

С. Г. Самченко

Крейсер «АВРОРА»:

ХРОНИКА ДЕЖУРНОГО
ПО СТОЛЕТИЮ



Светлана Геннадиевна Самченко

Крейсер «Аврора»: хроника дежурного по столетию

Текст предоставлен правообладателем

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=67710867

Крейсер «Аврора»: хроника дежурного по столетию / С. Г. Самченко:

Директмедиа Паблишинг; Москва. Берлин; 2020

ISBN 978-5-4499-0317-4

Аннотация

О роли крейсера «Аврора» в российской истории по сей день не утихают жаркие споры в исторических кругах. А в прессе время от времени всплывают самые неправдоподобные версии и слухи о том, что, будто бы «Аврору» давно подменили на вечной стоянке моделью в натуральную величину. На самом же деле в ее биографии все куда как сложнее и интереснее. В этой книге, написанной по архивным материалам и воспоминаниям современников, собраны воедино наиболее яркие страницы биографии удивительного корабля. Биографии, не имеющей себе равных. Книга рассчитана на широкий круг читателей, интересующихся историей российского ВМФ.

Содержание

Предисловие	5
1	8
2	12
3	22
4	32
5	39
6	47
7	54
8	61
9	65
10	68
11	72
12	81
Конец ознакомительного фрагмента.	86

Светлана Самченко

Крейсер «Аврора»: хроника дежурного по столетию



© Самченко С. Г., текст, 2020

© Издательство «Директмедиа Паблишинг», оформление, 2020

Предисловие

Зеркало отечественного военного кораблестроения конца XIX – начала XX века. Участница самой драматической морской битвы русско-японской войны – Цусимского сражения.

Один из центральных персонажей русской революции 1917 года.

Герой обороны Ленинграда в Великую Отечественную войну.

Киозвезда, снявшаяся во многих патриотических фильмах советских времен.

Главный натурный экспонат Центрального Военно-морского музея, объект культурно-исторического наследия страны...

Это все – о ней, об «Авроре», о корабле с уникальной историей, которому в 2020 году исполнится ровно 120 лет.

Крейсера «Аврора», «Диана» и «Паллада» были созданы на отечественных кораблестроительных заводах в первые годы двадцатого столетия – в соответствии с Государственной программой усиления военного флота, принятой в 1895 году. И в этих кораблях – действительно, как в зеркале, – отразились все достижения и провалы российской военной промышленности, уже вступавшей в полосу затяжного предреволюционного кризиса. В этой книге читатель найдет подробную историю проектирования, строительства и испыта-

ний всей серии, воссозданный на основе вахтенных журналов рассказ о боевых и учебных походах, подробный, подкрепленный архивными документами анализ событий боя в Желтом море 28 июля 1904 года и Цусимской битвы 27 мая 1905 года. Автор – военный журналист и историк, – в доступной и стилистически выверенной форме преподносит читателю достоверную версию беспримерных событий российской истории, по сей день оказывающих влияние на нашу жизнь.

Из трех однотипных кораблей годы и войны пощадили лишь один – и уже сам этот факт говорит о многом. Но для большинства российских читателей имя «Авроры» связано прежде всего с холостым выстрелом, прогремевшим над Невой вечером 25 октября (7 ноября) 1917 года перед ключевым событием революции – штурмом Зимнего дворца.

Было ли это событие действительно самым главным в биографии легендарного балтийского крейсера, морально устаревшего еще с началом дредноутской эпохи? Почему устоявшийся в современной исторической литературе термин «Октябрьский переворот» нельзя считать корректным по отношению к объективной истине? – ведь перевороты лишь изменяют структуру власти в стране, не затрагивая собственно общественной формации, а революции ниспровергают прежний социально-экономический строй ради создания чего-то нового.

Ответы на многие спорные вопросы, опровержения мно-

гих современных легенд, малоизвестные широкому кругу факты найдет читатель на этих страницах.

1

...Весна 1900 года опоздала в Петербург.

Еще две недели назад по темной, стальной невиской воде лениво плыла к устью подтаялая, грязно-желтая ледяная шуга, ночами стояли холода. Нависшие над самыми шпилями северного города унылые стеклянные небеса щедро кропили открытый деревянный элинг Нового Адмиралтейства нескончаемым мелким дождем. А к первой декаде мая погода, наконец, начала налаживаться. Свежий ветер ворвался в город с Финского залива, расшвырял в приступе ночной ярости надоевшие слоенные тучи. И город едва ли не в первый раз в этом году увидел солнце.

Это было очень кстати. Потому что 11 мая 1900 года в Питере ожидалось событие, испокон веков воспринимаемое людьми как праздник. На Новоадмиралтейском морском заводе готовились к спуску нового боевого корабля.

