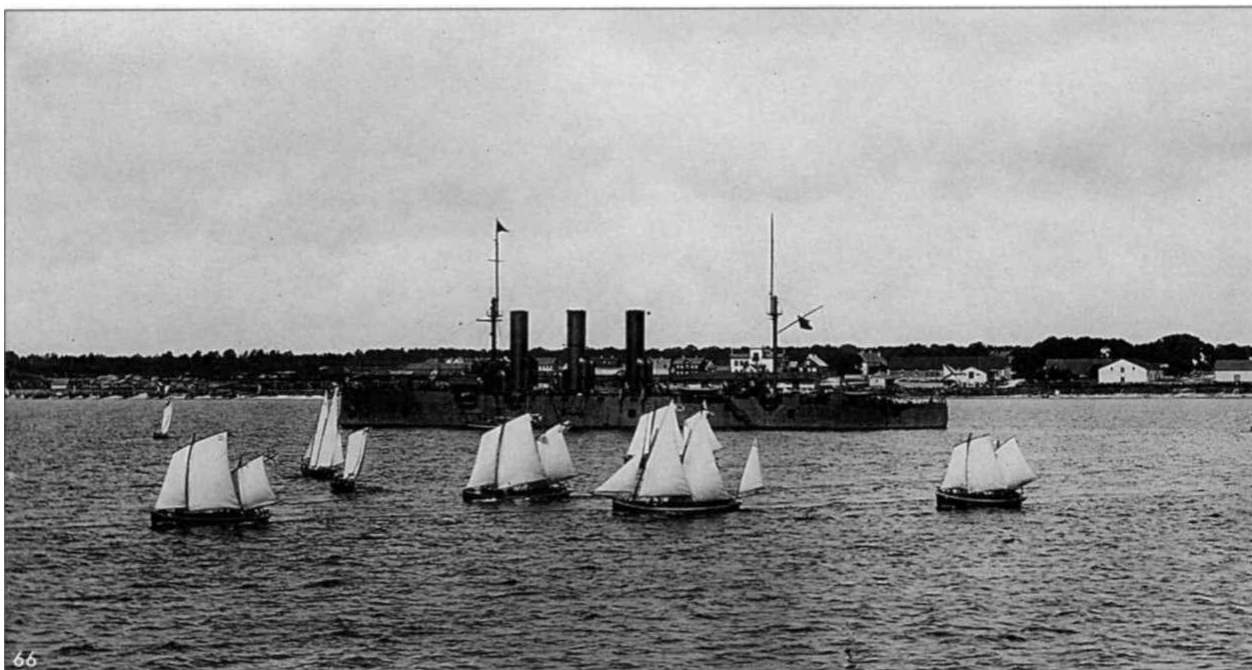
Из-за выявившейся в ходе боевых действий бесполезности нахождения на крупных кораблях мелкокалиберной артиллерии, на крейсерах, вернувшихся с Дальнего Востока, полностью снимали 37-мм и 47-мм, частично — 75-мм орудия и при возможности увеличивали число орудий главного калибра. Эти перевооружения приурочивались, как правило, к заводскому восстановительному ремонту того или иного корабля. Коснулись они и «Дианы» с «Авророй»: в первые послевоенные годы на них стояло по 10 (укрытых щитами) 152-мм и по 20 75-мм орудий.

На навигации 1908 и 1909 годов «Диану» направили в отряд Морского корпуса, и на ней проходили практику гардемарины. Затем, в конце лета 1909 года, «Ди-

ана» становится флагманским кораблем вновь сформированного отряда судов, назначенных для плавания с корабельными гардемаринами.

13 августа на кронштадтском рейде корабельные гардемарины и ученики унтер-офицеров перешли с линкоров бывшего Балтийского отряда «Слава» и «Цесаревич» на крейсера «Диана», «Аврора» и «Богатырь». Через неделю состоялся высочайший смотр, а затем, после месяца плаваний на Балтике, крейсера 1 октября 1909 года направились в Средиземное море. Достигнув 13 ноября Алжира, они после непродолжительной стоянки перешли в Бизерту⁴⁷. Первоначально планировалось «оставаться [там] до 3 декабря, но ввиду чрезвычайно благоприятных обстоятельств погоды, способствовавшей успешному ходу занятий, а также благодаря имеющемуся вблизи Бизерты грандиозному озеру, доступному для плавания больших судов и очень удобному для производства всевозможных стрельб, стоянка в этом порту была продолжена»⁴⁸.

65. Крейсер «Диана» во время ремонта у стенки Балтийского завода (из собрания Н.Н.Афонина)
The cruiser «Diana» by the Baltic Yard wall when repairing (from the N.N.Afonin's collection)



7 декабря весь отряд спешно вышел из Бизерты в Виль-Франш близ Канн для доставки на родину тела умершего великого князя Михаила Николаевича. Поздним вечером 10 декабря корабли вышли в море: «Богатырь» с телом великого князя через Босфорский пролив направился в Севастополь, а «Диана» и «Аврора» сопровождали его до Дарданелл, затем, зайдя за углем в Смирну, ушли в Неаполь, назначенный местом встречи с «Богатырем». Соединившись 30 декабря, отряд покинул Неаполь и в последний день 1909 года прибыл в Тулон. Вскоре к отряду присоединяется отозванный со станции на острове Крит крейсер «Олег».

8 акватории Средиземного моря четыре крейсера находились до конца февраля 1910 года. На стоянках все это время проводились различные учения и занятия, причем кроме обычных шлюпочных учений — высадка десанта на берег. Отрабатывались ночные атаки паровых катеров с соблюдением светомаскировки на атакуемых крейсерах и артиллерийские стрельбы по щитам. А однажды, 3 февраля, огонь 152-мм орудий велся по не-

битаемому каменистому островку Петро-Карго, имевшему диаметр 40 м и на столько же возвышавшемуся над уровнем моря. Островок являлся прекрасной мишенью: взлетающие в воздух камни и поднимающаяся пыль хорошо были издали видны стрелявшим комендорам. 28 февраля учебные корабли покинули порт Гибралтар и с заходом в Виго, Шербург и Киль направились на Балтику. 30 марта 1910 года при подходе к Либаве четыре крейсера отряда были «атакованы нашими подводными лодками, [заранее] вышедшими на практику и ожидавшими подхода отряда»⁴⁰.

По приходе в Либаву отряд расформировали, и последующая судьба «Дианы» сложилась так, что она больше не покидала пределов Балтийского моря. До конца навигации 1910 года крейсер, вместе с «Авророй», опять попадает в Учебный отряд Морского корпуса и на корабле вновь проходят практику воспитанники старших возрастов.

«Аврора» в середине ноября уходила в отдельное плавание в Средиземное море с учениками школ строе-

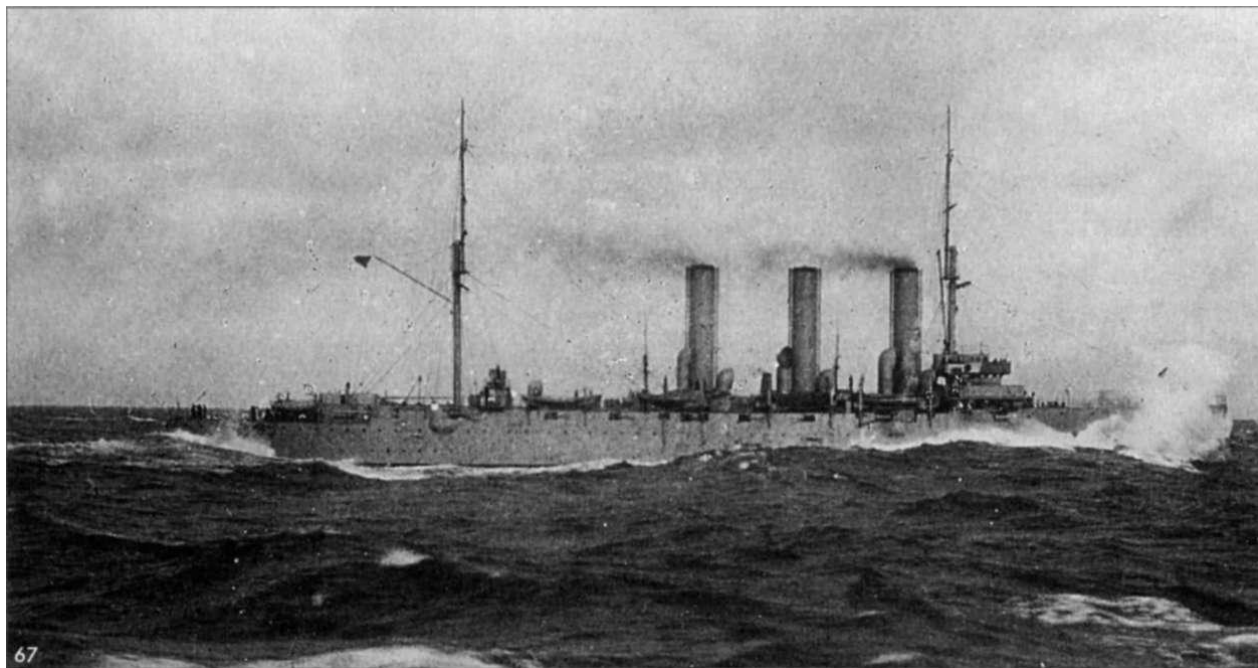
66. «Диана» в составе отряда Морского корпуса. Шлюпочные учения (из собрания Н.Н.Афонина)
«Diana» allotted to the Naval Corps detachment. Boat exercise (from the N.N.Afonin's collection)

вых унтер-офицеров и юнг на борту. По возвращении на Балтику на корабле, с конца марта до августа 1911 года, проходили летнюю практику гардемарины и кадеты Морского корпуса. В период с сентября 1911 до июля следующего 1912 года «Аврора» вновь совершила дальний одиночный поход: в Таиланд и на остров Ява, на обратном пути четыре месяца находилась в Средиземном море и завершила кампанию в Кронштадте в августе 1912 года. Кампанию 1913 года «Аврора» провела на Балтике в составе Учебного отряда Морского корпуса.

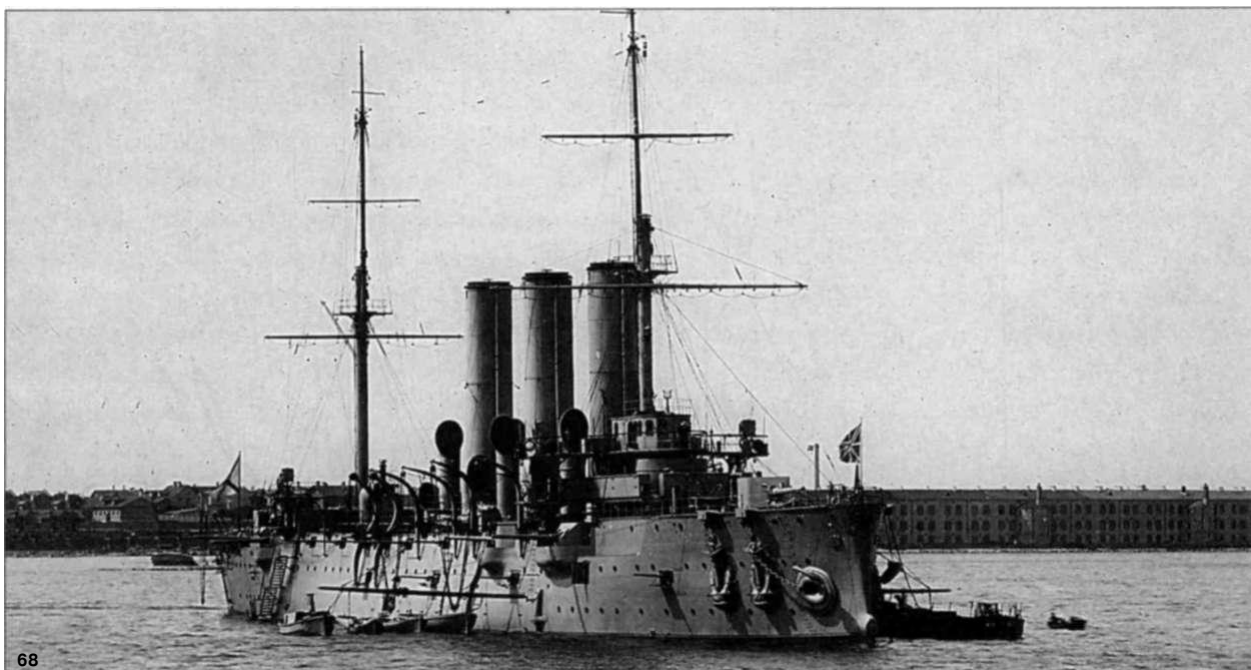
Между тем «Диана» со времени окончания навигации 1910 года и вплоть до июня 1911 года стояла, ремонтируя машины, на Балтийском заводе. Летом крейсер перевели в Кронштадт, и здесь силами Кронштадтского порта еще в течение года, вплоть до конца мая 1912, проводился ремонт котлов и вспомогательных механизмов. 22 мая 1912 года «Диана» начала кампанию и три последующих месяца находилась в плавании, преимущественно в Биорке-Зунде, с учениками школьных унтер-офицеров и юнгами последнего призыва

на борту. «Возвратившись в Кронштадт и передав 22 августа учеников и юнгов на броненосный крейсер "Россия", крейсер "Диана" окончил кампанию [1912 года] и вступил в вооруженный резерв»⁵⁰.

И вновь длительный ремонт: в августе 1912 года морской министр принял решение приспособить «Диану» под базу подводных лодок, заменив в ходе модернизации выработавшие свой ресурс котлы котлами системы Бельвиля—Долголенко (в носовом кочегарном отделении — со смешанным нефте-угольным отоплением), имевшие существенно увеличенную скорость циркуляции воды и, соответственно, более высокую пароотдачу (если котел Бельвиля выдерживал сжигание 100 кг/ч на 1 м², то котел Бельвиля—Долголенко — более 200 кг). Планировалось, что зимой в Кронштадте заделают артиллерийские порты, ликвидируют большую часть элеваторов и погребов, перепланируют внутренние помещения, починят медно-деревянную зашивку подводной части, заменят проржавевшие корпусные детали, отремонтируют механизмы и электротехническое оборудование.



67. «Аврора» в штормовом море (из собрания Н.Н.Афонина)
«Aurora» at a stormy sea (from the N.N.Afonin's collection)



С наступлением навигации 1913 года корабль перевели на Балтийский завод, который изготовил и заменил котлы и фундаменты под ними, устроил емкости для хранения 55 т нефти, приспособил вентиляторы носовой кочегарки под форсированное дутье для возможности использования жидкого топлива, отремонтировал трубопроводы, заменил 12 донок Бельвиля новыми. Весь объем работ планировалось выполнить ровно за год и вывести корабль на ходовые испытания в августе 1913 года. Как обычно, с началом заводского ремонта с корабля сняли всю артиллерию, а поскольку возвращать ее на корабль в полном объеме не предполагалось, то ее сразу же использовали по другому назначению. Но с составом вооружения «Дианы» при новом ее назначении окончательно определиться не успели: уже в декабре 1912 года морской министр приказал не переделывать крейсер в базу подводных лодок, а сохранить как артиллерийский корабль.

Тем временем флот готовился к надвигавшейся войне: на заводах шло интенсивное строительство большо-

го числа кораблей, а учебные отряды год от года готовили все больше специалистов для их команд. В мае 1913 года МГШ признал необходимым обеспечить отряд еще одним кораблем — крейсером «Диана».

Для того чтобы ученики комендоров могли освоить новейшие артиллерийские системы, планировалось вооружить крейсер десятью недавно принятыми на вооружение 130-мм орудиями.

Кроме того, намечалось установить приборы управления огнем новой для того времени системы Эриксона, провести соответствующие переоборудования боевой рубки и центрального поста, переделать погреба и элеваторы под хранение и подачу 130-мм снарядов и картузов, отремонтировать и подкрепить палубу в местах монтажа орудийных установок. Срок окончания ремонтно-модернизационных работ перенесли на май 1914 года, но выйти кораблю из затянувшегося ремонта суждено было только после начала Первой мировой войны, причем работы собственно по перевооружению корабля к этому времени так и не были выполнены.

68. Крейсер «Аврора» накануне Первой мировой войны (из собрания М.А. Богданова)
The cruiser «Aurora» on the eve of the WW I (from the M.A.Bogdanov's collection)

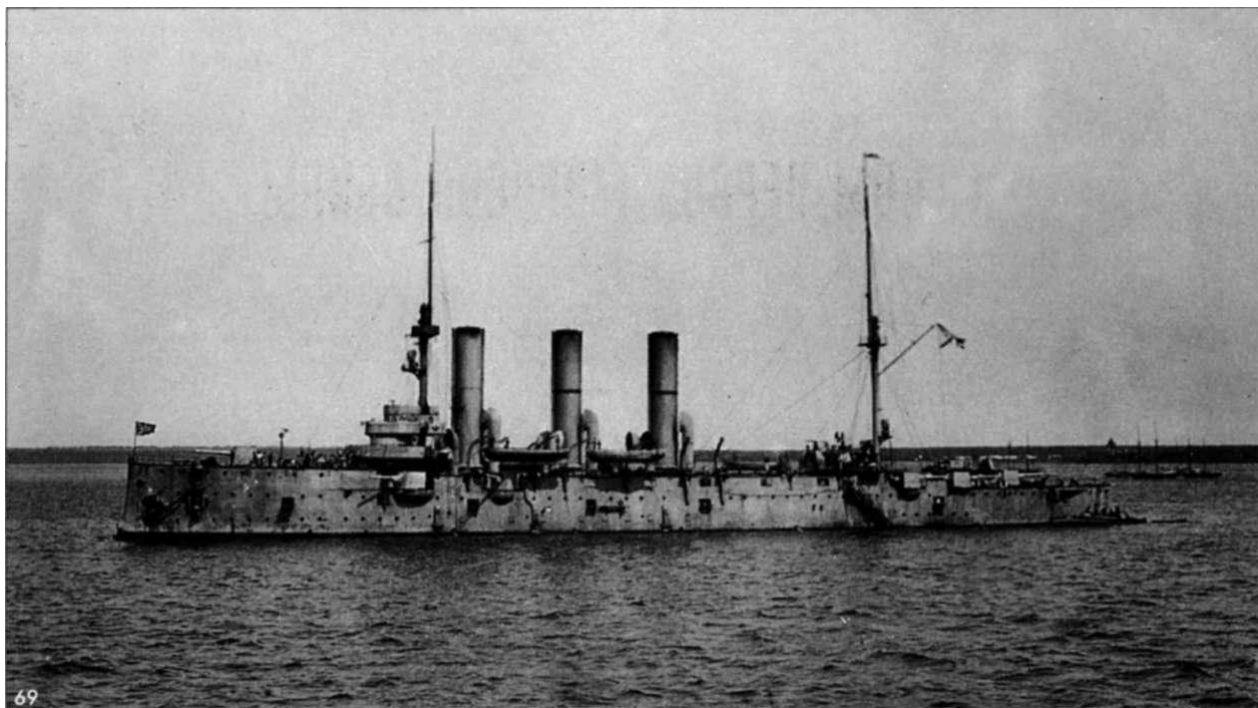
В ГОДЫ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

В составе кораблей Учебно-артиллерийского отряда «Диана» 12 июля 1914 года стояла на Ревельском рейде. Ее экипаж состоял из 15 офицеров, 13 кондукторов, 210 матросов. На борту находились и три офицера-преподавателя, 27 кондукторов-указателей, 339 учеников-комендоров, не имевших возможности приступить к полноценным занятиям из-за отсутствия артиллерии и незаконченности монтажа котлов кормовой группы. На следующий день, еще до рассвета, крейсер, не зажигая огней, вышел из Ревеля в Кронштадт, где через несколько дней экипажу объявили о начале войны.

Крейсер покинули моряки Учебного отряда, постоянную команду пополнили до штатов военного времени, закончили сборку котлов и, в качестве временной меры, нашли в арсеналах порта 10, частично разрозненных от станков, 120-мм орудий. Но командующий флотом вице-адмирал Н.О.Эссен отдал распоряжение вооружить крейсер восьмью орудиями, а два оставшихся установить на пароходе «Россия», переданном незадолго до того военно-морскому флоту.

9 августа «Диана» из Кронштадта уходит обратно в Ревель. «На переходе произвели по одному боевому выстрелу из всех 1 20-мм орудий. Результаты удовлетворительны»⁵¹. Испытали на полном ходу машины и котлы: при встречном ветре 4—5 баллов крейсер развил 17,5 уз, но обнаружилась течь в кожухах котлов. По прибытии «Дианы» в Ревель ее посетил Н.О.Эссен, и после захода солнца по его приказу объявили учебную тревогу по отражению минной атаки.

В середине августа «Диану», как и несколько ранее «Аврору», зачислили во 2-ю бригаду крейсеров и тем самым после десятилетнего перерыва вновь ввели в боевой состав флота. В эту бригаду свели крейсера, построенные перед Русско-японской войной и способные в новых ус-



ловиях эффективно противодействовать лишь кораблям противника более низких классов, чем они сами: от эскадренных миноносцев и ниже. Это ограничение вынуждало командование относительно редко привлекать корабли соединения к непосредственному участию в боевых операциях, и они преимущественно несли дозорную службу, либо к западу от Центральной минно-артиллерийской позиции, либо в Або-Оландском шхерном районе.