Уже с утра многотысячной толпой собрались на набережной Васильевского острова горожане. Заводская спусковая команда увила гирляндами бумажных цветов высокий гостевой балкон, расстелила от самых ворот до элинга красную ковровую дорожку. В невиский створ, осторожно пробираясь по мелководному фарватеру, втянулся парадный расчет кораблей Балтийской эскадры – в парадной окраске и при флагах расцвечивания – громоздкий и высокобортный

новейший эскадренный броненосец «Ослябя», парусно-паровой клипер «Джигит», вспомогательный крейсер «Азия», пара транспортных пароходов. На берегу расчехлил медные трубы оркестр Гвардейского экипажа, построился для исполнения державного гимна Кронштадтский матросский хор. Прибыли представители Адмиралтейства, наблюдатели от флота, заранее приглашенные иностранные гости. Заводскую акваторию наполнили суетой многочисленные частные катера и яхты с зеваками, среди которых было немало и репортеров столичных газет. Ждали государя...

Император Николай II прибыл ровно в 11 часов – с супругой Александрой Федоровной и царицей-матерью Марией Федоровной, в сопровождении многочисленной свиты. Их Императорские Величества бегло осмотрели корабль на эллинге, а затем поднялись на балкон. Царь коротко кивнул заводскому инженеру Константину Токаревскому: «Можете приступать!»

Токаревский выхватил из-за обшлага рукава белый платок, взмахнул... Оркестр на берегу грянул гимн. Мастерские перерезали мощные бруссы – задержники спускового устройства. Длинными топорами ловко выбили копылья. И огромный, лаково блестящий под майским солнцем корпус нового крейсера легко заскользил по длинным полозьям – кормой вперед, к свинцовому зеркалу заводской акватории – так, что под днищем задымилась насалка. Перекрывая грохотом орудий гулкое «Ура!» выстроившегося на пустынных шканцах

экипажа, с Невы салютовал парадный расчет.

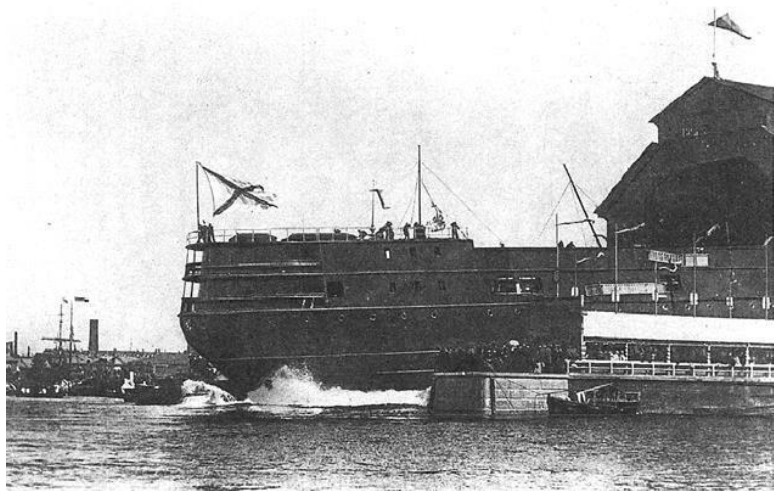


Фото 1. Спуск на воду крейсера «Аврора»

Корабль, стремительно ускоряясь, врезался винтами в свинцовую невскую гладь, поднял высокую волну. Катера с наблюдателями резко подбросило, и хмурый фотограф в английской кожаной тужурке – знаменитый Карл Булла – едва удержал от падения в воду свою громоздкую треногу с черным ящиком однолинзового аппарата. Еще не хватало снимок испортить! – фото со спусковой церемонии заказала редакция главного столичного журнала «Нива».

Меж тем на палубу крейсера, только что отдавшего якоря, поднялся священник в полном облачении, взмахнул кропи-

ЛОМ:

– ...Нарекаю имя тебе – «Аврора»!..

Стоявший на левом фланге парадного строя экипажа сухощавый седенький бородач в белой матросской голландке усмехнулся и покрутил усы. Его, Акима Павлова, отставного матроса Балтийского флота, старика 78 лет от роду, пригласили на церемонию в качестве почетного гостя. В юности Аким Павлов служил марсовым на парусном фрегате «Аврора», участвовал в Крымской войне, а ныне скромно и тихо доживал свой век, служа истопником при Инженерном училище.

Старика словно накрыла волна воспоминаний. Тогда, в 1853 году, на Россию из-за нахимовских побед над турками ополчились разом и французы, и англичане. Из-за того, что главные боевые действия развернулись под Севастополем, войну нарекли Крымской. Да вот, на самом деле, пушки грохотали не только в Крыму...