После ремонта и нового испытания котлов «Диана» в течение трех дней конца августа 1914 года близ острова Оденсхольм охраняла работы по съему с мели потерпевшего навигационную аварию и покинутого экипажем германского крейсера «Magdeburg», затем участвовала в совместных маневрах Бригады линейных кораблей, крейсеров «Олег» и «Богатырь», эскадренных миноносцев. Здесь же в Военной гавани Ревеля в течение трех недель, до середины октября, 120-мм орудия «Дианы» заменили снятыми с учебного корабля «Император Алек-

сандр II» десятью 152-мм орудиями. Последующий месяц корабль участвовал в маневрах кораблей Балтийского флота, проводил учебные стрельбы.

Первый месяц зимы для экипажа «Дианы» начался с изучения фарватеров Або-Оландского шхерного района, в течение последующих трех недель в Ревеле исправлялись полученные в шхерах повреждения рулевого управления, а в последние дни 1914 года «Диана» совместно с «Авророй» провела недельное крейсерство в Ботническом заливе. На зимовку оба корабля ушли в Свеаборгский порт Гельсингфорса.

Поскольку конструкция корпусов крейсеров того времени и их корабельная архитектура, сохранившая со времен парусного флота принципы побортного и поярусного размещения артиллерии, допускали достаточно простую возможность замены и перестановки орудий, то в начале мая 1915 года во время докового ремонта в Кронштадте на «Диане» решили провести давно задуманное перевооружение, а на «Авроре» — усилить во-

69. Начало Первой мировой войны изменило судьбу «Дианы», вновь превратив ее в боевой корабль (из собрания Н.Н.Афонина)
The beginning of the WW I changed the fate of «Diana» who turned into a battle ship again (from the N.N.Afonin's collection)

оружение до 14 152-мм орудий за счет снимаемых с «Дианы».

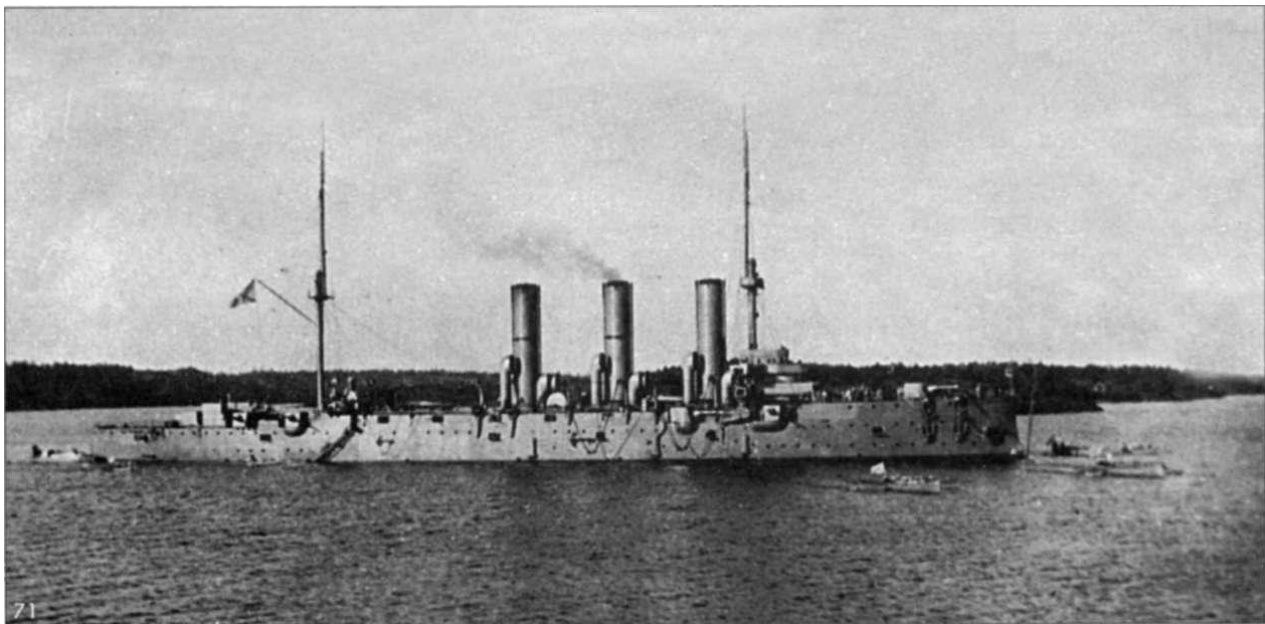
В ходе перевооружения на «Диане» новое ретирадное орудие сместили в корму относительно положения прежнего 152-мм, а бортовые ютовые — ближе к бортовым срезам верхней палубы, что на 30° увеличило их сектора ведения огня. На каждом крейсере из прежних 20 75-мм орудий сняли 16 (все 10 с батарейной палубы и шесть с верхней) и заделали орудийные порты.

7 июля находящуюся в Кронштадте «Диану» посетил император Николай II. Через четыре дня после высочайшего осмотра основные работы были завершены, и крейсер, взяв на борт мастеровых, ушел в Ревель. Полностью работы на нем закончились через месяц, еще две недели потратили на освоение нового главного вооружения. Тех-

ническая и практическая скорострельность каждого из 10 130-мм орудий равнялась 10 и 6 выстр./мин соответственно. Емкость погребов главного калибра позволяла принять боезапас на 1500 выстрелов: примерно на 40 мин боя в случае ведения огня по одному из тра-



71

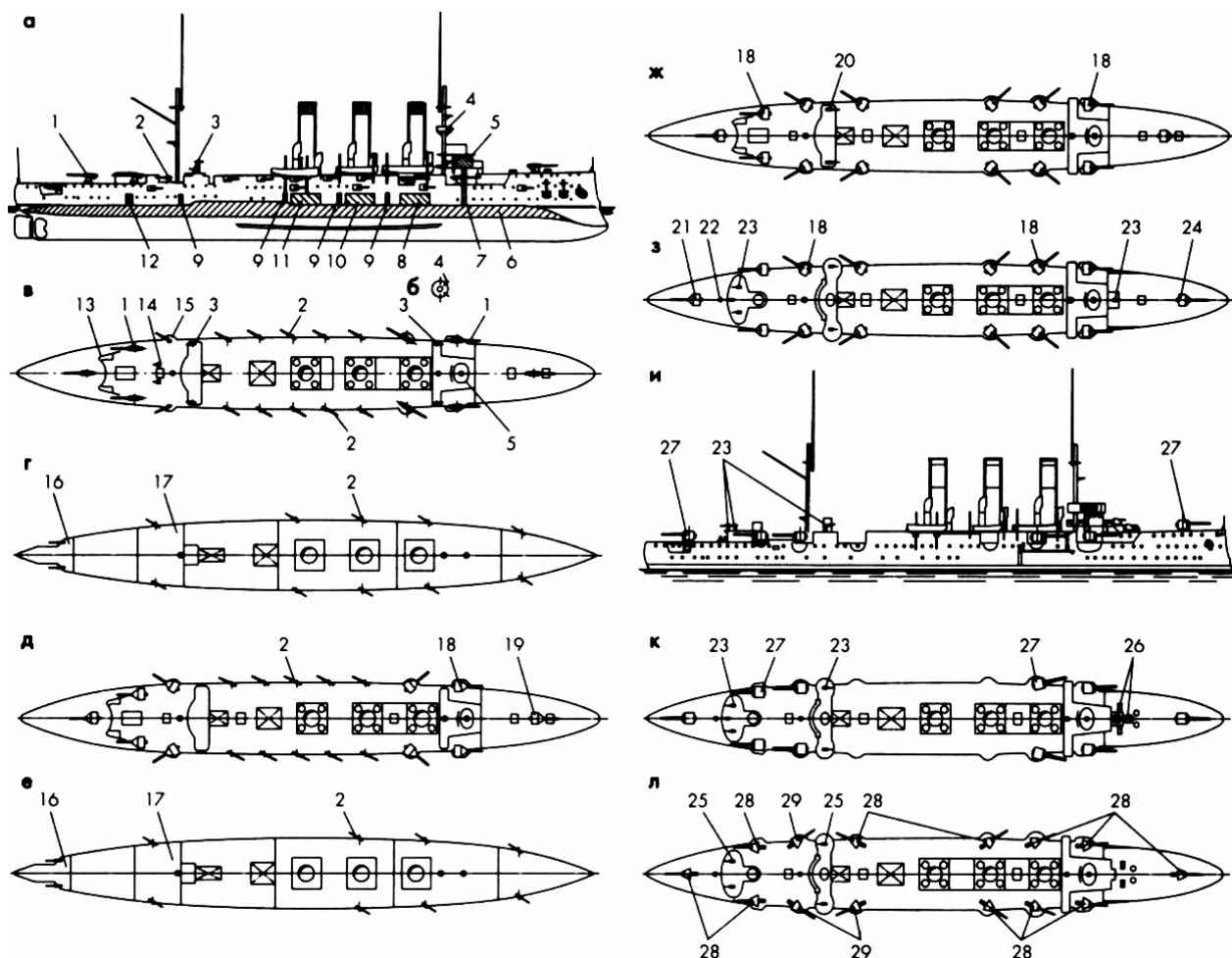


70. На палубе крейсера «Диана» (из собрания Н.Н.Афонина)

On the deck of the cruiser «Diana» (from the N.N.Afonin's collection)

71. «Диана» после перевооружения 130-мм орудиями (из собрания Н.Н.Афонина)

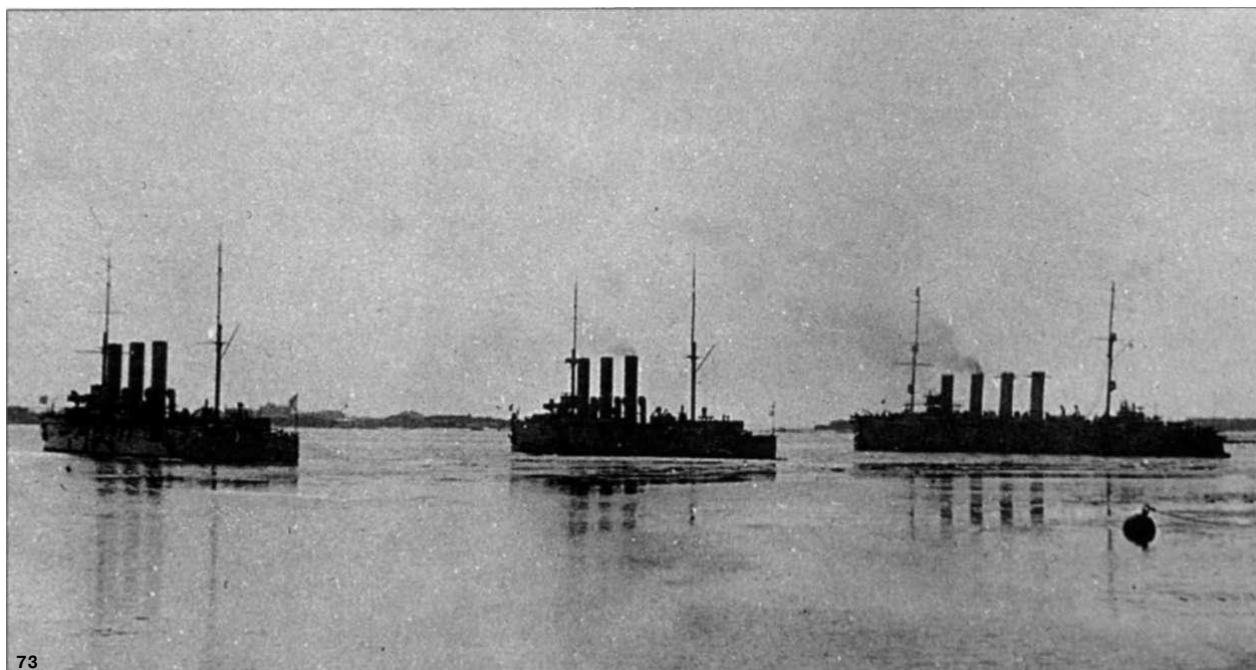
«Diana» after her rearmament with the 130-mm guns (from the N.N.Afonin's collection)



а — вид сбоку, 1903 год; б — боевой марс на фок-мачте; в — верхняя палуба и полубак, 1903 год; г — батарейная палуба, 1903 год; д — верхняя палуба и полубак, 1909 год; е — батарейная палуба, 1909 год; ж — верхняя палуба и полубак, 1915 год; з — верхняя палуба и полубак, 1916—1917 годы; и — вид сбоку, 1940 год; к — верхняя палуба и полубак, 1940 год; л — верхняя палуба и полубак, 1946 год

1 — 152-мм орудие Канэ; 2 — 75-мм орудие Канэ; 3 — 37-мм орудие Гочкиса; 4 — 37-мм орудие Гочкиса на боевом марсе; 5 — бронирование боевой рубки и защитного траверза (толщина — 152 мм); 6 — броневая (карапасная) палуба (толщина — 38 мм, на скосах — 63,5 мм); 7 — броневая труба для защиты электрических кабелей и приводов управления рулем (толщина — 84 мм); бронирование носового котельного кожуха (толщина — 38 мм); 9 — бронирование шахт подачи 75-мм патронов (толщина — 25,4 мм); 10 — бронирование среднего котельного кожуха (толщина — 38 мм); 11 — бронирование кормового котельного кожуха (толщина — 38 мм); 12 — бронирование шахт подачи 152-мм снарядов и зарядов (толщина — 25,4 мм); 13 — кормовая защита; 14 — 63,5-мм десантное орудие Барановского на колесном лафете; 15 — спонсон; 16 — салон командира; 17 — кают-компания; 18 — 152-мм орудие Канэ с броневым щитом (толщина — 25,4 мм); 19 — баковое 152-мм орудие, установленное на 15 шп.; 20 — 75-мм орудие; 21 — ютовое 152-мм орудие, переставленное на 125 шп.; 22 — кормовой швартовный шпиль с паровым приводом; 23 — 76,2-мм зенитное орудие Лендера; 24 — баковое 152-мм орудие, переставленное на 11 шп.; 25 — 45-мм орудие; 26 — 76,2-мм орудие; 27 — 130-мм орудие; 28 — 152-мм орудие на станке Канэ берегового исполнения; 29 — 152-мм орудие на станке Канэ морского исполнения с броневым щитом, выполненным по форме береговой артиллерийской установки

72. Схемы перевооружения крейсера «Аврора» (схемы выполнены С.К.Овсянниковым)
Diagrams of rearment of the cruiser «Aurora» (accomplished by S.I.Ovsyannikov)



73

73

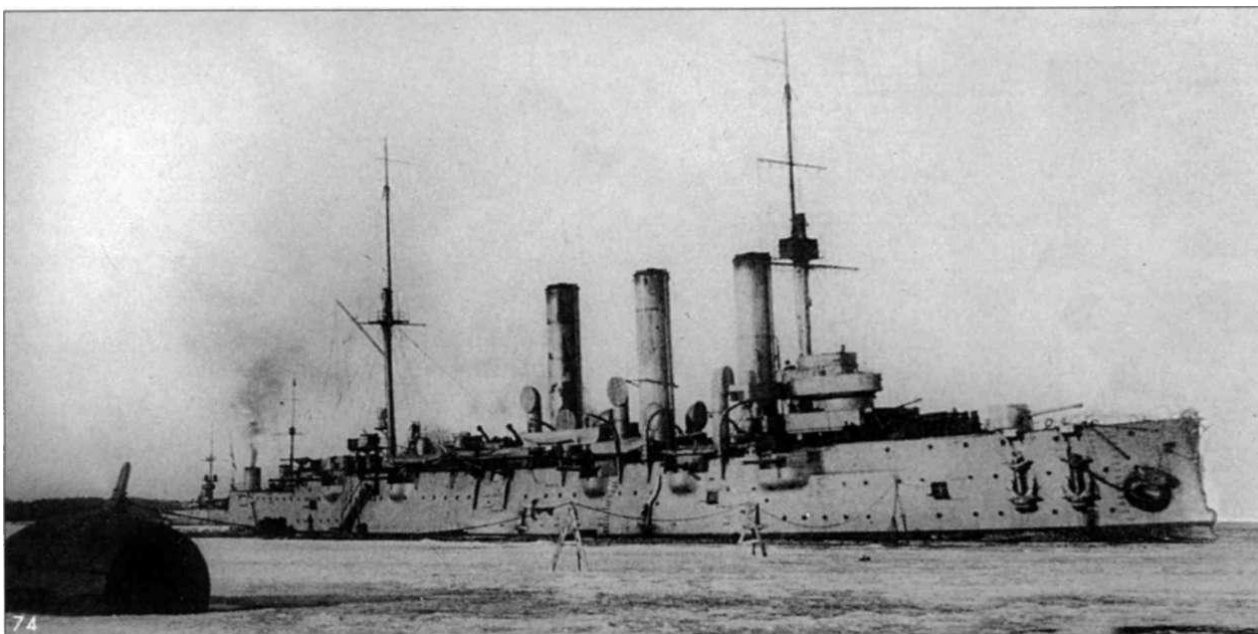
верзных направлений либо примерно на 25 мин при ведении огня всеми орудиями. Главное преимущество новых орудий и новой системы управления огнем заключалось в больших точности, согласованности и дальности стрельбы. Двукратно выросла масса снарядов, выстреливаемых за минуту по одному из траверзов, на дистанциях боя до 42 кб (дальности стрельбы 75-мм орудий) — с изначальных 649,2 до 1245,5 кг и троекратно на больших дистанциях — с 414,0 до 1206,0 кг. Закончив в Ревеле все связанные с перевооружением мероприятия, «Диана» 2 августа 1915 года ушла в Гельсингфорс для присоединения к своей бригаде.

В один из дней середины августа «Диана» вместе с «Авророй» и «Громобоем» в светлое время суток выходила в Ботнический залив, затем более месяца находилась в Або-Оландском шхерном районе. В проходивших в октябре маневрах крейсер «состоял в распоряжении командующего флотом». После осмотра винтов в кронштадтском доке «Диана» 24 ноября 1915 года пришла для зимней стоянки в Гельсингфорс.

Лишь только в 1916 году «Диане» удалось принять непосредственное участие в боевых действиях Первой мировой войны. 16 июня с рейда Люма мимо Утэ вышел отряд в составе «Громобоя», «Дианы» и пяти эсминцев, имевший задачу затруднить транспортное сообщение противника в Норчепингской бухте. В 2 ч 20 мин ночи следующих суток с наших кораблей заметили дымы. Через 15 мин четко обозначились силуэты восьми миноносцев противника: «три первые нефтяные, остальные — угольные». Шедшие в кильватерной колонне со скоростью 19,0—19,5 уз русские корабли открыли левым бортом централизованный залповый огонь по правилам отражения минных атак на дальних дистанциях. «Первый залп "Громобоя" с установкой 40 кабельтовых [дал] не долет, после чего перешли на поражение завесой, затем с полной скорострельностью»⁵².

Корабли противника открыли ответный, достаточно беспорядочный, вряд ли управляемый огонь. Их снаряды ложились с недолетом в 5—10 кб и, судя по всплескам воды, имели калибр не более 105 мм. После второго

73. Крейсеры «Диана», «Аврора» и «Громобой» в годы Первой мировой войны (из собрания Н.Н.Афонина)
The cruisers «Diana», «Aurora» and «Gromoboy» during the WW I (from the N.N.Afonin's collection)

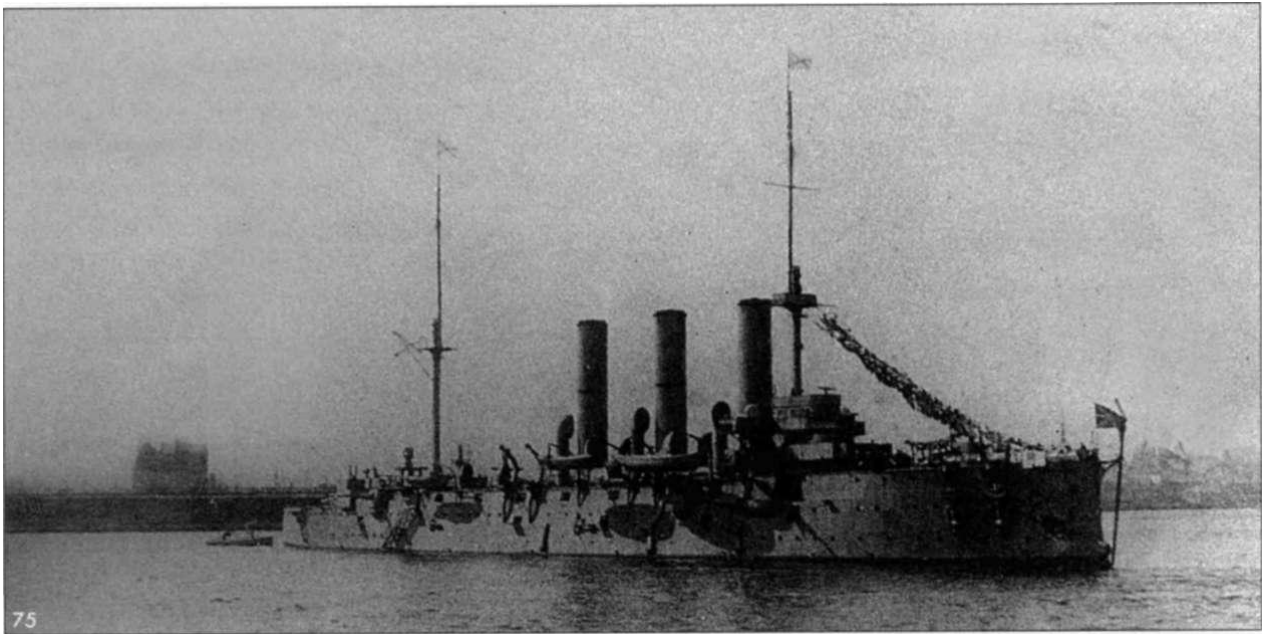


нашего залпа один из германских миноносцев выпустил в сторону русских кораблей две торпеды: одна пересекла их кильватерный строй между «Громобоем» и «Дианой», другая пошла прямо в корму «Дианы», что вынудило крейсер уклониться. После третьего залпа головной миноносец противника повернул вправо на 8 румбов и начал прикрывать дымовой завесой следующие за ним корабли. После четвертого залпа в надстройках второго миноносца заметили крупную вспышку то ли от взрыва, то ли от пожара, после чего германские корабли быстро скрылись за дымовой завесой. Наши же, дав еще несколько залпов, не имея более возможности наблюдать результаты стрельбы и предполагая значительные к тому моменту недолеты, прекратили огонь: последняя установка прицелов на «Громобое» составила 70 кб, на «Диане» — 60. За время боя «Громобой» израсходовал 37 203-мм и 113 152-мм снарядов, а «Диана» — 103 130-мм. В 3 ч 05 мин отряд снизил скорость до 18,5 уз и лег на прежний курс.

А ровно через 3 ч — новый бой: в 6 ч 05 мин с «Громобоя» справа по борту заметили перископ. Бурун от-

сутствовал, а это означало, что подводная лодка либо стоит на месте, либо маневрирует малым ходом, занимая более выгодную для торпедной атаки позицию. Через 5 мин этот же перископ оказался уже на правом траверзе подошедшей на это место «Дианы», в 6 кб от нее. «Диана», в отличие от «Громобоя», не ушла вперед, а, положив руль вправо, начала описывать циркуляцию вокруг места обнаружения подводной лодки и открыла правым бортом огонь 130-мм противолодочными ныряющими снарядами. Крейсер поставил перед собой завесу из падающих на удалении 3 кб снарядов, затем, когда к месту обнаружения перископа приблизились на то же расстояние в 3 кб, дистанцию стрельбы снизили еще, для чего поставили стволы орудий на предельный угол снижения. Пройдя полную окружность и выпустив 110 снарядов, «Диана» прекратила огонь. На поверхности явных следов гибели лодки не наблюдалось. Поскольку снаряды ложились очень кучно, все взрывались, а сотрясения от подводных взрывов были настолько сильные, что передавались даже на корпус находившегося на удалении 10— 15 кб «Громобоя», то все сочли, что лодка либо

74. Крейсер «Аврора» на зимовке 1915/16 года в Гельсингфорсе (из собрания Н.Н.Афонина)
The cruiser «Aurora» at the winter stay of 1915/16 in Helsingfors (from the N.N.Afonin's collection)



уничтожена, либо сильно повреждена. Но такая сосредоточенная, интенсивная, на дистанции «пистолетного выстрела» стрельба представляла опасность не только для противника, но и для находившихся вне внутренних помещений членов экипажа «Дианы». Обошлось без жертв и раненых, но осколками собственных снарядов у носового 130-мм орудия крейсера повредили принимающий прибор системы управления огнем.

В 13 ч по радио поступил приказ вернуться в Гельсингфорс, и к вечеру того же дня, 17 июня 1916 года, пройдя за 30 ч похода 525 миль, оба крейсера и пять миноносцев стали на рейде Свеаборгского порта.

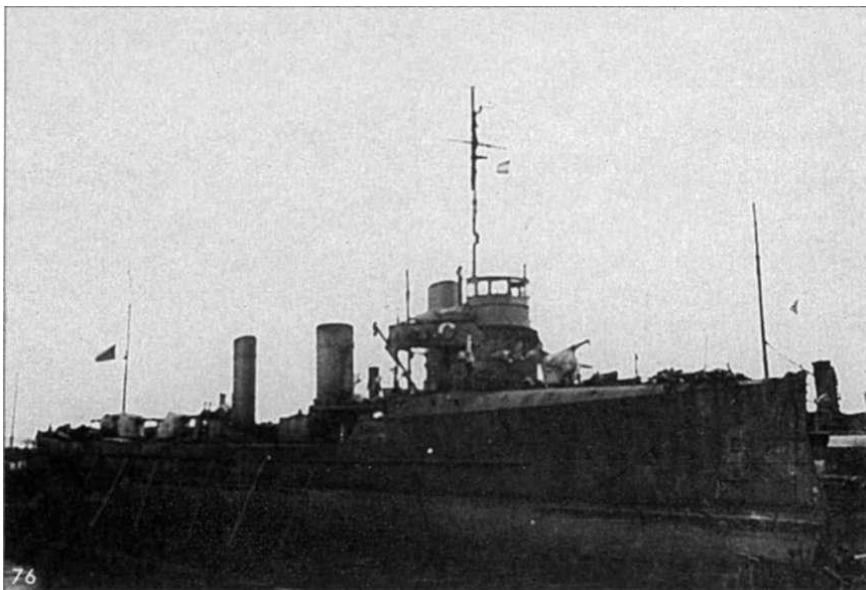
1 июля на находящейся к тому времени уже в Кронштадте «Диане» закончили установку четырех 75-мм зенитных орудий. Но не лучшим итогом проведенных в предвоенные годы и в годы войны модернизации котельной установки, усилении артиллерийского вооружения, прокладки на верхней палубе рельсов для размещения 126 гальваноударных мин заграждения⁵³ стал рост водоизмещения корабля: нормального до 7050 т, полного — до 7490 т, что, увеличив осадку крейсера до 7,0 м (при

полном водоизмещении — до 7,3 м), осложнило использование корабля на мелководьях Балтийского моря и особенно в Моонзундском проливе.

Дело в том, что в тот период летом 1916 года, проходила подготовка к проведению так и не состоявшейся крупной фронтовой с привлечением сил флота операции по вытеснению германских войск с юго-западного побережья Рижского залива. В рамках этой операции отряду в составе линкора «Слава», крейсеров «Диана» и «Аврора», минного заградителя «Амур», пяти канонерских лодок, двух дивизионов миноносцев, дивизиона тральщиков ставилась задача прикрытия движения транспортов с армейскими частями и десантирования их на материковый берег Ирбенского пролива.

13 июля «Диана» подошла к Моонзунду. Незадолго до этого в результате интенсивных двухнедельных землечерпательных работ глубину фарватера в Моонзундском проливе увеличили с 4,6 до 6,7 м, что оставалось явно недостаточным для нормального прохождения фарватера «Дианой». «Моонзунд крейсер прошел на буксире двух пароходов с носа и двух с кормы. Воду из хо-

75. «Диана» с установленным фор-тралом (из собрания Н.Н.Афонина)
«Diana» with the mounted fore sweep (from the N.N.Afonin's collection)



подильников и котлов выпустили, оставили только 50 т в междудонном отделении и 40 т угля. Углубление форштевнем 20'5" [6,22 м] и ахтерштевнем 21'3" [6,48 м]. На перекатах команду перегоняли в носовое отделение и этим поднимали корму на 5—6' [0,13—0,15 м]⁵⁴. Не менее сложно проходила Моонзудский пролив и «Аврора», тем более что на ее борту оставалось несколько больше запасов угля и пресной воды: 350 и 250 т соответственно⁵⁵.

В день своего прихода в Рижский залив, 13 июля, а затем и два следующих дня, «Диана» на период светлого времени суток уходила из Куйваста к мысу Церель «для защиты заградителей и миноносцев от воздушных атак. Неприятельские самолеты показывались, но не атаковали»⁵⁶. В дальнейший период пребывания в Рижском заливе «Диана» большую часть времени базировалась на расположенный ближе к Ирбенскому проливу Аренсбург, на рейде которого 24 августа крейсер, выпустив 69 зенитных шрапнельных снарядов, отразил нападение трех германских самолетов. Через неделю при следовании на дозорную службу на Ирбенскую минно-артиллерийскую позицию «Диана», вовремя предупрежденная сиреной с находящегося в ее охранении эсминца «Вой-

сковой», благополучно уклонилась от выпущенной с подводной лодки торпеды. В связи с принятием решения о постановке «Авроры» на годичный заводской ремонт⁵⁷ этот крейсер находился в Рижском заливе несколько меньше времени, чем «Диана», и 6 сентября прибыл в Кронштадт. Крейсер же «Диана», пробыв в Рижском заливе более трех месяцев, 23 октября 1916 года вернулся к своей бригаде в Гельсингфорс, где еще через полтора месяца «встал, по зимней диспозиции, у острова Вракхольм»⁵⁸.

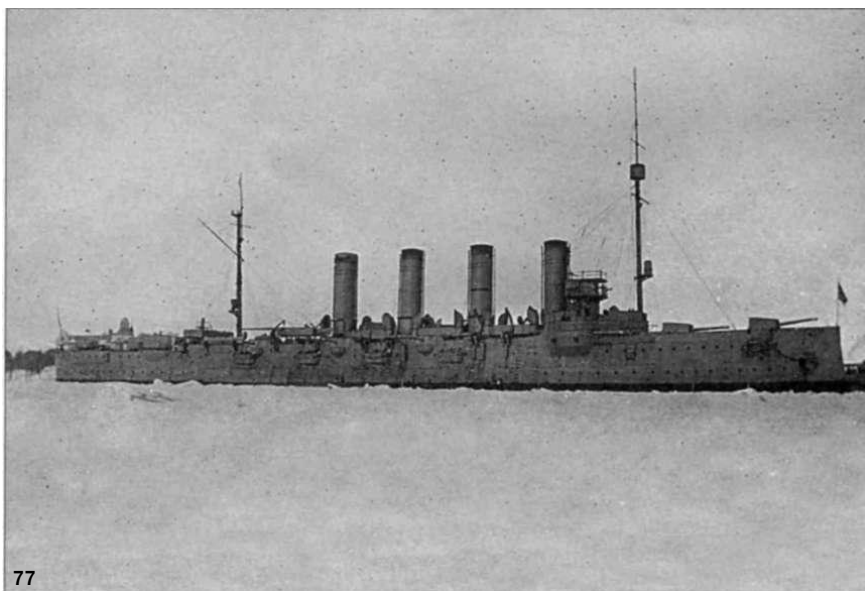
Здесь 3 марта 1917 года экипажу «Дианы», как и экипажам других находившихся в Гельсингфорсе кораблей, объявили об отречении императора Николая II. На кораблях и на берегу начались расправы над офицерами: на «Диане» матросы убили старшего офицера крейсера капитана 2 ранга Б.Н.Рыбкина и тяжело ранили старшего штурмана лейтенанта П.П.Любимова. «Для успокоения команды на "Диану" прибыл депутат [Государственной думы Ф.И.] Родичев, выступившей перед ней с речью. По его уходу [матросы] кричали "Ура!"»⁵⁹, а еще через неделю они, как и матросы крейсеров «Россия» и «Громобой», присягнули пришедшему к власти Временному правительству.

Выходившие в море в апреле 1917 года на опробование после зимней стоянки котлов, машин, механизмов крейсера 2-й бригады «Россия», «Громобой», «Диана» ушли в конце весны на несколько дней на учебные стрельбы в Ревель. По возвращении в Гельсингфорс состоялся выход в море на бригадные маневры, опять-таки со стрельбами. Военная кампания того года ознаменовалась напряженными боевыми столкновениями двух противоборствующих флотов за обладание важнейшим в

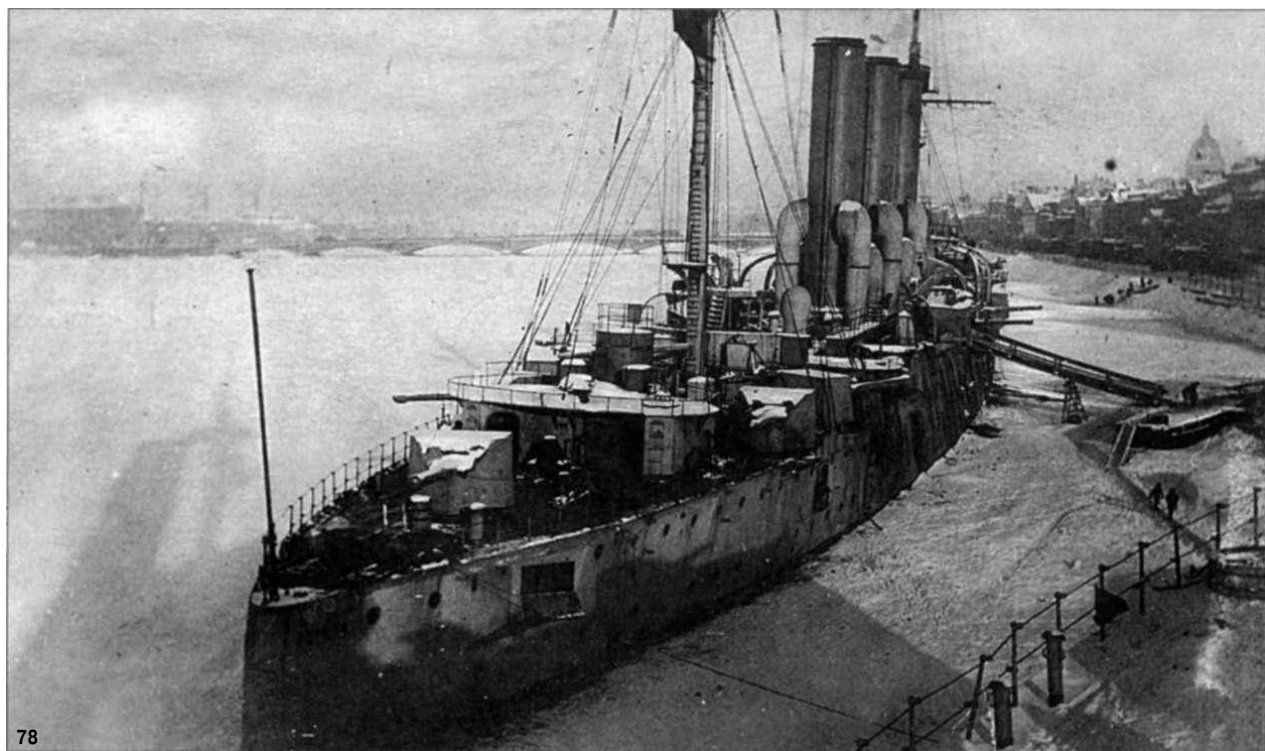
76. Эскадренный миноносец «Войсковой» (из собрания Д.М.Васильева)
The destroyer «Voiskovoy» (from the D.M.Vosilyev's collection)

Крейсеры «Диана», «Паллада», «Аврора»

стратегическом плане Рижским заливом и акваториями прилегающих к нему проливов. Крейсеры 2-й бригады к участию в них не привлекались и большую часть навигации того года находились в Або-Оландском шхерном районе. И все же 2 октября на находящуюся в Лапвике «Диану» поступил приказ о срочном присоединении к Морским силам обороны Рижского залива. К северному входу в Моонзундский канал «Диана» подошла днем 3 октября, но к тому моменту многодневное сражение за Моонзундские острова перешло в завершающую фазу, и в последующие два—три дня под давлением превосходящих сил



противника наши корабли покинули Рижский залив. Не стрелявшая ни разу, если не считать двух случаев крат-



77. Крейсер «Россия» — флагманский корабль 2-й бригады крейсеров (из собрания Д.М.Васильева)

The cruiser «Rossiya», a flag ship of the 2nd cruiser brigade (from the D.M.Vosilyev's collection)

78. «Аврора» в Петрограде. 1917 год (из собрания Н.Н.Афонина)

«Aurora» in Petrograd. Year 1917 (from the N.N.Afonin's collection)



ковременных обстрелов пролетавших мимо германских самолетов, «Диана» ушла 6 октября к своей бригаде.

А вскоре Балтийский флот начал оставлять свои базы и в Финляндии: 22 декабря 1917 года 2-я бригада крейсеров в составе «России», «Дианы» и вернувшейся незадолго до того с заводского ремонта «Авроры» навсегда покинули Гельсингфорс. Переход проходил в тяжелых условиях зимнего плавания: туман, снег, в восточной части Финского залива появились льды. 23 декабря, еще до рассвета, все три крейсера близ острова Сескар затерло в сплошных ледяных полях. Выручил подошедший более чем через сутки ледокол «Ермак», осуществлявший проводку линкора «Гражданин» (бывший «Цесаревич»), Сложнее всего пришлось «Диане», шедшей замыкающей в колонне по пробиваемому «Ермаком» каналу: ее обжимало и затирало во льдах чаще всего. Довелось «Диане» на исходе похода, уже «на створе петергофских огней», «посидеть» пять часов во льдах на мели; выручил опять-таки «Ермак», стянувший крейсер после нескольких попыток на глубокую воду. Лишь к вечеру

27 декабря, оставив флагманский корабль бригады — «Россию» — в Кронштадте, «Диана» и «Аврора» под проводкой все того же «Ермака» достигли Петрограда, где оба крейсера стали на зимнюю стоянку у Адмиралтейского завода.

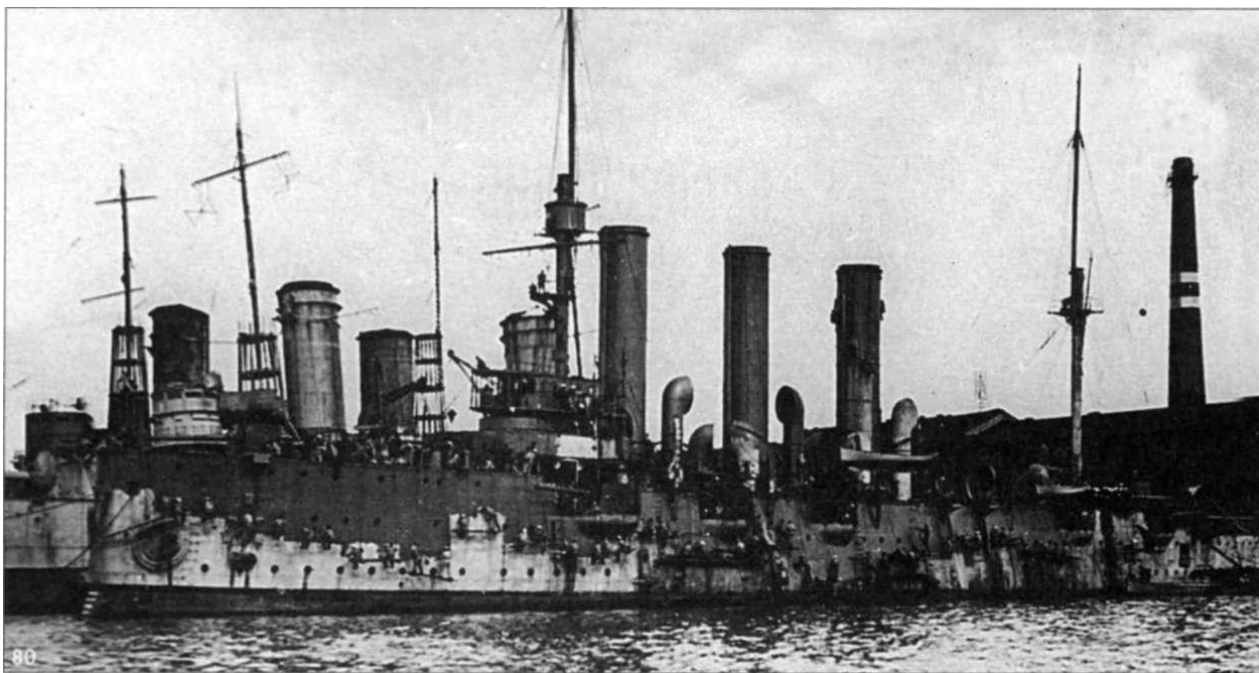
На этом фактически и закончилась продолжавшаяся в течение чуть более пятнадцати лет служба крейсера «Диана». В навигацию 1918 года с экипажем, которого едва хватало для несения минимально необходимой вахтенной службы, «Диана» совершила свой последний поход, вернувшись из Петрограда в Кронштадт, где, как и многие другие корабли Балтийского флота, в том числе и «Аврора», стала на прикол. Орудия сняли, машины, котлы, механизмы, системы вывели из эксплуатации и приготовили к длительному хранению; для присмотра за корабельным имуществом на борту осталось лишь незначительное число людей. В первой половине 1922 года по приказу командования крейсер покинули и они — теперь «Диану» охраняли с причальной стенки часовые из армейских частей гарнизона кронштадтской крепости.