Как раз в это время фрегат «Аврора» совершил через три океана поход из Кронштадта на Камчатку, в Авачинскую губу, где стоял на страже отдаленных границ державы Петропавловский порт с небольшой крепостцой. И в этот порт 17 августа 1854 года явилась соединенная эскадра врага – шесть вымпелов, 212 пушек на всех, не меньше двух с половиной тысяч душ народу на всех бортах – считая и матросов, и бойцов десантной партии.

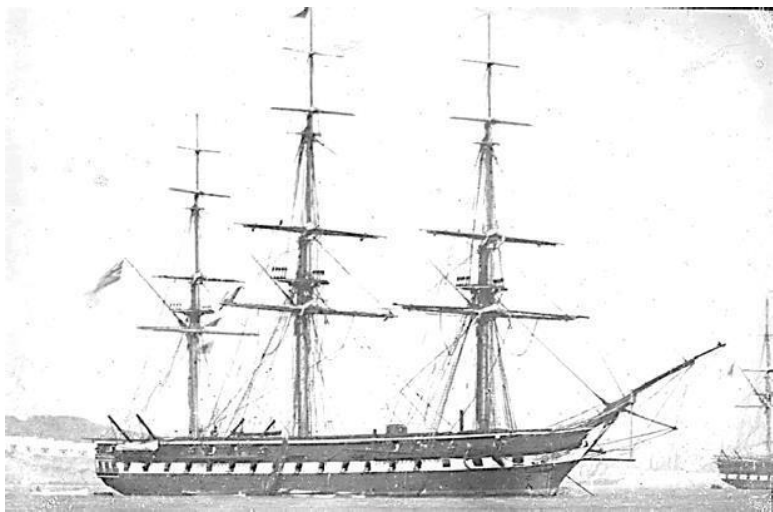


Фото 2. Фрегат «Аврора»

Англичане и французы рассчитывали взять городок штурмом. И в победе были уверены, поскольку защитники Петропавловска могли противопоставить им всего 74 орудия в береговой обороне и 34 на стоявших в Авачинской губе кораблях. А таковых, если местных рыбаков не считать, было всего-то два – «Аврора» и транспорт-бригантина «Двина», доставившая в крепость из залива Де-Кастри пехотное пополнение в виде 350 душ из состава Сибирского линейного полка. Слава богу, эти солдатики хоть кое-какую артиллерию с собой привезли – 2 двухпудовые мортиры и 14 штук 36-фунтовых пушек. К моменту прихода соединенной англо-фран-

цузской эскадры гарнизон города вместе с моряками составлял 988 душ.

Честно признаться – так здесь не должно было быть и «Авроры». По плану похода она шла в залив Де-Кастри, чтобы влиться в состав Тихоокеанской эскадры адмирала Путятина. Но в пути экипаж испытывал недостаток продовольствия, и на моряков напала цинга. Из-за нее-то командир И. Н. Изыльметьев и решил отклониться от маршрута и зайти на Камчатку – взять хоть кислой капусты для поправки здоровья цинготных. А тут – военная угроза... Пришлось согласиться на просьбу командира крепости В. С. Завойко и остаться в Петропавловске, чтобы помочь в отражении нападения противника.

Фрегат и располагавшую собственными пушками транспортную бригантину «Двина» поставили на якоря поперек Авачинской губы – левым бортом к выходу. С правой стороны кораблей поснимали пушки и отдали в береговую оборону. Не перекрытую кораблями часть входа в бухту загородили боном. А утром 18 августа враг совершил первую попытку прорыва в Авачинскую губу, начав с артподготовки. Английские корабли «Президент», «Пайк» и «Вилаго», французские «Форт», «Облигадо» и «Эвридика» открыли огонь по русским кораблям и береговым укреплениям. Артиллерийская дуэль была долгой, почти безрезультатной, и закончилась отходом врага.

По разработанному союзным командованием плану враг

намеревался уничтожить артиллерийским огнем русские предместные береговые батареи № 1 и 4, ворваться в гавань, расстрелять «Аврору» и «Двину» и подавить береговую батарею № 2. А потом штурмовать саму крепость. И уже начал было делать это: 31 августа 1854 года с утра корабли начали занимать отведенные им по диспозиции места. И вдруг британский флагман поднял сигнал об отмене маневра, и эскадра начала отход. Позже морякам «Авроры» стало известно, что на борту флагманского «Президента» произошел небывалый случай. Командующий соединенной эскадрой контр-адмирал Дэвид Прайс... застрелился.