ПОСЛЕСЛОВИЕ

79

После окончания Гражданской войны начал постепенно разворачиваться процесс воссоздания флота. Возникла потребность во вместительном, несложном в эксплуатации и недорогом по содержанию корабле для первичного практического обучения будущих моряков. Из имевшихся в наличии кораблей для такого использования наилучшим образом подходили крейсера типа «Диана». Среди них «Аврора» имела явное преимущество - гораздо лучшее техническое состояние, давшее «возможность после сравнительно несложных работ... привести корабль в готовность для использования в качестве учебного корабля»⁶⁰. Именно эти чисто практические соображения и привели к сохранению «Авроры» в те годы, когда не имевшая возможности содержать крупные военноморские силы разоренная страна большую часть кораблей отправила на слом. Лучшее техническое состояние «Авроры» легко объяснимо: в предвоенные годы она на заводе ремонтировалась несколько ранее «Дианы», поэтому ее и первой в годы войны направили на очередной ремонт, ставший, волей судеб, предконсервационным. «Диане» же перед консервацией на завод попасть уже не удалось.

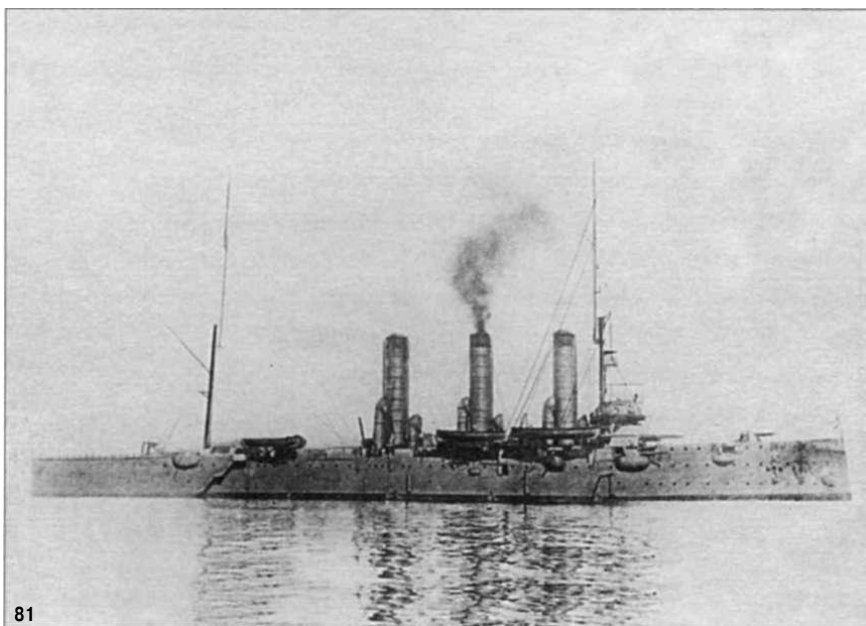
Сложилась иная ситуация в очередности их ремонтов, и мы, возможно, видели бы сейчас на вечной стоянке «Диану». Но этого не произошло, и к середине 1922 года «Диана» представляла собой давно потерявший какое-либо боевое значение, крайне изношенный, длительное время стоящий на приколе необитаемый корабль, для которого в ближайшем будущем не находилось ни практического применения, ни возможности, из-за развала промышленности, привести в приемлемое для эксплуатации состояние. Далее сохранять на консервации такой крейсер сочли нецелесообразным, и «Диана» разделила участь большинства: пошла на слом. В том же 1922 году, после демонтажа оборудования, представ-



лявшего интерес для вторичного использования, корпус «Дианы» отбуксировали в Германию для разделки на металл.

В том же 1922 году в далекой от Балтики Японии из состава флот исключили «Цугару»⁶¹ — бывшую «Палладу». Подняв ее еще в 1905 году с грунта внутренней га-

вани Порт-Артура, японцы отвели бывший российский крейсер в Сасебо, где ремонтировали в течение последующих пяти лет. Затем 10 лет он служил учебным кораблем с восемью 152-мм и 22 76-мм орудиями на борту. В 1920 году с корабля сняли одно 152-мм и все 76-мм орудия, на палубе проложили рельсы для приема 300 мин и переквалифицировали в минный заградитель. По исключению в 1922 году корабля из состава флота его корпус японцы стали использовать как мишень и потопили в ходе учения авиации в 1924 году.



80. «Аврора» в Кронштадте. 1920-е годы (из собрания Н.Н.Афонина)
«Aurora» at Kronsradt in the 1920s (from the N.N.Afonin's collection)

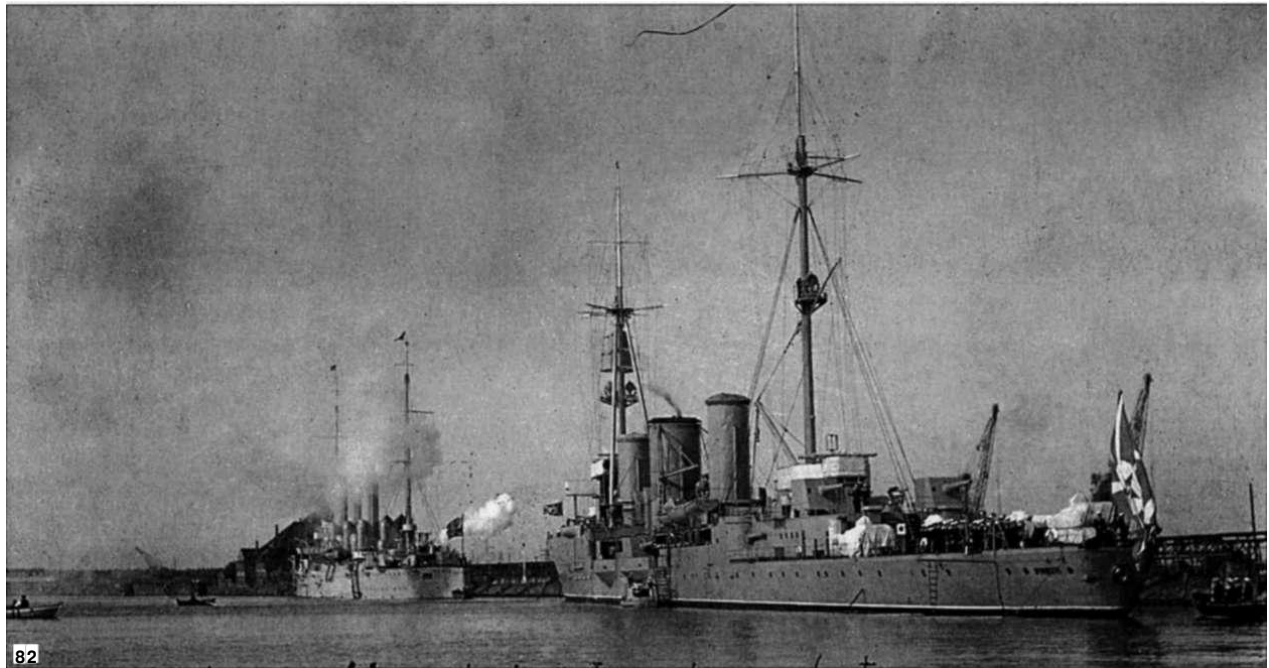
81. «Цугару» — бывшая «Паллада» — в составе японского флота (из собрания Д.М.Васильева)
«Tsugaru», former «Pallada», allotted to the Japanese Navy (from the D.M.Vosilyev's collection)

А «младшую сестру» «Дианы» и «Паллады» — «Аврору», несмотря на запредельный возраст, ждала счастливая судьба: она вновь и вновь оказывалась востребованным кораблем. Проплававшую после восстановления десять лет и вследствие наступившего износа лишившуюся хода «Аврору» переоборудовали (с демонтажом котлов из среднего котельного отделения) в учебную брандвахту, затем — в плавучую казарму для размещения перед Великой Отечественной войной подводников и после нее — уже нахимовцев.

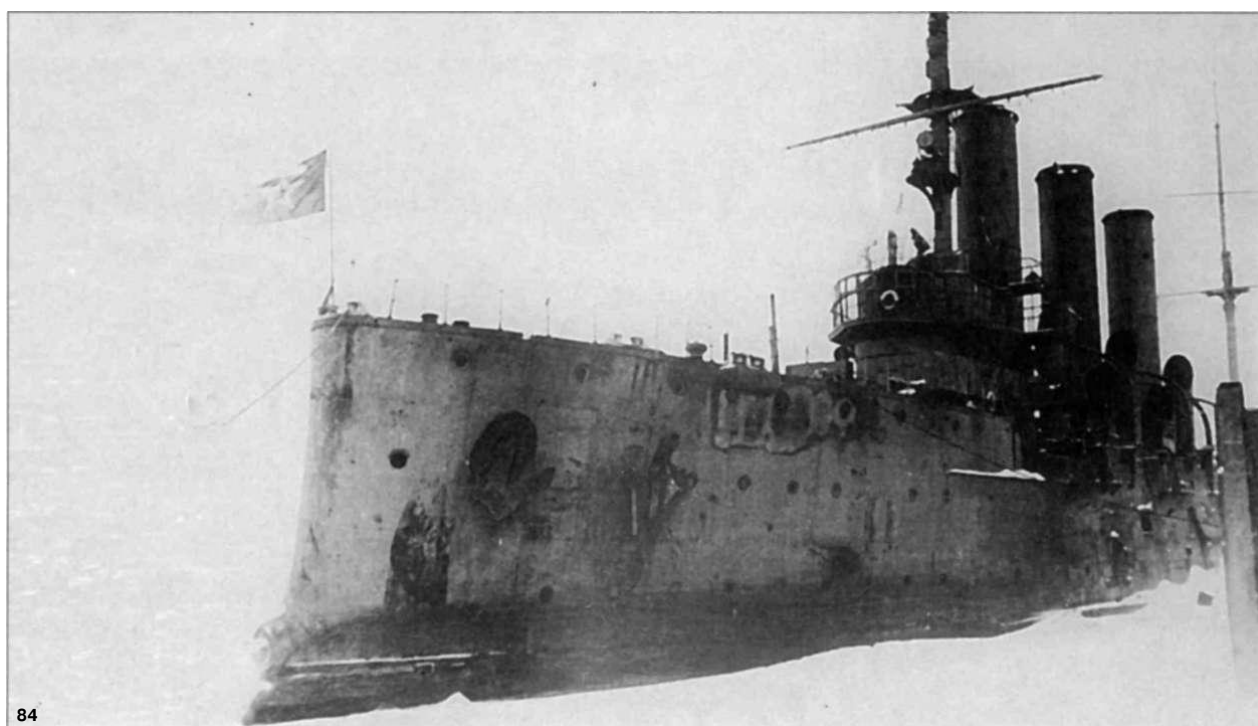
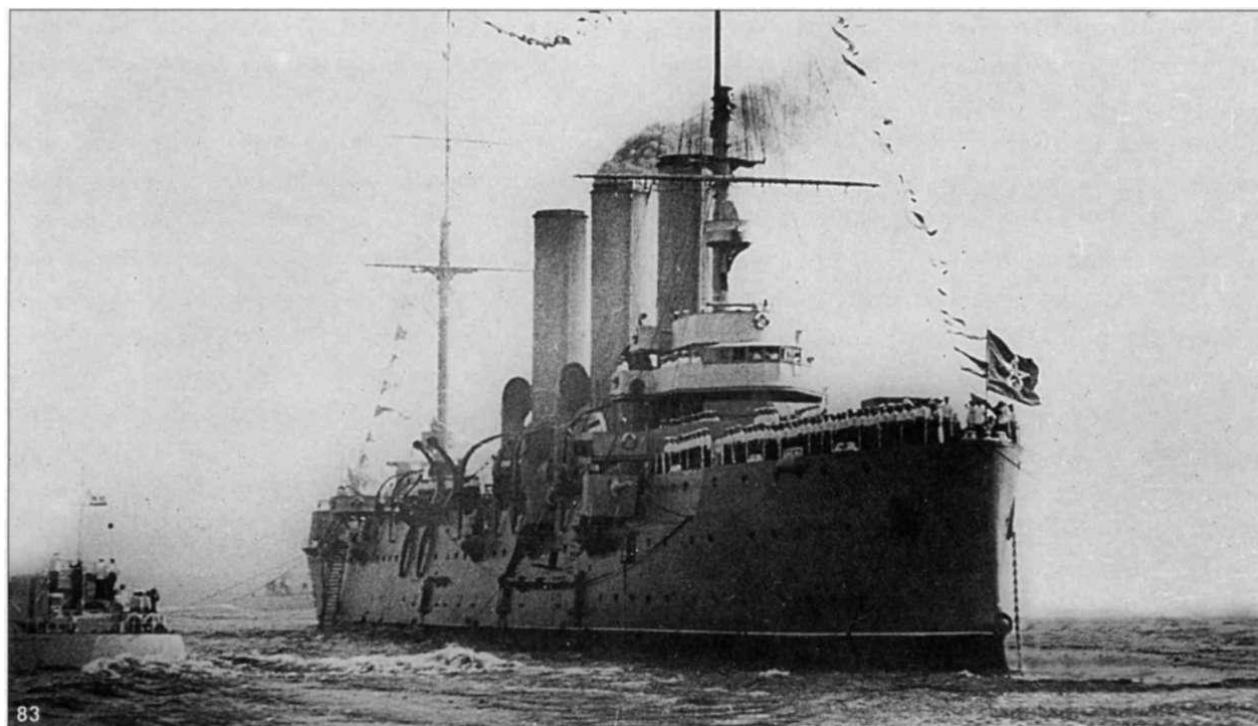
Последнее переоборудование проводилось в течение трех лет — до ноября 1948 года. Кроме выполнения больших объемов работ по ремонту, в том числе и корпусному, сильно изношенного к тому времени корабля, демонтировали все три гребных винта и вала, бортовые машины и кронштейны их валов, остававшиеся на борту котлы; из внутренних помещений изъяли практически все судовое оборудование и в освободившемся в результате всех демонтажных работ корпусе, в связи с новыми функциями «Авроры» как стационарной учебной базы и

казармы воспитанников Нахимовского училища, провели кардинальную перепланировку внутренних помещений, что все в совокупности привело к значительной утрате исторической достоверности корабля. В целях привития воспитанникам училища любви к военно-морской службе, на «Авроре» взамен снятой в начале Великой Отечественной войны и утраченной в ходе боевых действий артиллерии установили 14 152-мм орудий начала века, чем отчасти сохранили за крейсером внешний облик боевого корабля, что позволило в 1961 году придать «Авроре» статус исторического корабля-памятника.

«Аврора» — не первый корабль, стоявший на Неве в качестве учебной базы молодых моряков и в качестве корабля-музея. С 1930 года на швартовах у набережной Красного флота находился «соратник» «Авроры» по стоянию на Неве в октябре 1917 года — бывший минный заградитель «Амур», который использовался ленинградской организацией Осоавиахима не только для проведения на борту корабля теоретических и практических

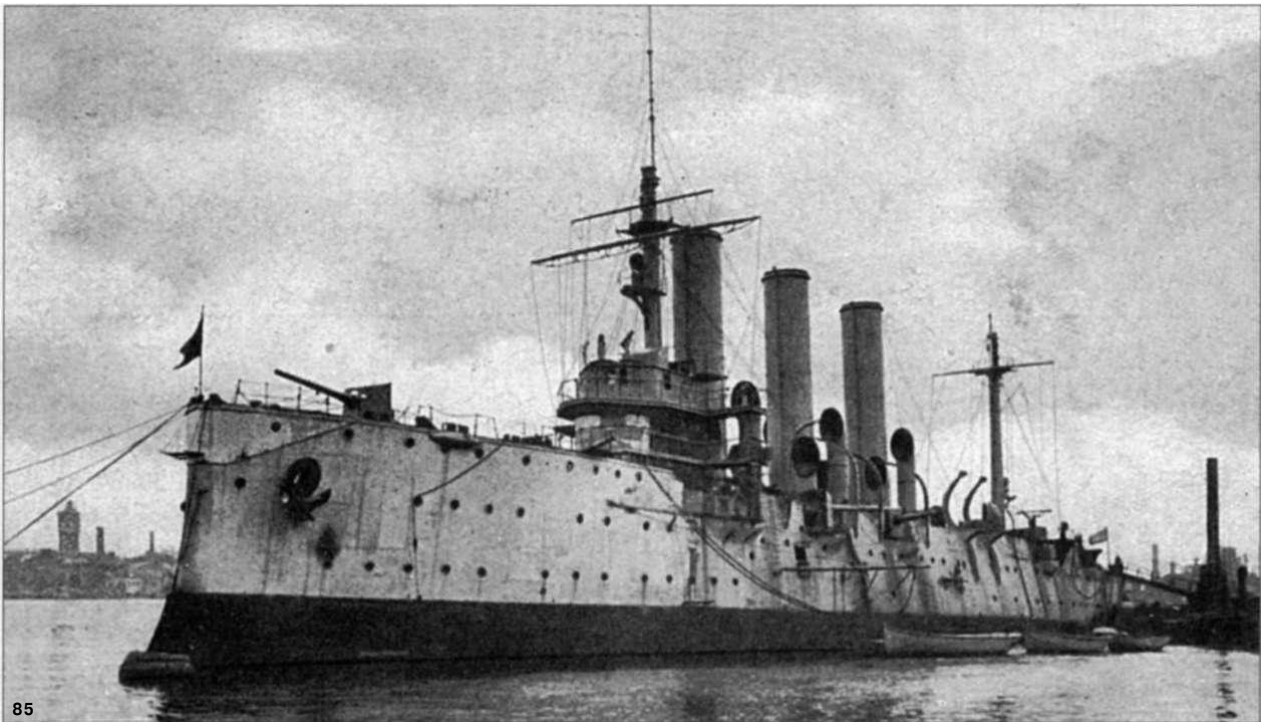


82. Крейсеры «Аврора» и «Профинтерн» во время визита в Швинемюнде. 1929 год (из собрания М.А.Богданова)
The cruisers «Aurora» and «Profintern» during their visit to Schweinemünde. Year 1929 (from the M.A.Bogdanov's collection)

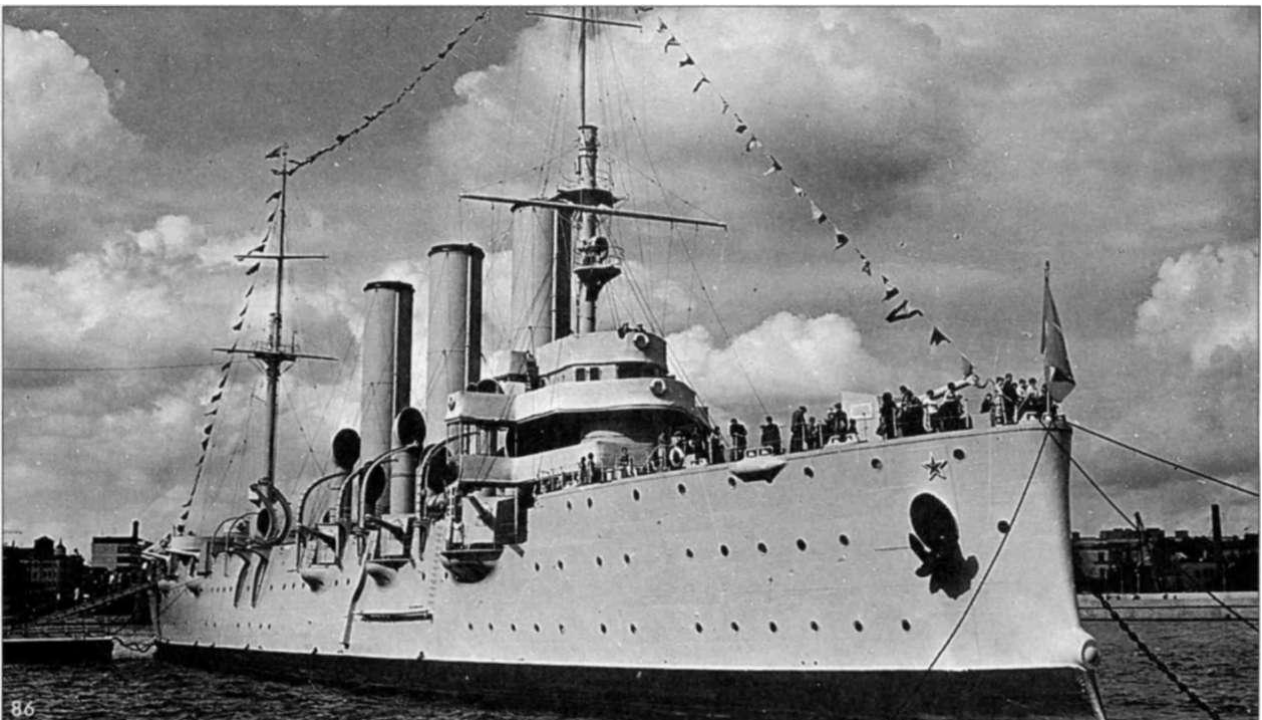


83, 84. Крейсер «Аврора» накануне Великой Отечественной войны (84) и в Ораниенбауме зимой 1944/45 года
(из собрания Н.Н.Афонины)

The cruiser «Aurora» on the eve of the Great Patriotic war (84) and at Oranienbaum in winter 1944/45 (from the N.N.Afonin's collection)



83

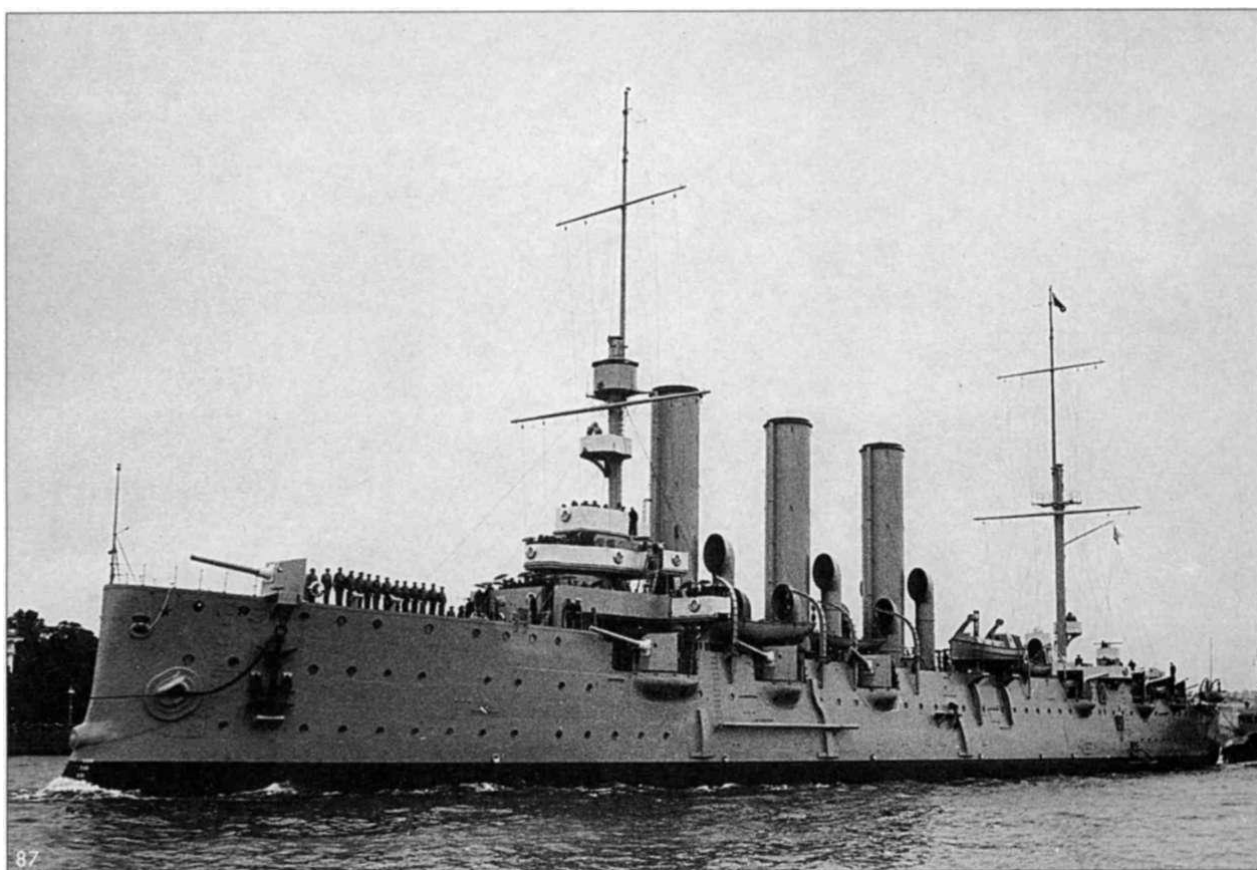


85. Восстановленная после войны «Аврора» (из собрания Н.Н.Афонина)

«Aurora» restored after the war (from the N.N.Afonin's collection)

86. Крейсер «Аврора» — учебный корабль Нахимовского училища (из собрания Н.Н.Афонина)

The cruiser «Aurora», a training ship of the Nakhimov naval school (from the N.N.Afonin's collection)



занятий с воспитанниками организации, но и для демонстрации горожанам трофеев Балтийского флота за период Гражданской войны и иностранной интервенции. В 1938 году «Амур» вернули Военно-Морскому Флоту и отбуксировали в Военную гавань Ораниенбаума для использования в качестве плавказармы личным составом экипажей подводных лодок; туда же, в Ораниенбаум, двумя годами позже и для тех же целей отбуксировали и «Аврору». С середины 1940 года основные силы Балтийского флота, в том числе и соединения подводных лодок, стали передислоцироваться в Прибалтику. В новых пунктах базирования требовались плавказармы, и так сложилось, что из двух примерно близких по техническому состоянию и условиям обитания личного состава несамоходных судов выбор остановился на «Амуре»,

который в самую светлую ночь в году — в ночь на 22 июня 1941 года — благополучно отбуксировали в Таллин, а через два месяца, при оставлении нашими войсками города, затопили на фарватере.

«Авроре» повезло больше: она хоть и находилась почти всю войну в полузатопленном состоянии, но главное то, что все это время оставалась в не подвергшемся немецкой оккупации Ораниенбауме.

В 1966—1968 годах «Аврора», вышедшая за несколько лет до того из ведения Нахимовского училища и ставшая кораблем-музеем — филиалом Центрального военно-морского музея, прошла заводской ремонт на Канонерском судоремонтном заводе.

Последний и, пожалуй, самый трудоемкий за всю свою историю заводской ремонт «Аврора» проходила с

87. «Аврора» — памятник создателям отечественного флота (из собрания Н.Н.Афонина)
 «Aurora», a monument to creators of the native Navy (from the N.N.Afonin's collection)

1984 по 1987 год на Ленинградском судостроительном заводе имени А.А.Жданова (ныне «Северная верфь»). Для продолжения возможности поддержания на плаву «Авроры» ее подводную часть заменили новой: операция сама по себе не уникальная в практике отечественного, а тем более мирового, судоремонта, но вызвавшая много споров о допустимости ее применения на мемориальном корабле. Идут годы. Силуэт стоящего на Неве на фоне стен

Нахимовского училища оцетинившегося стволами орудий высокотрубного старинного крейсера давно уже стал одной из архитектурных достопримечательностей Ленинграда—Петербурга. Ушли в тень «революционные заслуги». В сознании большинства людей «Аврора» — общий памятник многим поколениям создателей отечественного флота, российских и советских моряков, кораблям, которые они строили и на которых они служили.

Примечания

- ¹Отчет по морскому ведомству за 1893—1900 гг. С.71.
- ²РГАВМФ. Ф.421. Оп.1. Д.1239. Л.5.
- ³То же. Л.6.
- ⁴РГАВМФ. Ф.421. Оп.1. Д.1239. Л.259.
- ⁵То же. Л.305.
- ⁶РГАВМФ. Ф.417. Оп.1. Д.2505. Л.19.
- ⁷То же. Л.24-25.
- ⁸То же. Л.17.
- ⁹Семенов В.И. Расплата. СПб.: Гангут, 1994.
- ¹⁰РГАВМФ. Ф.417. Оп.1. Д.26Ю. Л.Юоб.
- ¹¹То же. Л.23.
- ¹²РГАВМФ. Ф.421. Оп.1. Д.2617. Л.202.
- ¹³Русско-японская война 1904—1905 гг. Книга первая. Действия флота на южном театре от начала войны до перерыва сообщений с Порт-Артуром (Работа исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904-1905 гг. при МГШ), СПб., 1912.
- ¹⁴То же.
- ¹⁵Кутейников Н.Н. Из боевого опыта корабельного инженера под Порт-Артуром. СПб., 1905. С.43.
- ¹⁶Русско-японская война 1904—1905 гг. Книга первая. Действия флота...
- ¹⁷Русско-японская война 1904—1905 гг. Книга третья. Морское сражение в Желтом море 28 июля (10 августа) 1904 г. Захват японцами миноносца «Решительный» в Чифу (Работа исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904—1905 гг. при МГШ). Пг, 1915.
- ¹⁸Там же.
- ¹⁹Там же.
- ²⁰Диаметр наименьшей циркуляции у «Аскольда» равнялся 2 кб, у «Дианы» и «Паллады» — 4,2 кб.
- ²¹Русско-японская война 1904—1905 гг. Книга третья. Морское сражение в Желтом море...
- ²²Там же.
- ²³РГАВМФ. Ф.469. Оп.1. Д.128.
- ²⁴Русско-японская война 1904—1905 гг. Книга третья. Морское сражение в Желтом море...
- ²⁵История русско-японской войны. 1904—1905 гг. /Ред. И.И.Ростунова. М.: Наука, 1977.
- ²⁶РГАВМФ. Ф.417. Оп.1. Д.3102. Л.1.
- ²⁷Старший офицер «Дианы» В.И.Семенов считал, что в стрелу Темперлея попал снаряд калибром 180 мм. Орудия такого калибра отсутствовали как на кораблях японского, так и российского флотов. Известный знаток истории флота В.Ю. Грибовский в своих комментариях к книге В.И.Семенова «Расплата» сделал предположение, что в «Диану» попал 120-мм снаряд, соответствующий калибру орудий крейсеров типа «Ицкусима», перестрелку с которыми и вела в момент попадания снаряда «Диана».
- ²⁸Семенов В.И. Указ. соч.

- ²⁹Там же.
- ³⁰РГАВМФ. Ф.417. Оп.1. Д.3102. Л.1.
- ³¹Семенов В.И. Указ. соч.
- ³²Следует отметить, что утрата «Новика» никак не отразилась на карьерном росте М.Ф.Шульца, встретившего начало Первой мировой войны в должности командующего Сибирской флотилии.
- ³³РГАВМФ. Ф.417. Оп.1. Д.3102. Г.Ш.
- ³⁴Там же. Л.22.
- ³⁵Там же. Л.25.
- ³⁶Том же. Л.86.
- ³⁷Том же. Л.86.
- ³⁸Том же. Л.85.
- ³⁹По некоторым данным, за исключением второй носовой пары бортовых орудий.
- ⁴⁰Поленов Л.Л. Крейсер «Аврора». Л.: Судостроение, 1987. С.116.
- ⁴¹Там же.
- ⁴²Там же. С.116-117.
- ⁴³Там же. С.117.
- ⁴⁴По «Олегу» и «Авроре» японские миноносцы выпустили 17 торпед
- ⁴⁵Так в документе. В составе эскадры адмирала З.П.Рождественского находилась только «Аврора».
- ⁴⁶РГАВМФ. Ф.421. Оп.1. Д.1687. Л.69-71.
- ⁴⁷Через 11 лет в Бизерту из Севастополя пришли, как оказалось, на «вечную стоянку» корабли Черноморского флота.
- ⁴⁸Всеподданнейший отчет по Морскому министерству за 1906—1909 гг. СПб., 1911.
- ⁴⁹Всеподданнейший отчет по Морскому министерству за 1910 гг. СПб., 1911.
- ⁵⁰Всеподданнейший отчет по Морскому министерству за 1912 г. СПб., 1913.
- ⁵¹РГАВМФ. Ф.566. Оп.1. Д.41.
- ⁵²РГАВМФ. Ф.719. Оп.1. Д.24.
- ⁵³На «Авроре» в кампанию 1916 года находилось также четыре зенитных орудия. Рельсовые пути на ее верхней палубе позволяли принять 150 мин заграждения.
- ⁵⁴РГАВМФ. Ф.719. Оп.1. Д.24.
- ⁵⁵В 1916 году глубину фарватера довели до 9,5 м.
- ⁵⁶Там же.
- ⁵⁷Корпусные работы выполнялись Адмиралтейским заводом; капитальный ремонт главных и вспомогательных машин и механизмов, замена прежних 24 котлов Бельвиля 24 котлами Бельвиля—Долголенко — Франко-Русским заводом.
- ⁵⁸РГАВМФ. Ф.719. Оп.1. Д.24. Л.74.
- ⁵⁹РГАВМФ. Ф.719. Оп.1. Д.30. Л.11.
- ⁶⁰РГАВМФ. Ф.р-92. Оп.1. Д.549. Л.21.
- ⁶¹Пролив Цугару, или Сангарский пролив, расположен между японскими островами Хонсю и Хоккайдо и соединяет Японское море с Тихим океаном.

Литература и источники

- Балакин С.А. Бывшие русские корабли в японском флоте (Трофеи войны 1904—1905 гг.) // Наваль, 1991. Вып.1.
- Буров В.Н., Юхин В.Е. Крейсер Аврора. Памятник отечественного судостроения. Л.: Лениздат, 1987.
- Боевая летопись русского флота. М.: Изд-во Министерства вооруженных сил СССР, 1948.
- Борьба флота против берега в мировую войну / Ред. Б.Б.Жерве. Т.3. Данилов Н.А. Смешанная операция в Рижском заливе в июне-августе 1916 г. Л.: Изд-во ВМА РККА, 1927.
- Военные флота и морская справочная книжка на 1895 год. СПб, 1895.
- Всепопданнейший отчет по Морскому министерству за 1897—1900 гг. СПб, 1902.
- Всепопданнейший отчет по Морскому министерству за 1906—1909 гг. СПб, 1911.
- Всепопданнейший отчет по Морскому министерству за 1910 гг. СПб, 1911.
- Всепопданнейший отчет по Морскому министерству за 1911г. СПб, 1912.
- Всепопданнейший отчет по Морскому министерству за 1912г. СПб, 1913.
- Всепопданнейший отчет по Морскому министерству за 1913 г. СПб, 1914.
- История отечественного судостроения. Т.2, 3. СПб.: Судостроение, 1995—1996.
- История русско-японской войны. 1904—1905 гг. / Ред. И.И.Ростунова. М.: Наука, 1977.
- Корабли и вспомогательные суда Советского Военно-Морского Флота (1917—1927 гг). М, 1981.
- Крестянинов В.Я., Молодцов С.В. Крейсер «Аскольд». СПб.: Велень, 1993.
- Куликовский П.П. Судовые паросиловые установки. М.: Водтрансиздат, 1953.
- Кусков В.Л. Корабли Октября. Л.: Лениздат, 1984.
- Кутейников Н.Н. Из боевого опыта корабельного инженера под Порт-Артуром. СПб, 1905.
- Мельников Р.М. Крейсер «Богатырь». СПб.: Гангут, 1995.
- Мельников Р.М. Крейсер «Варяг». 2-е изд. Л.: Судостроение, 1983.
- Платонов А.В., Апрельев С.В., Синяев Д.Н. Советские боевые корабли 1941—1945 гг. IV. Вооружение. СПб.: Цитадель, 1997.
- Поленов Л.Л. Крейсер «Аврора». Л.: Судостроение, 1987.
- Поленов Л.Л. Сто лет в списках флота. Крейсер «Аврора». СПб.: Остров, 2003.
- РГВМФ. Ф.401. Оп.2. Д.44, 297, 478, 593, 594, 595, 596, 597; Ф.417. Оп.1. Д.1452, 1880, 1888, 2053, 2505, 2556, 2610, 2617. 3101, 3102:4025, 4026; Ф.418. Оп.1 Д2838, 2848; Ф.421. Оп.1. Д.1239; 1687; Ф.421. Оп.2. Д.1288, 1354, 1355, 1549, 1550. 1763. 1848, 1849, 1855, 2017; Ф.427. Оп.1. Д185; 186. 187, 614, 654; Ф.427. Оп.2. Д.1470; Ф.427. Оп.2. Д.1470; Ф.469. Оп. Д.128; Ф.566. Оп.1. Д.28, 41, 59, 60, 61, 62, 74; Ф.719. Оп.1. Д.1, 9, 24, 29, 30, 31, 35; Ф.р-97. Оп.1. Д.6, 7.
- Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы. Отдел IV. Кн.3. Вып. 5. Пг, 1914.
- Русско-японская война 1904—1905 гг. Книга первая. Действия флота на южном театре от начала войны до перерыва сообщений с Порт-Артуром (Работа исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904—1905 гг. при МГШ). СПб, 1912.
- Русско-японская война 1904—1905 гг. Книга вторая. Действия флота на южном театре от перерыва сообщений с Порт-Артуром до боя в Желтом море (Работа исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904—1905 гг. при МГШ). СПб, 1913.
- Русско-японская война 1904—1905 гг. Книга третья. Морское сражение в Желтом море 28 июля (10 августа) 1904 г. Захват японцами миноносца «Решительный» в Чифу (Работа исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904—1905 гг. при МГШ). Пг, 1915.
- Семенов В.И. Расплата. СПб.: Гангут, 1994.
- Список личного состава судов флота, строевых и административных учреждений Морского ведомства по 2 января 1913 года. Изд. Стат. Отд. Главного морского штаба. Петроград, 1914.
- Цветков И.Ф. Гвардейский крейсер «Красный Кавказ». Л.: Судостроение, 1990.
- Черников И.И. Перевооружение крейсеров в 1906—1916 гг. // Судостроение, 1983. № 3.
- Широкоград А.Б. Энциклопедия отечественной артиллерии. Минск: Харвест, 2000.

Издательство об авторе



Скворцов Алексей Витальевич родился в Ленинграде в 1957 году, по образованию — инженер-судостроитель.

В 1980-е годы Алексей Витальевич работал производственным мастером в сборочно-сварочном цехе Ленинградского судостроительного завода им. А.А.Жданова (ныне — ОАО «Северная верфь»). В ходе выполнявшихся заводом в 1984—1987 годах ремонтно-восстановительных работ на крейсере «Аврора» принимал непосредственное участие в электросварочных работах при изготовлении днищевых секций для новой подводной части корабля.

А.В.Скворцов — автор работ по истории боевых кораблей отечественного флота, опубликованных в журнале «Судостроение», сборнике «Гангут» и монографиях серии «Мидель-шпангоут».

Научно-популярное издание
«Стапель», выпуск 3

Главный редактор серии
Н.Н.Афонин

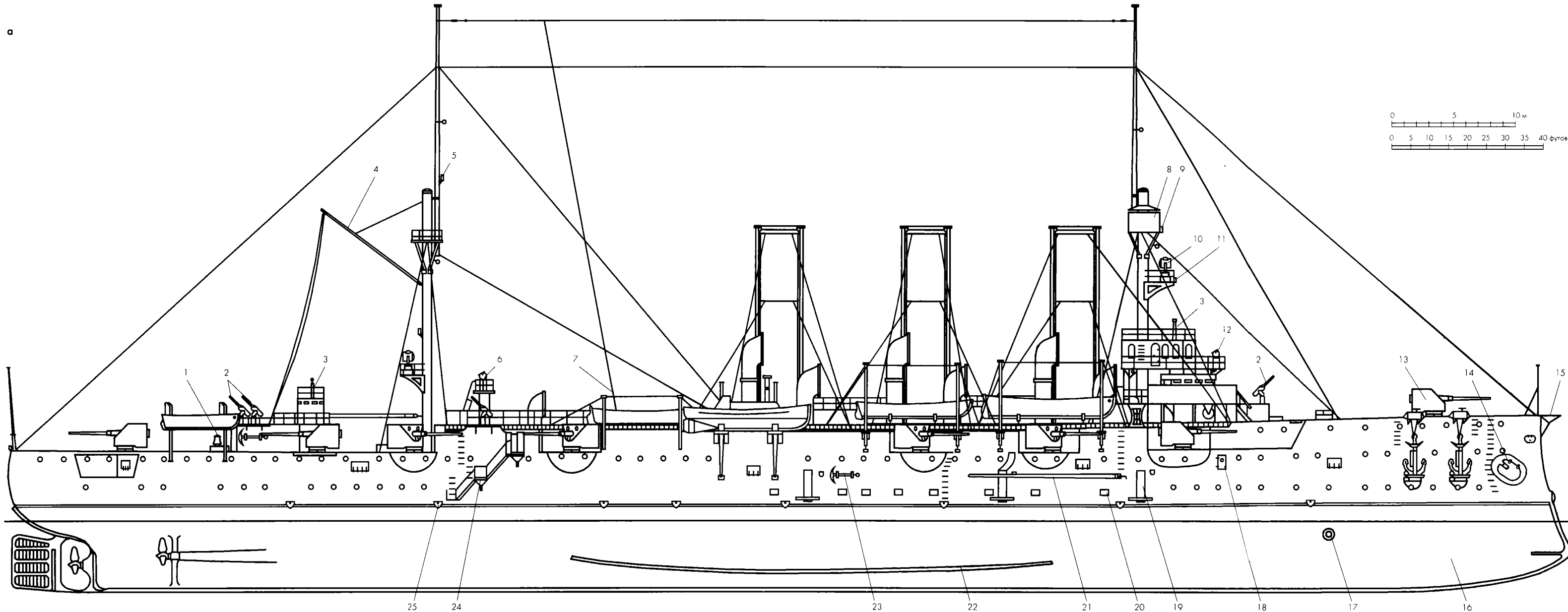
КРЕЙСЕРЫ «ДИАНА»,
«ПАЛЛАДА», «АВРОРА»
Скворцов Алексей Витальевич

ISBN 5-902236-

Редактор Е.П.Смирнова.
Компьютерная верстка: М.А.Богданов.
Подготовка иллюстраций: А.Г.Косицин.

Подписано в печать 30.06.2005.
Формат 84х108/16.
Гарнитуры Future, Compact.
Печать офсетная. 8,06 усл.печ.л. (в т.ч. 0,5 усл.печ.л. — вклейка). Тираж 500 экз.
Издание № 20. Издательство «ЛеКо». 199034, Санкт-Петербург, В.О., 9-я линия, д.8, к.20.
Отпечатано в типографии ООО «ИП Комплекс», Санкт-Петербург, наб. Макарова, 22.