С чего бы это неприятельскому командиру стреляться перед самым боем, да еще тем, выиграть который имеются весьма неплохие шансы? Дэвид Прайс – опытный моряк, не раз уже участвовавший в сражениях. Воевал смело: бывал и ранен, вся грудь в орденах... Такие стреляются, разве что, в окружении, когда покончить свою жизнь – единственная альтернатива позорному плену! Английская пресса писала о том, что будто бы, рассчитывая лично участвовать в высадке, адмирал решил проверить свой пистолет. А тот, как назло, заряжен оказался... Тоже версия сомнительная! Разве же боевой офицер направит при проверке собственное оружие себе в грудь?

Английский офицер Джордж Пальмер в письме домой рассказал: *«Рано утром 31 августа адмирал Прайс отправился на французский корабль “Ла Форт”, чтобы об-*

судить с французским адмиралом план атаки. Он вернулся на борт в приподнятом настроении, какое-то время изучал береговые батареи в подзорную трубу. Потом он спустился вниз... Я находился в одной из гамачных сеток, когда услышал хлопок, похожий на выстрел. В следующее мгновение снизу появился офицер и выпалил: "Адмирал застрелился! Ради Бога, проследите, чтобы команда не знала!"... Кликнули врача. Но было уже поздно. Адмирал оставался в сознании еще два с половиной часа, непрерывно говоря о жене и сестрах. Он говорил о том, что совершил свой поступок, предвидя адские мучения... и умер, получив святое причастие от нашего капеллана».

Однако факт остается фактом: зашитое в парусиновый саван тело незадачливого британского командующего упаковано было в цинковый гроб и под траурный салют погребено на тихом берегу Тарьинской бухты. А в вахтенном журнале его флагмана «Президента» появилась запись: *«Ныне в 12 часов 15 минут пополудни контр-адмирал Прайс был смертельно ранен pistolетной пулей от своей собственной руки».*

Командование над эскадрой принял французский контр-адмирал Фебврье-Деспуант. И утром 1 сентября 1854 года враг предпринял новую попытку атаки. Фрегаты «Президент», «Пайк», «Форт» и пароход «Вилаго» вели огонь по батареям № 1, 2 и 4, по «Авроре» и «Двине». В это время

фрегат «Эвридика» и бриг «Облигадо» обстреливали батарею № 3, отвлекая внимание защитников. После долгого обстрела, наконец, замолчали батареи № 1 и 4. При этом подавить вторую батарею и нанести какой-либо серьезный урон русским кораблям врагу так и не удалось.

Французская эскадра высадила десант на батарею № 4 – в бой пошли 600 стрелков. По приказу В. С. Завойко в контратаку был послан отряд в количестве 130 человек – в основном, из десантной партии «Авроры». Завидев приближение отряда, французские десантники, нанеся несколько ударов палашами по станкам уже заклёпанных отступившими русскими комендорами пушек, дали деру к своим вельботам и вернулись на эскадру, не дав защитникам приблизиться на расстояние выстрела. Тем и закончился первый штурм Петропавловска.

5 сентября 1854 года союзники пересмотрели план Прайса и снова попытались взять город. На сей раз начали с подавления батарей № 3 и № 7. Разделившись на два отряда – по трое на каждую батарею, враги открыли огонь. К слову, на обоих русских батареях было всего 10 орудий, а стрельба по ним велась из 113! Когда умолкла последняя поврежденная русская пушка, поредевшие расчеты батарей отступили в сопки. И тут, конечно, на берег снова пошел десант – 250 душ на третью батарею и около 700 – на седьмую. По плану большая часть десанта должна была, поднявшись на Никольскую сопку, атаковать и захватить город. Осталь-

ные должны были, уничтожив батарею № 6, выйти на просёлочную дорогу и атаковать Петропавловск-Камчатский со стороны Култушного озера.

Но десант не смог уничтожить шестую батарею, и под ее огнем застрял на Никольской. Завойко, разгадав замысел противника, собрал все резервы и поднял в контратаку. Резерва вышло 350 человек – против 950... Тем не менее, врага удалось потеснить к крутому обрыву, выходящему к морю. Деваться английским и французским солдатам было некуда, так что пришлось прыгать в море. Сколько нырнувших под огнем с 40-метровой высоты морских пехотинцев так и не смогли всплыть – историки подсчитывают по сей день...

Эскадра пыталась прикрыть свой отступающий десант огнем артиллерии, но успеха не добилась. И тогда адмирал Фебврь-Деспуант отдал приказ к отступлению. Корабли выбрали якоря, даже не подождав свою пехоту, которая, – кто на немногочисленных уцелевших плотках и ботах, кто вплавь, – вынуждена была догонять стремительно ретирующуюся эскадру. Двухчасовой бой закончился для наступающей стороны немалыми потерями: погибло 400 солдат, ранены были сотни полторы. К тому же четверо не рискнувших броситься с обрыва десантников попали в плен. В качестве трофеев бойцам Завойко достались английское полковое знамя, 7 сабель и 56 ружей. При этом потери русской стороны составили 34 человека – в основном, из числа артиллеристов и добровольцев резерва.

26 августа, отчаявшись «сковырнуть» неподатливый форт, эскадра ушла, перехватив на выходе из Авачинского залива русскую шхуну «Анадырь» и призвав коммерческий транспорт «Ситха». Шхуну при этом англичане расстреляли... Несмотря на успешную оборону города, существовали опасения, что последует новая атака – уже с подкреплениями, против которой можно и не устоять. И крепость Петропавловск решено было эвакуировать. Укрепленный городок был разобран буквально по досточке. Забрав уцелевшее оружие, гарнизон погрузился на транспортные корабли, взял и изъявивших желание съехать местных жителей с домашним скарбом, и под охраной «Авроры» и присланного Путятиным корвета покинул порт. Когда новая соединенная англо-французская эскадра из четырнадцати боевых вымпелов явилась в Авачинскую губу с намерением взять реванш за обидное поражение, враг не нашел населенного пункта под названием Петропавловск: на месте города было лишь унылое пепелище. Хочешь использовать территорию как порт – строй его сам заново!

Неприятель был разгневан не на шутку... На флагманском совете было решено перехватить русских в открытом море и в решительном сражении потопить корабли вместе с эвакуированным гарнизоном и жителями города. Догнали русских уже в заливе Де-Кастри. После короткой перестрелки эвакуанты отступили вглубь залива. Англо-французский отряд расположился у входа в залив на якорях, рассчитывая

наутро дать бой и разгромить непокорных. Но... на следующий день выяснилось, что русские пропали без следа.

Дело в том, что на английских картах была неточность — остров Сахалин у них островом не считался. Враги всерьез полагали, что это — мыс... И ждали, покуда голод вынудит русскую эскадру встретиться с ними в открытом бою. А корабли Завойко меж тем тихо пробрались в Татарский пролив и ушли к устью Амура, где и спрятались у левого берега реки близ пограничного поста Николаевский. В течение двух с половиной месяцев на левом берегу Амура скромный пограничный пункт силами эвакуированных из Петропавловска солдат, матросов и казаков превратился в новый укрепленный городок-порт Николаевск-на-Амуре.

В Британии разразился поистине грандиозный скандал. Наследников славы Нельсона обвели вокруг пальца! Да еще в придачу и уличили в плохом знании географии! А ведь, наверное, результаты экспедиции Невельского, открывшей пролив к северу от Сахалина, нетрудно было бы добыть английской разведке...

Фрегат «Аврора» после войны вернулся на Балтику, завершив, таким образом, одно из последних в истории кругосветных плаваний парусных кораблей.

«Аврора» дослужила до 1861 года, когда «в силу возраста и неспособности к дальнейшей морской службе» была исключена из состава флота. Ее бурная эпоха, время «войн в кружевах» и великих географических открытий, навсегда

успокоилась в шелесте архивных документов, уступив место новым временам и новым войнам эпохи пара и железа. А имя осталось. По давней традиции русского флота оно должно было теперь перейти новому боевому кораблю под Андреевским флагом.

Крымская война была проиграна Россией. Никакая доблесть войск и самоотверженность мирных жителей не в силах обеспечить победу при наличии глубокого технического отставания державы от стремительно прогрессирующего противника. Боевые действия на море наглядно подтвердили безусловные преимущества чумазого угольного парохода над гордым парусником, нарезного бомбического орудия – над бронзовой пушкой с каленым ядром, стального борта – над деревянным.

Это был урок для всех участников войны. Во Франции, например, Адмиралтейство в 1857 году издало указ безжалостно списать все корабли, не обладающие паровыми силовыми установками. Даже если парусник и года не прослужил – в утиль, это больше не боец! Англичане столь жестких мер не принимали, но пароходы тоже строили целыми эскадрами.

А русский военно-морской флот к тому же году располагал на Балтике всего одним винтовым линкором, одним паровым винтовым фрегатом, двадцатью восемью колесными пароходами и четырьмя десятками паровых канонерских лодок. И это был самый сильный флот страны. На Черном море дело ограничивалось двумя дюжинами колесных пароходов. На Севере, в Архангельске, пароходов было всего два.