а

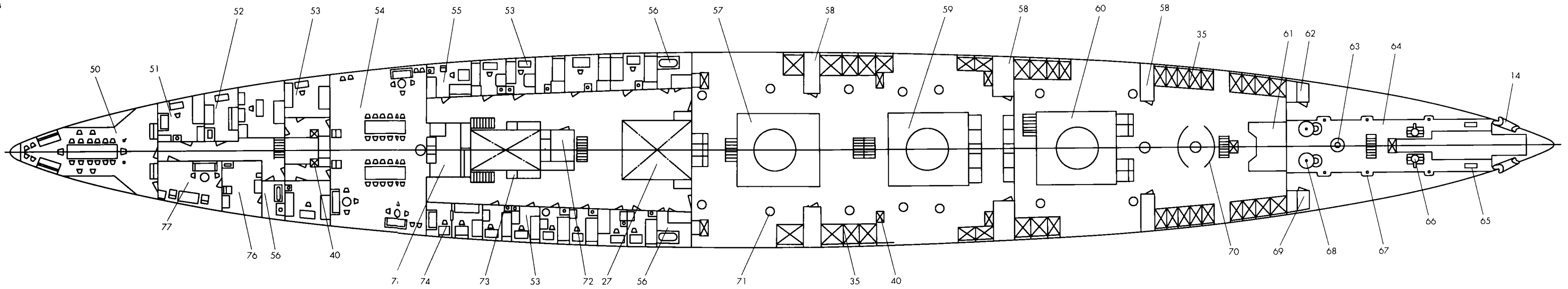
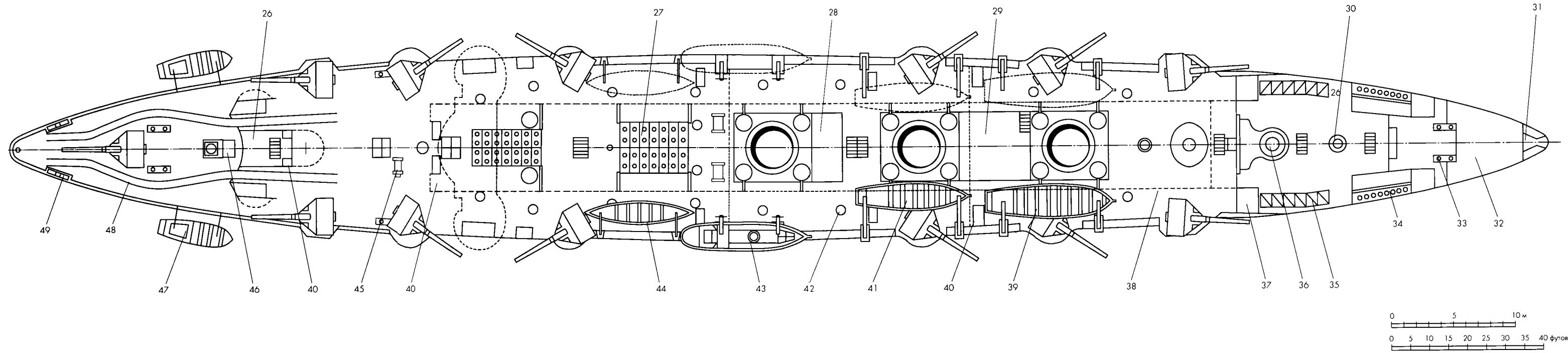


Крейсер 1 ранга «Аврора»: а — вид сбоку; б — план верхней палубы; в — план батарейной палубы; г — план жилой (броневой) палубы; д — планы носовой и кормовой платформ; е — план трюма. 1917 год. Масштаб 1:300 (Реконструкция С.И.Овсянникова по материалам РГАВМФ. Ф.876. Оп.45)

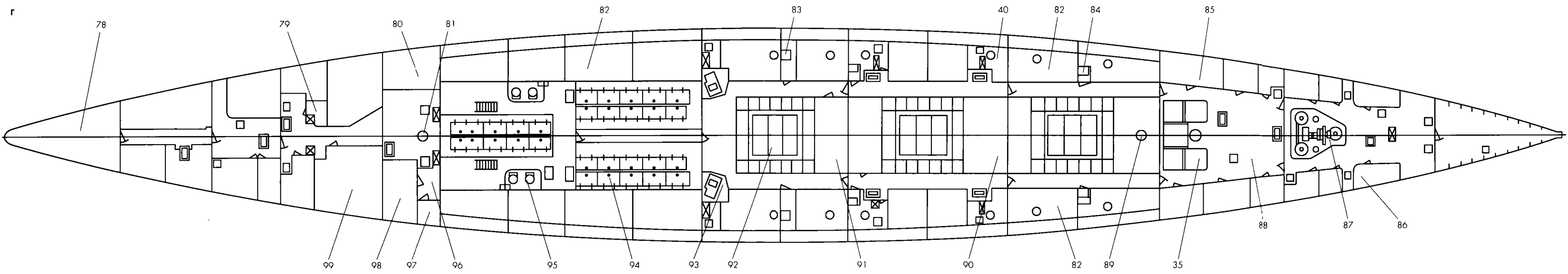
The cruiser of the 1st class «Aurora»: а — lateral view; б — upper deck plan; в — battery deck plan; г — accommodation (armored) deck plan; д — bow and aft platform plans; е — bilge plan. Year 1917. Scale 1:300 (reconstruction of S.I.Ovsyannikov according to the materials of the Russian State Naval Archives)

1 — швартовый шпиль; 2 — 76,2-мм зенитная пушка Лендера; 3 — дальномер; 4 — гафель; 5 — верхний топовый огонь; 6 — главный кормовой компас; 7 — снижение радиоантенны; 8 — пост наблюдения; 9 — буксирный огонь; 10 — прожектор; 11 — нижний топовый огонь; 12 — главный носовой компас; 13 — 152-мм орудие; 14 — цепной клюз; 15 — кронштейн фор-трала; 16 — подводная часть корпуса, обшитая деревом и медью; 17 — вибратор звукоподводной связи; 18 — минный лацпорт; 19 — шахта для выброса шлака; 20 — угольный порт; 21 — шлюпочный выстрел; 22 — скуловой киль; 23 — стоп-анкер; 24 — заборный трап; 25 — бортовой шпигат; 26 — командирская рубка; 27 — световой люк машинного отделения; 28 — электростанция с дизель-динамо; 29 — камбуз; 30 — верхний шпиль; 31 — карцер; 32 — прачечное помещение; 33 — кнехт; 34 — галльон команды; 35 — рундуки для чемоданов; 36 — умывальники; 37 — цистерна; 38 — рельсовая подача патронов и снарядов; 39 — 16-весельный баркас; 40 — элеватор подачи снарядов; 41 — 14-весельный катер; 42 — угольная горловина; 43 — паровой катер; 44 — 6-весельный вельбот; 45 — грузовая лебедка; 46 — паровой привод шпиля; 47 — 6-весельный ял; 48 — минные пути; 49 — киповая планка; 50 — салон командира; 51 — каюта командира; 52 — буфет командира; 53 — офицерская каюта; 54 — офицерская кают-компания; 55 — каюта старшего инженер-механика; 56 — ванная; 57 — кормовой котельный кожух; 58 — выгородка мусорной лебедки; 59 — средний котельный кожух; 60 — носовой котельный кожух; 61 — церковь; 62 — церковная утварь; 63 — средний шпиль; 64 — деревянный настил в месте прохода якорь-цепи; 65 — цепной стопор; 66 — битенг; 67 — палубный рым; 68 — бортовой фрикционный шпиль; 69 — каюта боцмана; 70 — подкрепление боевой рубки; 71 — труба подачи угля; 72 — радиорубка; 73 — вентиляционный канал машинного отделения; 74 — каюта старшего офицера; 75 — офицерский буфет; 76 —

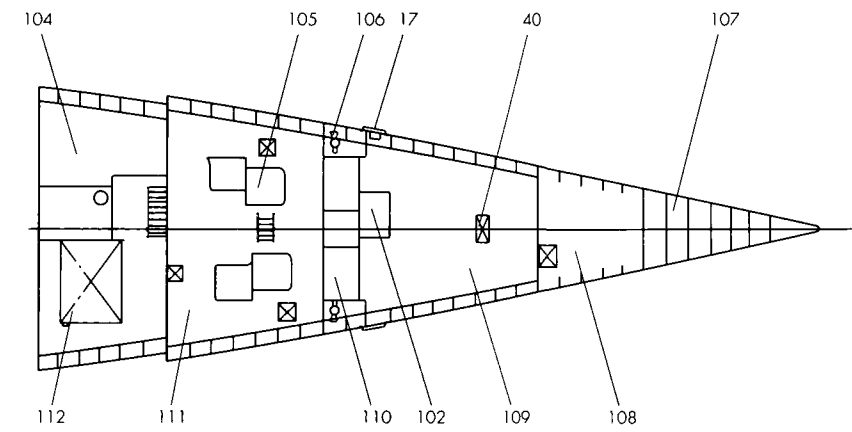
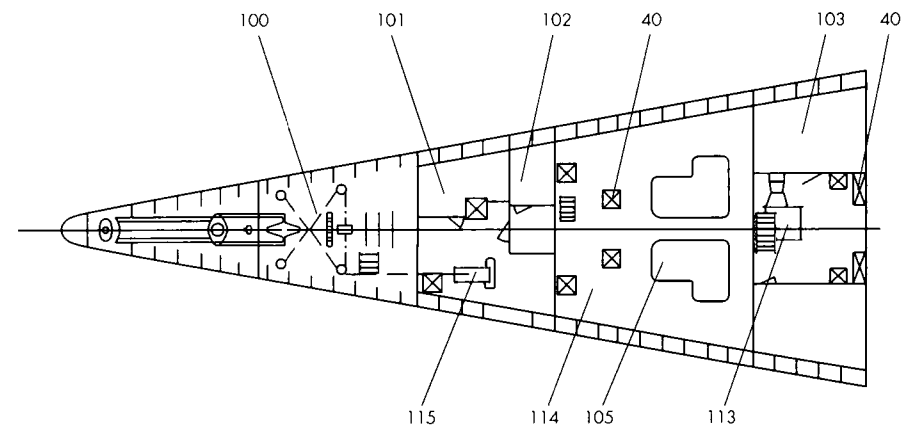
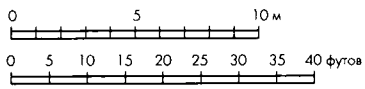
спальня адмирала; 77 — кабинет; 78 — кладовая сухой провизии и сухарей; 79 — фотолаборатория; 80 — операционная; 81 — грот-мачта; 82 — угольный бункер; 83 — сходной люк в среднее котельное отделение; 84 — сходной люк в носовое котельное отделение; 85 — каюта кондукторов; 86 — галльон кондукторов; 87 — шпилевая машина; 88 — сходной люк в артиллерийский погреб; 89 — фок-мачта; 90 — механическая мастерская; 91 — баня; 92 — броневой колосник в дымоходе; 93 — лебедка подачи боезапаса; 94 — броневая крышка в шахте машинного отделения; 95 — опреснитель; 96 — ванная лазарета; 97 — галльон лазарета; 98 — аптека; 99 — провизионная кладовая; 100 — румпельное отделение; 101 — моторная кладовая; 102 — выгородка электромотора; 103 — холодильная камера; 104 — кладовая; 105 — пародинамо; 106 — кингстон затопления; 107 — таранное отделение; 108 — кладовая тентов и брезентов; 109 — кладовая мокрой провизии; 110 — бортовой цепной ящик; 111 — носовое помещение пародинамо; 112 — цистерна пресной воды; 113 — рефрижераторная машина; 114 — кормовое помещение пародинамо; 115 — электропривод рулевого устройства; 116 — погреб ружейного боезапаса; 117 — выгородка воздухоохлаждающего насоса; 118 — вентилятор с паровым приводом; 119 — опреснитель; 120 — мокровоздушный насос; 121 — холодильник; 122 — питательный насос; 123 — шахта подачи шлака; 124 — артиллерийский погреб; 125 — водотрубный паровой котел системы Бельвилль-Долголенко; 126 — кладовая вооружения; 127 — цепной ящик для запасной якорной цепи; 128 — провизионная кладовая; 129 — механическая мастерская; 130 — центральный пост; 131 — центробежный насос; 132 — горловина; 133 — воздухоудная машина системы Тириона; 134 — главная паровая машина; 135 — упорный подшипник; 136 — пост управления зенитным огнем



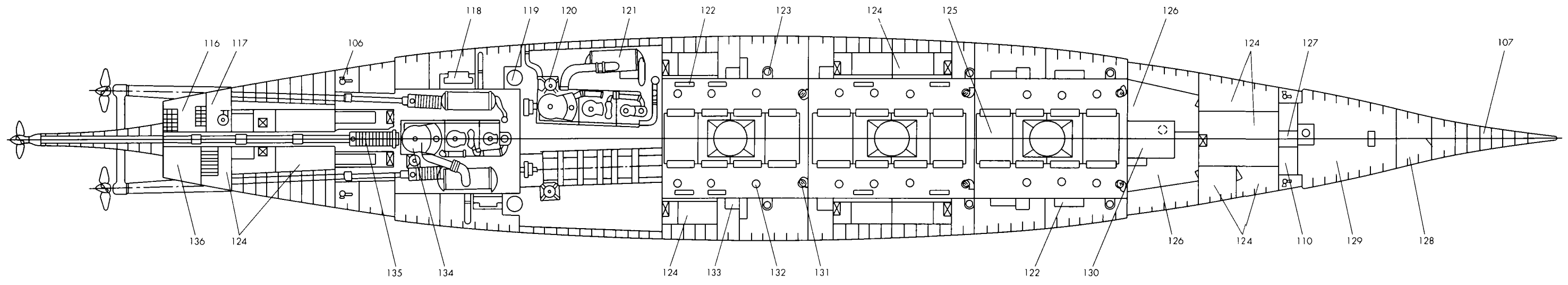
г

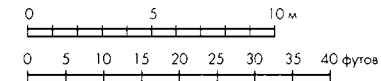
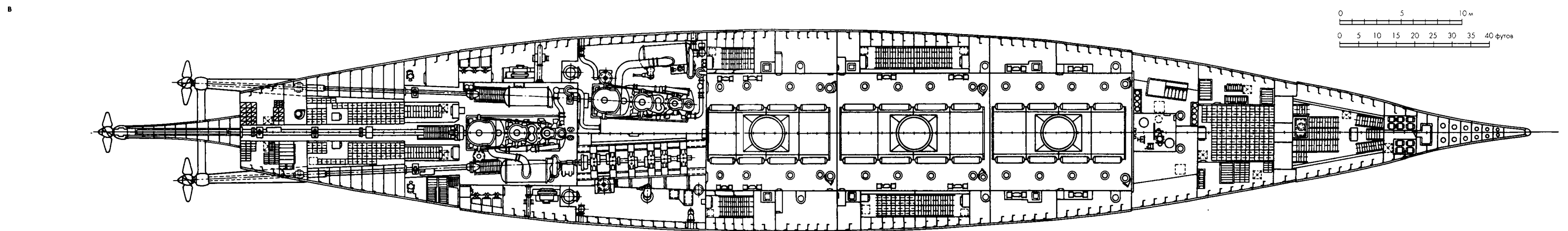
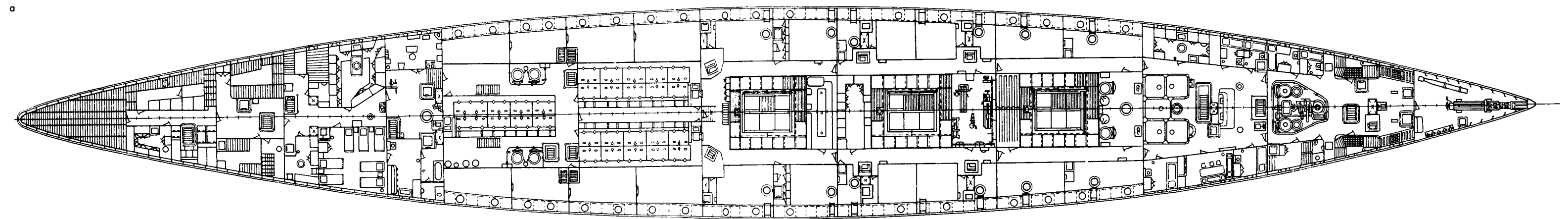


д

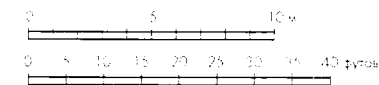
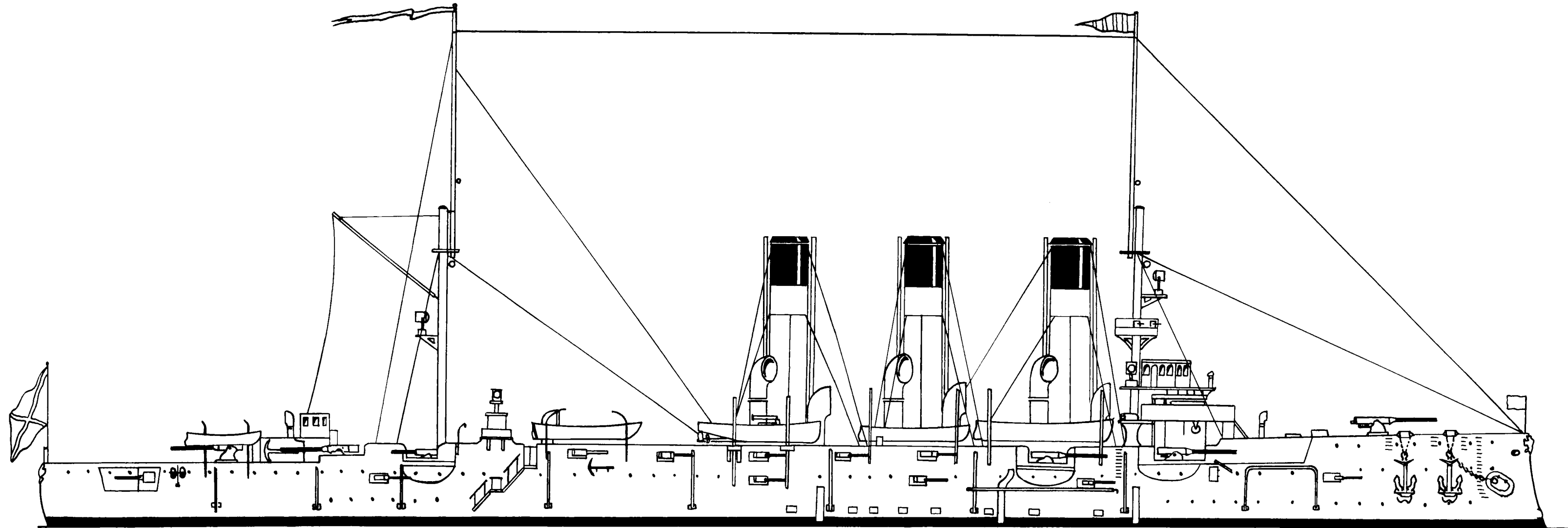


е

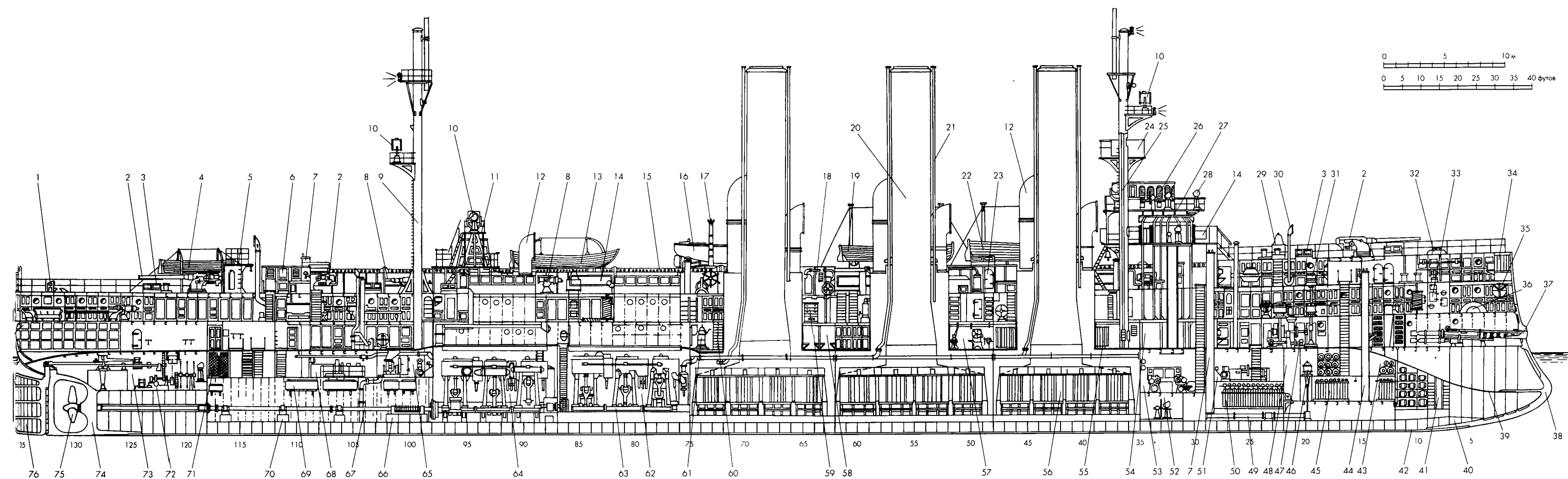




Крейсер I ранга «Аврора»: а — план жилой (броневой) палубы; б — планы носовой и кормовой платформ; в — план трюма. 1903 год. Масштаб 1:300 (РГАВМФ. Ф.876. Оп.45. Д.130, 131, 132)
 The cruiser of the 1st class «Aurora»: а — accommodation (armored) deck plan; б — bow and aft platform plans; в — bilge plan. Year 1903. Scale 1:300 (from the materials of the Russian State Naval Archives)