На Каспии – восемь. На Дальнем Востоке весь паровой состав флота исчислялся одной винтовой шхуной и тремя колесными пароходами. С такими силами не то, что всерьез воевать – безопасность регулярных рейсов при гражданских перевозках морем не обеспечить...

Тем не менее, при Александре II была принята новая концепция развития военно-морского флота России, полностью ориентированная на сохранение статуса великой морской державы:

«Россия должна быть первоклассною морскою державою, занимать в Европе третье место по силе флота после Англии и Франции и должна быть сильнее союза любых второстепенных морских держав».

Исходя из этой концепции, в ближайшие годы следовало построить только на Балтийском море 153 паровых винтовых корабля со стальными корпусами – 18 линкоров, 12 фрегатов, 14 корветов, 100 канонерских лодок и 9 колесных пароходов. Черноморский флот должен был пополниться пятнадцатью винтовыми кораблями. Далее кораблестроительную программу должно было доработать и заняться пополнениями флота на Дальнем Востоке. До северных вод пока не доходили руки...

Любопытный факт: перспектива заказа боевых кораблей на иностранных верфях программой 1857 года не предусматривалась. Все намеченные к постройке корабли должны были строиться только отечественными заводами. Но для

этого надо было иметь чрезвычайно сильную промышленность. А ее-то как раз, по сути, и не было. Развитие судостроительной отрасли, как, впрочем, и любой другой, сдерживалось, прежде всего, устаревшим социально-экономическим строем державы, основанным на крепостном праве. Время требовало радикальных перемен.

Отмена крепостного права и военные реформы Д. Милютина сдвинули дело с мертвой точки, но тотального отставания России от западных соседей, конечно, не устранили. На серьезный прогресс необходимо время. И чтобы не оказаться к следующей вероятной войне с небоеспособными вооруженными силами, император снял ряд ограничений на заказ комплектующих для флота за границей. А потом и вовсе разрешил строить боевые корабли за рубежом.

В 1863 году в качестве эксперимента были взяты два строящихся винтовых фрегата – «Севастополь» и «Петропавловск» – и их борта обшиты стомиллиметровой железной броней, закаленной по английскому образцу. А на английских верфях был заказан необыкновенный корабль – броненосец с полностью металлическим корпусом «Первенец». Корабль имел водоизмещение около 3 тысяч тонн, а по бортам нес железный броневой пояс толщиной 112 миллиметров, на метр с четвертью опускавшийся ниже ватерлинии. Его вооружение состояло из двух десятков 68-фунтовых орудий, расположенных «равномерно по горизонту» – в бортовой установке.

Англичане не только построили «Первенца» по заказу русского Адмиралтейства, но и согласились обучить на своих верфях русских инженеров и мастеровых. И это – при том что Россию тогда в британском правительстве рассматривали как потенциального противника... Дело было в том, что и «Первенец», и заложенные в том же году по его подобию в Петербурге «Не тронь меня» и «Кремль» нельзя было назвать полноценными линейными кораблями. Это были так называемые «плавучие батареи», по сути дела – крупные канонерки, не обладавшие ни достаточной мореходностью, ни дальностью плавания, а значит, не способные угрожать британскому морскому могуществу. И все же переоценить значение постройки этих трех первых железных кораблей трудно – они ознаменовали переход в русском флоте к железу и стали.



Фото 3. Винтовой броненосец «Первенец» (1863–1960)

В том же 1863 году под Петербургом, в селе Александровском, по инициативе директора Златоустовского казенного горного завода П. М. Обухова был основан новый стале-

литейный завод. В недалеком будущем этому предприятию предстояло стать основным поставщиком броневой стали, по качеству мало уступавшей знаменитой немецкой крупновской, и стальных нарезных казнозарядных орудий.

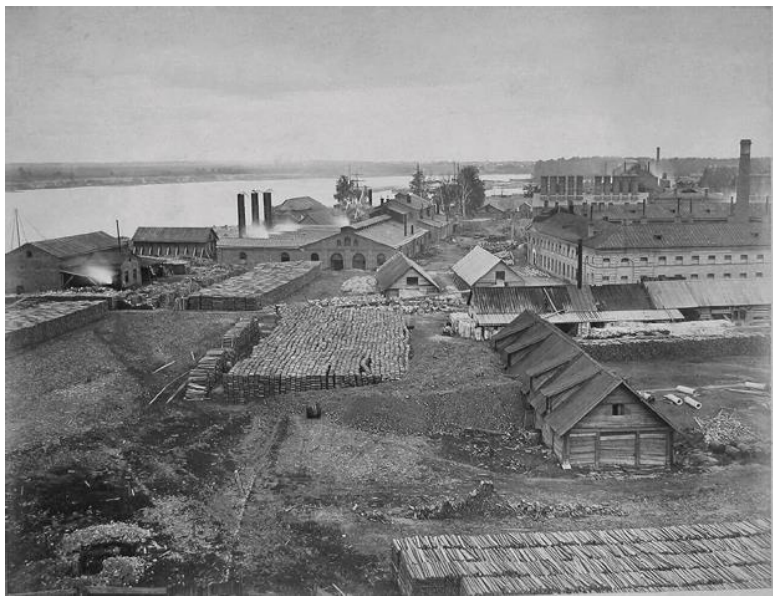


Фото 4. Обуховский завод

Но если полагать Англию основным конкурентом на морях, то «догнать и перегнать» ее по мощи линейного флота удастся нескоро. Если вообще удастся – там, на британских островах, тоже на достигнутом не останавливаются! Это вполне понимали и царское правительство, и штабные

чины русского Адмиралтейства.

Если нельзя противопоставить линейной колонне неприятеля собственную мощную линейную колонну, значит, придется бороться за спокойствие собственных морских границ и господство на море немного другим способом – рейдерством. Это значит – тревожить морские коммуникации неприятеля, нарушая связи между метрополией и ее колониями, препятствовать снабжению морем воюющих армий, исподволь разрушать экономику врага...

Долгое время при любых боевых действиях на море рейдерские действия были прерогативой так называемых «вольных каперов» – частных вооруженных судов, нанятых воюющими правительствами с целью захвата торговых и транспортных кораблей неприятеля. Но в 1865 году в Париже всеми великими морскими державами, в том числе и Россией, была принята Международная морская декларация, поставившая каперов вне закона. Отныне выдача каперских патентов прекращалась, сами каперы приравнивались к пиратам и должны были нести уголовную ответственность за морской разбой, а право задержания, досмотра и захвата транспортных и коммерческих судов в ходе войны на море навсегда переходило исключительно к кораблям под военным флагом – рейдерам.

Для рейдерства не годятся медлительные тяжеловооруженные линейные корабли. Это – работа для крейсеров – стремительных и мореходных, способных месяцами рабо-

тать в открытом море в отрыве от своих портов и баз. Паровая эпоха изменила и гражданский транспортный флот – здесь тоже на смену парусникам пришли пароходы, постоянно росла их мореходность, увеличивалась дальность, улучшались скоростные качества. А если жертва становится выносливее и сильнее, значит и охотнику, чтобы сохранить эффективность, придется развиваться в соответствующем направлении...

Во время Гражданской войны в Североамериканских Соединенных Штатах в 1861–1865 годах южане-конфедераты не располагали мощным линейным флотом. Зато они выпустили на коммуникации своих противников-северян 19 рейдеров, большинство из которых были паровыми. И эти рейдеры поймали и уничтожили 262 транспортных судна. Правда, среди жертв были 261 парусник и только один пароход, а суммарные потери северного гражданского флота от рейдеров составили всего 5 % от общей численности... Но все равно эффективность впечатляет.

Лучший южный рейдер – «Алабама» – выглядел бы весьма скромно на фоне большинства «настоящих» боевых кораблей. Водоизмещение – 1040 тонн, скорость под парами – 11 узлов, под парусами – не больше четырнадцати, вооружение – одно 178-миллиметровое орудие на баке, одно 203-миллиметровое на юте да еще шесть 164-миллиметровых пушек по бортам. По официальной классификации – «вооруженный шлюп».

Да, прямо скажем – не линкор!.. Однако почти четыре десятка транспортов «Алабама» поймала. Правда, некоторых потом отпустила за немалый выкуп – традиции частных каперов оказались живучи и среди представителей регулярно-го флота. Кроме того, «Алабама» утопила паровую канонерку северян «Гаттерас», наглядно продемонстрировав флотоводцам, что против хорошего рейдера нужен не уступающий ему по вооружению и скорости корабль. Правда, карьера «Алабамы» продемонстрировала миру и то, чем в конце концов заканчивается любое рейдерское приключение. Паровой шлюп северян «Кирсардж» вычислил ее и безжалостно расстрелял.

Однако идея выносливого и мореходного парового рейдера оказалась живуча. Англичане (кстати, они «Алабаму» и строили по заказу конфедератов) создали в 1868 году парусно-паровой крейсер «Инконстант» водоизмещением 5800 тонн, способный развивать скорость до шестнадцати с половиной узлов. Чтобы в дальнем походе одновинтовой «Инконстант» не терял скорости из-за обрастания морской травой подводной части, его металлический корпус ниже ватерлинии был обшит медными листами – на деревянной подкладке, для исключения электрохимической коррозии. Брони у «Инконстанта» не было, роль противоосколочного коффердама играл его собственный угольный запас, размещенный в изолированных бункерах по бортам. А вооружение корабля составляли десять 229-миллиметровых и шесть 178-

миллиметровых орудий – правда, ненарезных и дульнозарядных. Чтобы меньше зависеть в рейдерстве от угольного снабжения, «Инконстант» имел полный парусный рангоут фрегата. Вскоре у «Инконстанта» появились и собратья...