Крейсер I ранга «Аврора». Вид сбоку, 1903 год. Масштаб 1:300 (Реконструкция С.И.Овсянникова по материалам РГАВМФ. Ф.876. Оп.45)
 The cruiser of the 1st class «Aurora». Lateral view, Year 1903. Scale 1:300 (reconstruction of S.I.Ovsyannikov according to the materials of the Russian State Naval Archives)



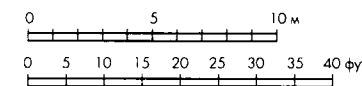
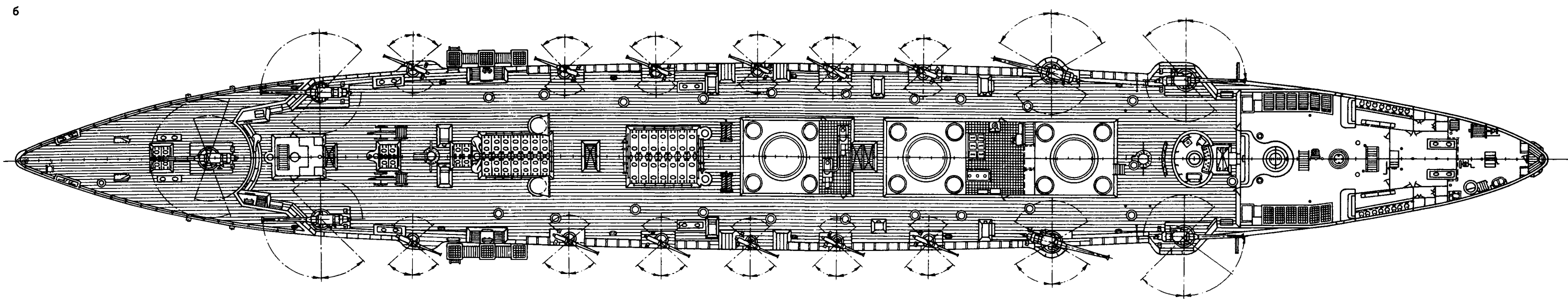
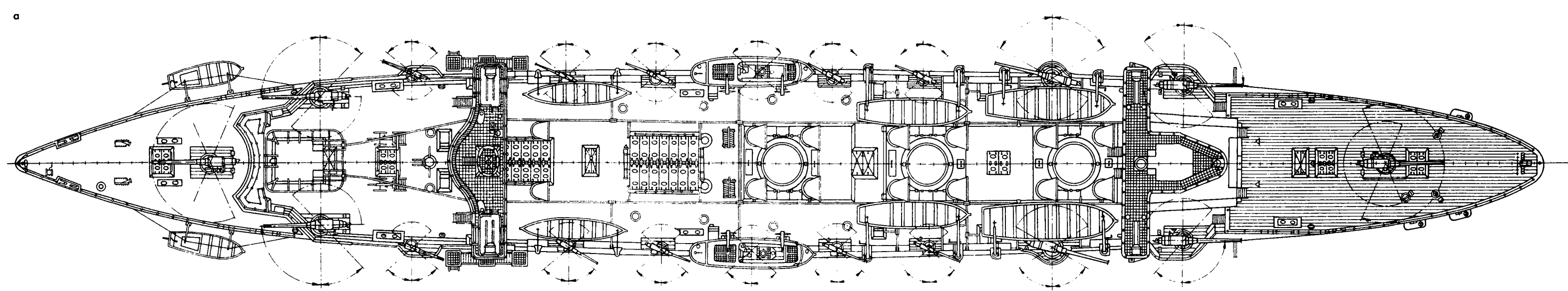
Крейсер I ранга «Аврора». Продольный разрез, 1903 год. Масштаб 1:300 (по материалам РГАВМФ. Ф.876. Оп.45. Д.126)
 The cruiser of the 1st class «Aurora». Longitudinal section, Year 1903. Scale 1:300 (from the materials of the Russian State Naval Archives)

1 — механический лот; 2 — 152-мм орудие; 3 — световой люк; 4 — 6-весельный ял; 5 — кормовая защита; 6 — кормовая командирская рубка; 7 — элеватор подачи 152-мм снарядов и зарядов; 8 — 75-мм орудие; 9 — грот-мачта; 10 — прожектор; 11 — площадка главного кормового компаса; 12 — вентиляционный раструб; 13 — 6-весельный вельбот; 14 — коечные сетки; 15 — рельсовая подача снарядов; 16 — паровой катер; 17 — заваливающаяся шлюпбалка; 18 — электростанция с дизель-динамо; 19 — 12-весельный катер; 20 — кожух дымовой трубы; 21 — атмосферная труба; 22 — 16-весельный баркас;

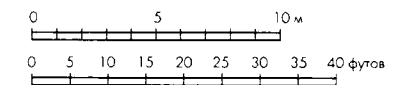
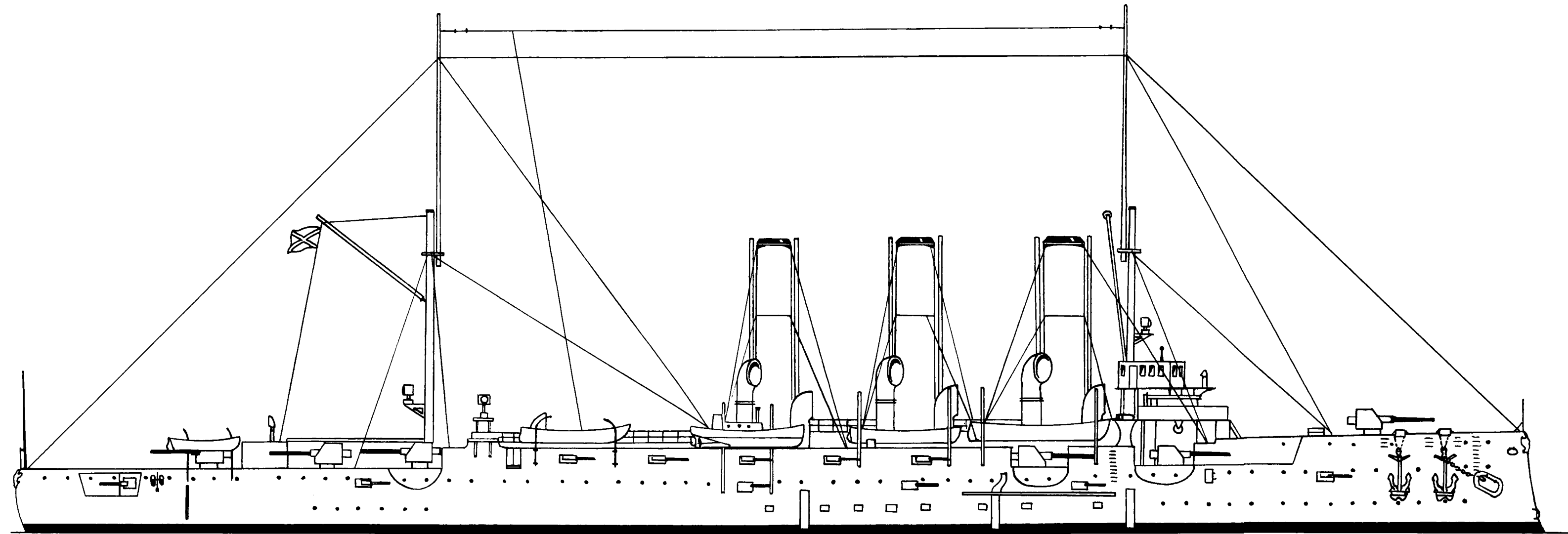
23 — камбуз; 24 — боевой марс; 25 — фок-мачта с элеватором подачи 37-мм снарядов на марс; 26 — деревянная ходовая рубка; 27 — настил верхнего мостика; 28 — главный носовой компас; 29 — сходной люк; 30 — раструб электровентилятора; 31 — шпиль для выборки кота и швартовых; 32 — кран-бол для якоря; 33 — лючки для обслуживания деталей крепления якоря; 34 — карцер; 35 — тросовая выюшка; 36 — цепной якорный клюз; 37 — носовой торпедный аппарат; 38 — таранный форштевень; 39 — броневая (карапасная палуба); 40 — вертикальный киль; 41 — кладовая провизии; 42 — деревянный

фальш-киль; 43 — кладовая мокрой провизии; 44 — элеватор подачи 75-мм патронов; 45 — погреб 75-мм патронов; 46 — электромотор воздухоочистительного насоса; 47 — шлифовальная машина; 48 — цепной ящик; 49 — осушительная магистраль; 50 — погреб 152-мм снарядов и зарядов; 51 — помещение носовых динамо-машин; 52 — центральный пост; 53 — помещение подводных торпедных аппаратов; 54 — цистерна пресной воды; 55 — опреснитель; 56 — паровой котел системы Бельвилля; 57 — механическая мастерская; 58 — баня; 59 — хлебопекарная печь; 60 — рундуки для чемаданов; 61 — лебед-

ка для подъема патронов; 62 — бортовое машинное отделение; 63 — главная паровая машина левого борта; 64 — кормовое машинное отделение; 65 — отделение рефрижераторной машины; 66 — упорный подшипник гребного вала; 67 — гребной вал; 68 — помещение кормовых паро-динамо; 69 — масляные цистерны; 70 — опорный подшипник; 71 — машинная кладовая; 72 — рулевая машина; 73 — румпельное отделение; 74 — охтерштевень; 75 — гребной винт; 76 — перо руля; 77 — деревянная обшивка; 78 — кладовая сухарей; 79 — салон командира



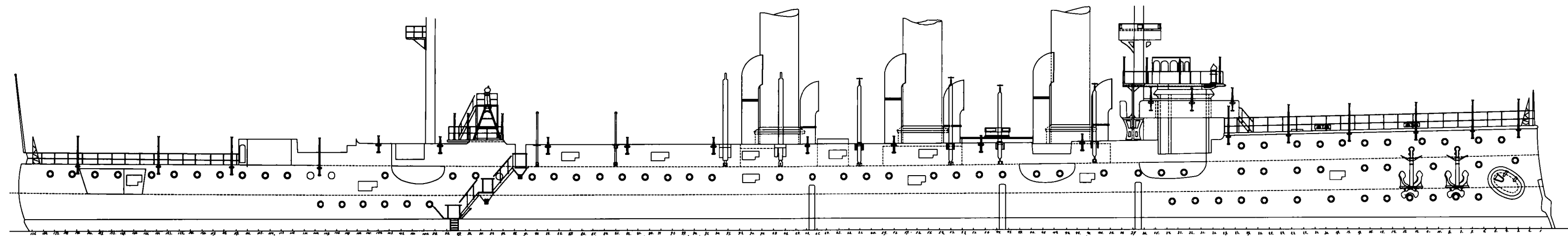
Крейсер 1 ранга «Аврора»: а — вид сверху; б — план верхней палубы. 1903 год. Масштаб 1:300 (РГАВМФ. Ф.876. Оп.45. Д.127, 128)
The cruiser of the 1st class «Aurora»: а — top view; б — upper deck plan. Year 1903. Scale 1:300 (from the materials of the Russian State Naval Archives)



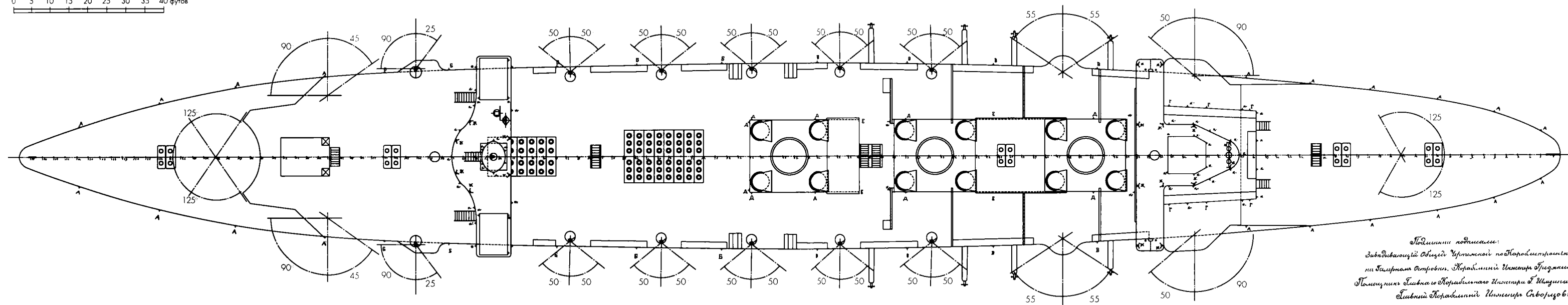
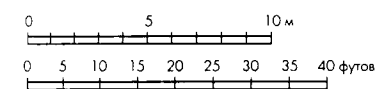
Крейсер 1 ранга «Аврора». Вид сбоку, 1905 год. Масштаб 1:300 (Реконструкция С.И.Овсянникова по материалам РГВМФ. Ф.876. Оп.45)
The cruiser of the 1st class «Aurora». Lateral view, Year 1905. Scale 1:300 (reconstruction of S.I.Ovsyannikov according to the materials of the Russian State Naval Archives)

Крейсера 1^{го} ранга "Диана", "Аврора", "Диана"
Чертеж общего расположения тентовых стоек

Контр.



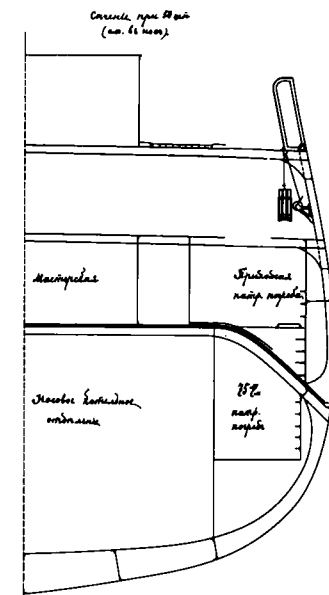
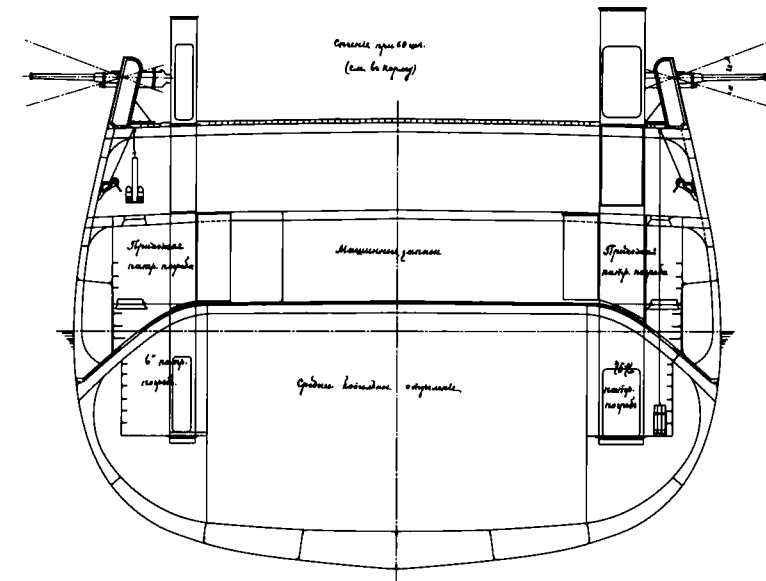
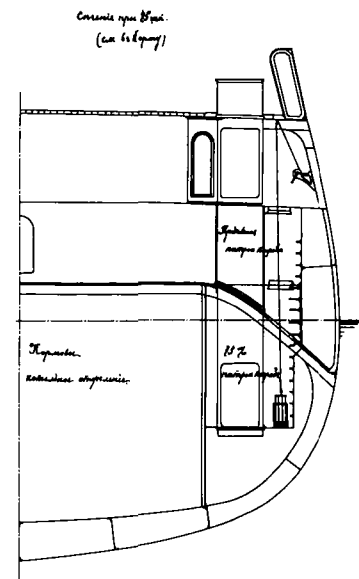
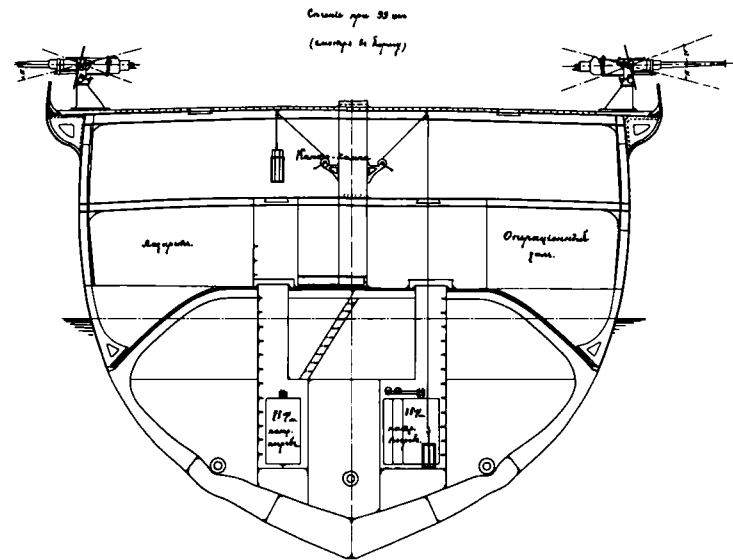
Крейсера I ранга типа «Диана». Чертеж общего расположения тентовых стоек. Масштаб 1:300 (РГБВМФ. Ф.876. Оп.45. Д.1204)
The «Diana» type cruisers of the 1st class. General arrangement of the awning stanchions. Scale 1:300 (from the materials of the Russian State Naval Archives)



Подписали:
Заведующий отделом Уфимской постройкой
и Бастиона Островия, Корабельный Инженер Бродягин.
Помощник Главного Корабельного Инженера Б. Мухоморова.
Главный Корабельный Инженер Савоизов.

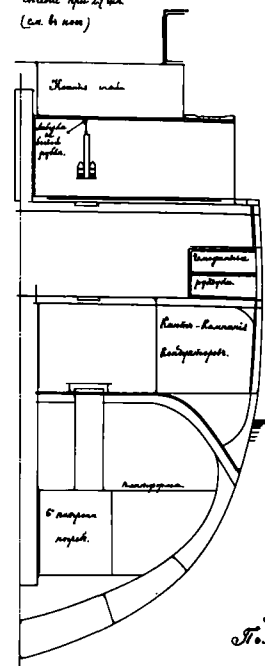
Крейсера I ранга типа «Диана». Сектора обстрела 152- и 75-мм орудий. Масштаб 1:300 (РГБВМФ. Ф.876. Оп.45. Д.1204)
The «Diana» type cruisers of the 1st class. Firing sectors for the 152-mm and 75-mm guns. Scale 1:300 (from the materials of the Russian State Naval Archives)

ਸਾਹਿਬਾਨ ਭਾਇਆਂ ਭਰਮ



Копия *Мировой Библии* Ком. по Арктике и Антарктике
19632

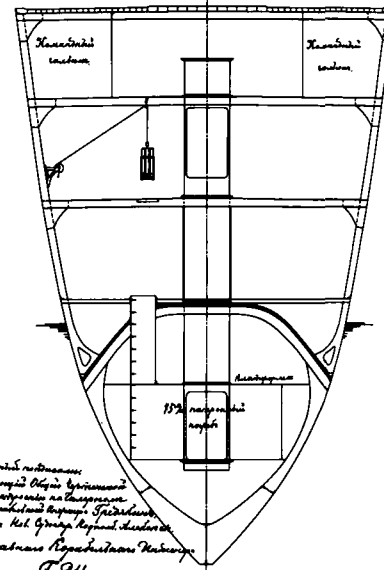
Состояние при 2-й мн.
(см. 6-й лист)



1. Introduction
 2. History of the
 3. Company
 4. and its
 5. products
 6. and
 7. services
 8. provided
 9. to
 10. the
 11. public
 12. and
 13. the
 14. benefits
 15. to
 16. the
 17. community
 18. and
 19. the
 20. environment
 21. and
 22. the
 23. future
 24. of
 25. the
 26. company
 27. and
 28. the
 29. industry
 30. and
 31. the
 32. world
 33. and
 34. the
 35. future
 36. of
 37. the
 38. company
 39. and
 40. the
 41. industry
 42. and
 43. the
 44. world
 45. and
 46. the
 47. future
 48. of
 49. the
 50. company
 51. and
 52. the
 53. industry
 54. and
 55. the
 56. world
 57. and
 58. the
 59. future
 60. of
 61. the
 62. company
 63. and
 64. the
 65. industry
 66. and
 67. the
 68. world
 69. and
 70. the
 71. future
 72. of
 73. the
 74. company
 75. and
 76. the
 77. industry
 78. and
 79. the
 80. world
 81. and
 82. the
 83. future
 84. of
 85. the
 86. company
 87. and
 88. the
 89. industry
 90. and
 91. the
 92. world
 93. and
 94. the
 95. future
 96. of
 97. the
 98. company
 99. and
 100. the
 101. industry
 102. and
 103. the
 104. world
 105. and
 106. the
 107. future
 108. of
 109. the
 110. company
 111. and
 112. the
 113. industry
 114. and
 115. the
 116. world
 117. and
 118. the
 119. future
 120. of
 121. the
 122. company
 123. and
 124. the
 125. industry
 126. and
 127. the
 128. world
 129. and
 130. the
 131. future
 132. of
 133. the
 134. company
 135. and
 136. the
 137. industry
 138. and
 139. the
 140. world
 141. and
 142. the
 143. future
 144. of
 145. the
 146. company
 147. and
 148. the
 149. industry
 150. and
 151. the
 152. world
 153. and
 154. the
 155. future
 156. of
 157. the
 158. company
 159. and
 160. the
 161. industry
 162. and
 163. the
 164. world
 165. and
 166. the
 167. future
 168. of
 169. the
 170. company
 171. and
 172. the
 173. industry
 174. and
 175. the
 176. world
 177. and
 178. the
 179. future
 180. of
 181. the
 182. company
 183. and
 184. the
 185. industry
 186. and
 187. the
 188. world
 189. and
 190. the
 191. future
 192. of
 193. the
 194. company
 195. and
 196. the
 197. industry
 198. and
 199. the
 200. world
 201. and
 202. the
 203. future
 204. of
 205. the
 206. company
 207. and
 208. the
 209. industry
 210. and
 211. the
 212. world
 213. and
 214. the
 215. future
 216. of
 217. the
 218. company
 219. and
 220. the
 221. industry
 222. and
 223. the
 224. world
 225. and
 226. the
 227. future
 228. of
 229. the
 230. company
 231. and
 232. the
 233. industry
 234. and
 235. the
 236. world
 237. and
 238. the
 239. future
 240. of
 241. the
 242. company
 243. and
 244. the
 245. industry
 246. and
 247. the
 248. world
 249. and
 250. the
 251. future
 252. of
 253. the
 254. company
 255. and
 256. the
 257. industry
 258. and
 259. the
 260. world
 261. and
 262. the
 263

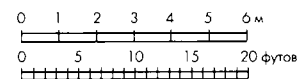
Полковник артиллерийской
первой бригады Гвар. Пехоты
Корнелиус Ризанов

Скажите, пожалуйста,
(кто бы мог)

[illegible]

Управление государственного
Мур Исх Наманго по Омску
От 23 марта 2012, 24 № 2

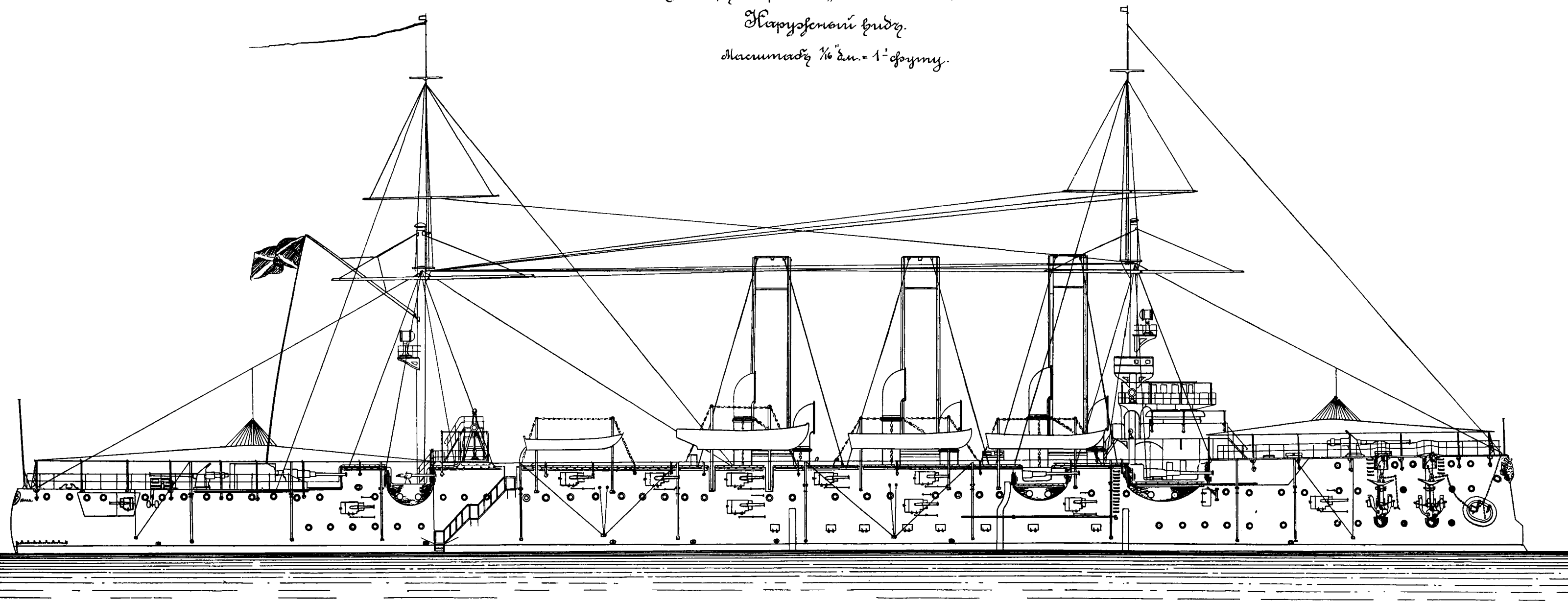
Kotlyar A.



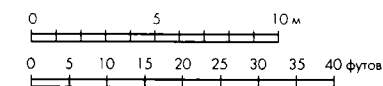
The «Diana» type cruisers of the 1st class. Hand feed of the 152-mm, 75-mm and 37-mm shells. Scale 1:200

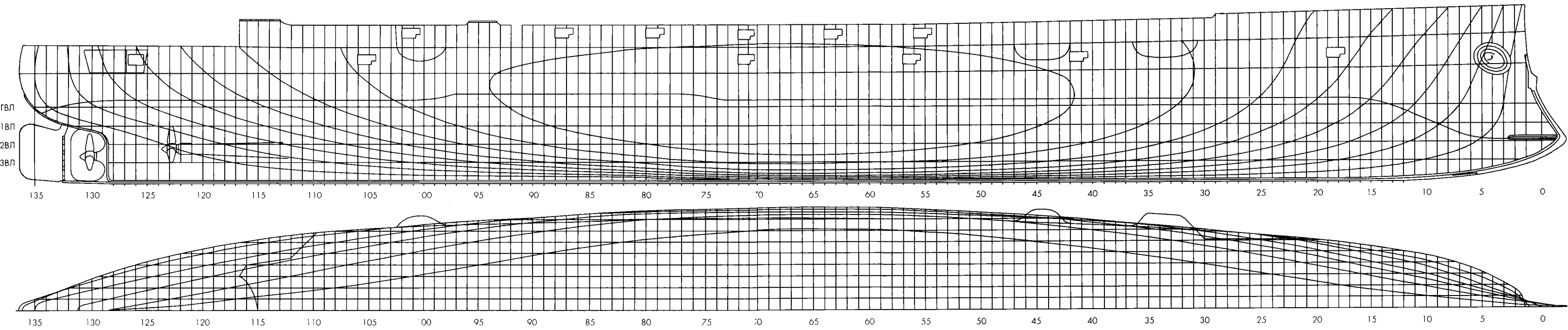
(from the materials of the Russian State Naval Archives)

Крейсер 1^{го} ранга „Диана“
 Парусный вид.
 Масштаб $\frac{1}{6}$ дм. = 1¹/₂ футу.

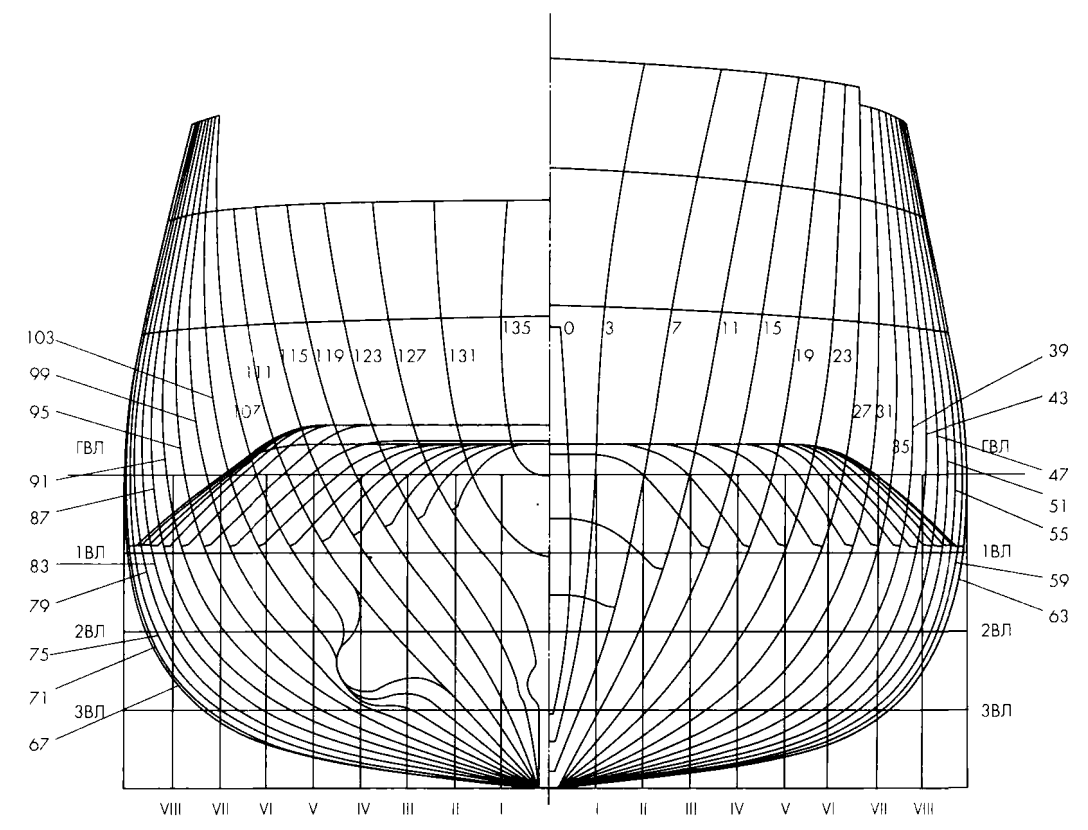
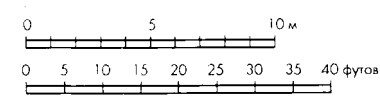


Крейсер 1 ранга «Диана». Вид сбоку, 1901 год. Масштаб 1:300 (РГАВМФ. Ф.876. Оп.45. Д.110)
 The cruiser of the 1st class «Diana». Lateral view, Year 1902. Scale 1:300 (from the materials of the Russian State Naval Archives)

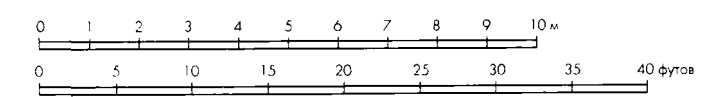


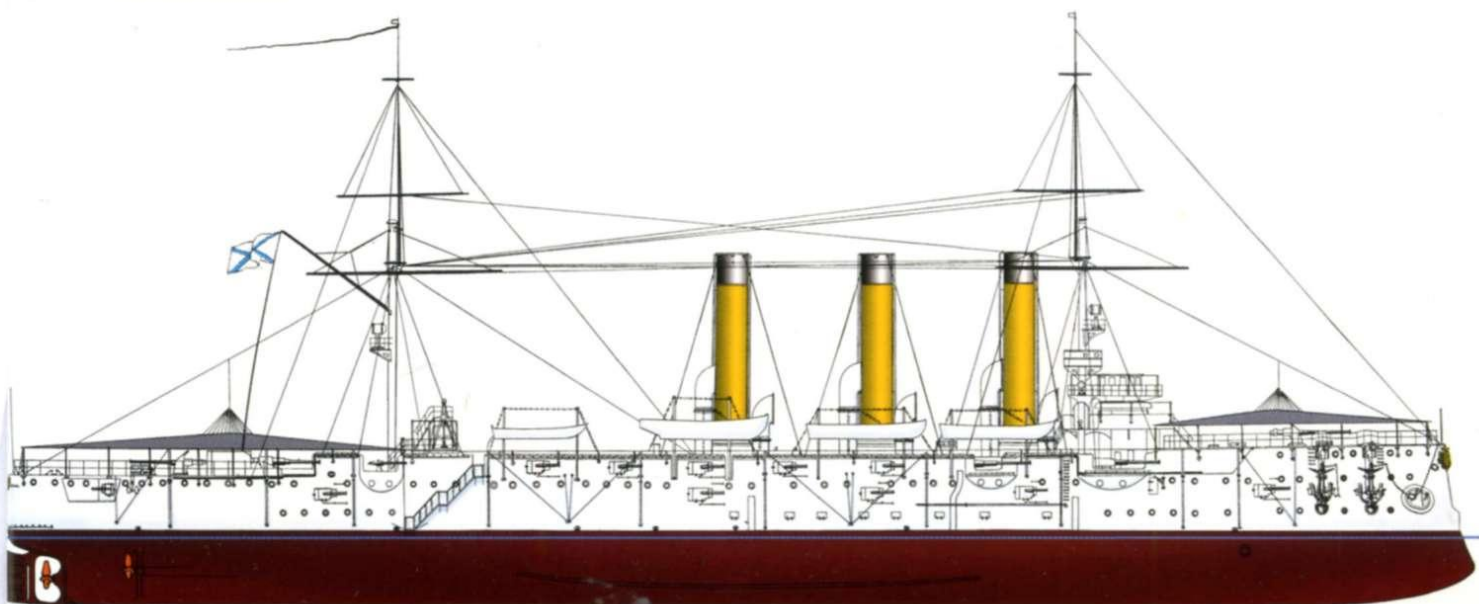


Крейсеры I ранга типа «Диана». Проекция «бок» и «полуширота» теоретического чертежа. Масштаб 1:300 (РГАВМФ. Ф.876. Он.45. Д.251)
The «Diana» type cruisers of the 1st class. Profile and half-breadth plans of the lines. Scale 1:300 (from the materials of the Russian State Naval Archives)

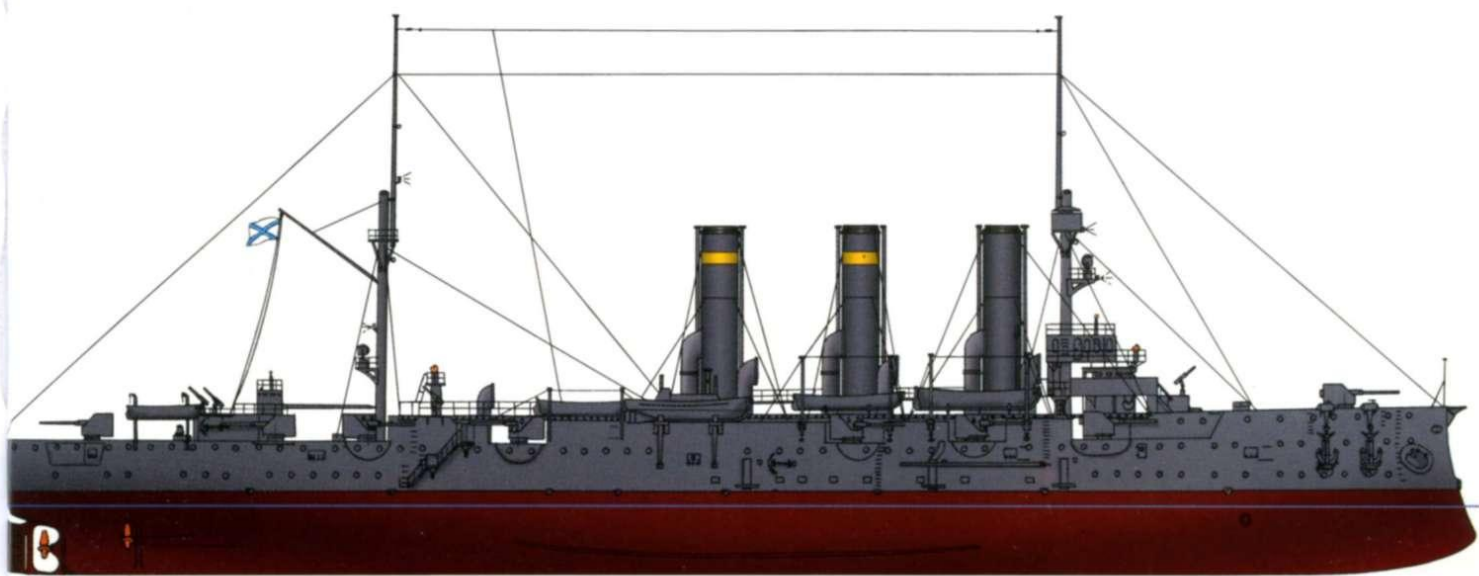


Крейсеры I ранга типа «Диана». Проекция «корпус» теоретического чертежа. Масштаб 1:150 (РГАВМФ. Ф.876. Он.45. Д.245)
The «Diana» type cruisers of the 1st class. Body plan of the lines. Scale 1:150 (from the materials of the Russian State Naval Archives)





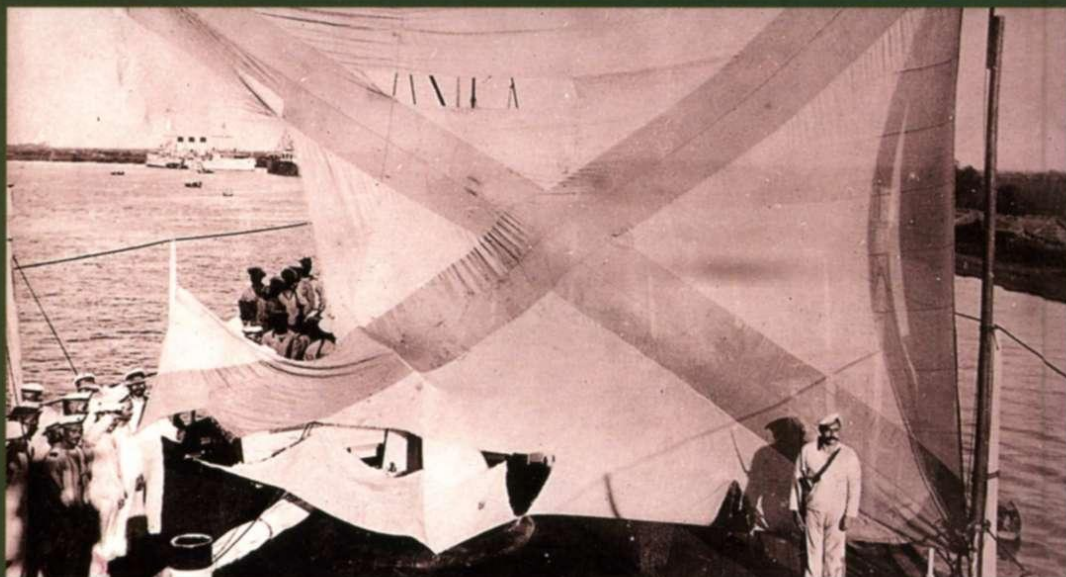
«Диана» перед уходом на Дальний Восток. 1902 год



«Аврора» во время Первой мировой войны. 1917 год

СТАПЕЛЬ

КРЕЙСЕРЫ «ДИАНА», «ПАЛЛАДА», «АВРОРА»



«Паллада», «Диана» и «Аврора». Так сложилось, что судьбы двух из них — «Паллады» и «Дианы» — оказались в тени судьбы более «удачливой» «младшей сестры» — «Авроры». Из всех кораблей, когда-либо находившихся в составе отечественного флота за всю его трехсотлетнюю историю, более всего написано об «Авроре», и мало найдется крупных кораблей эпохи парового броненосного флота, сведения о которых столь скудны, как о «Палладе» с «Дианой». Но думается, что история «Дианы» и «Паллады» и без «родства» с «Авророй» достаточно интересна и оба корабля заслуживают того, чтобы хоть один раз вспомнить о них особо, а потому речь пойдет преимущественно о «Диане» с «Палладой», нежели об «Авроре», вековая история которой и без этой монографии известна широко и подробно.

«Pallada», «Diana» and «Aurora»... It happened so that the fates of two of them, «Pallada» and «Diana», appeared to be shadowed by the fate of their more successful younger sister, «Aurora». Among all the ships of the native Navy during its entire 300-year-long history just «Aurora» enjoys her place in the most part of all the written sources while there are but a few big ships of the steam armored fleet which are known so little as «Pallada» and «Diana». However, we think that the history of «Pallada» and «Diana» is interesting enough even without their being in kinship with «Aurora», and both the ships deserve at least a single special remembrance. So this narration is mainly about «Diana» and «Pallada», not «Aurora» with her century-long history that is known widely and in detail apart from this monograph.

ISBN 590223622-3



ИЗДАТЕЛЬСТВО
АК
ЛеКо