В России к 1869 году в строй вошли уже 20 броненосных кораблей. Полагая, что для обороны Балтийских акваторий такой численности будет довольно, российское Морское ведомство приступило к созданию флота для боевых действий на дальних океанских театрах.

Требования Морского ведомства к кораблям крейсерского назначения говорили о высоких скоростных качествах, о способности к долгим погоням на измор, о легком, компактном и вместе с тем мощном вооружении. И все это – при водоизмещении, рассчитанном по принципу «чем меньше – тем лучше», поскольку компактные корабли дешевле и в постройке, и в содержании. Уже в самих этих требованиях есть серьезное противоречие, поскольку уменьшить водоизмещение, сохранив и мореходные качества корабля, и объемные бункера для расходных запасов, и мощное вооружение ни одному инженеру не под силу – законы физики не отменишь высочайшим распоряжением...

Построенные ранее винтовые фрегаты, корветы и клипера, а также новые «Минин» и «Князь Пожарский» запросам Адмиралтейства не соответствовали. Прежде всего – потому что для погони за неприятельскими транспортами им не хватало скорости и ходовой выносливости. Поэтому Адмиралтейство поручило известному конструктору адмиралу А. А. Попову, уже построившему для Черноморского флота два оригинальных круглых в плане броненосца береговой обороны и для Балтийского – первый башенный эскадренный броненосец «Петр Великий» с нарезными казнозарядными двенадцатидюймовыми орудиями, разработать кон-

цептальный облик дальнего океанского рейдера. А затем и заняться проектированием таких кораблей.

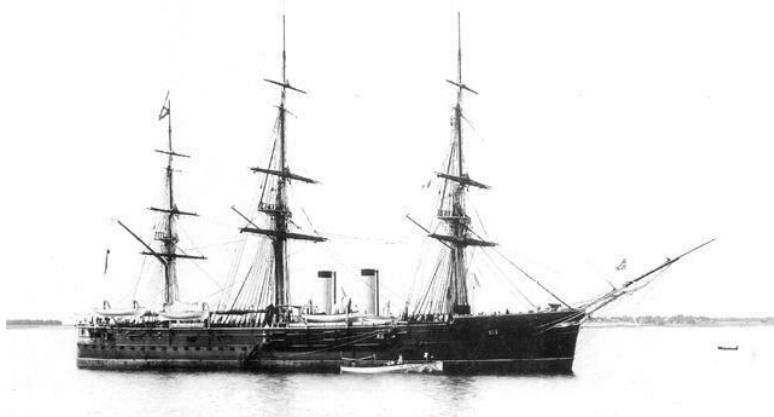


Фото 5. Броненосный фрегат «Генерал-Адмирал»

Для хорошей мореходности нужны полные обводы корпуса, высокие борта, развитый полубак. Для скорости – мощные механизмы, совершенная форма движителей – гребных винтов, хорошая обтекаемость корпуса, значительный коэффициент удлинения. Для дальности и выносливости на ходу – большие топливные запасы, и – на всякий случай, учитывая ненадежность снабжения углем в дальнем походе – паруса. Такие корабли были заложены в 1870 году. Первым – броненосный фрегат «Генерал-Адмирал», на Охтинской верфи, вторым – броненосный фрегат «Александр Невский», впрочем, получивший потом другое имя, «Герцог Эдинбург-

ский». Почти однотипные, они были по 4600 тонн водоизмещением, и при длине 85 м, ширине 14,6 м и осадке 7 м несли одновинтовые паровые ходовые системы мощностью около 5 тысяч лошадиных сил, что позволяло развивать скорость до 12 узлов. Скорость получилась не такой уж и большой, но зато дальность плавания под парами десятиузловым ходом – около 2 тысяч морских миль. А при применении в помощь машине парусов и гораздо больше.

Корабли были защищены шестидюймовым броневым поясом по ватерлинии, их вооружение состояло из четырех 203-мм орудий, расположенных на спонсонах – бортовых балконах, расширяющих угол обстрела для каждого ствола до 180°. Плюс еще по шестидюймовому орудию на баке и юте у каждого. При необходимости ведения артиллерийского огня с одного борта 203-мм орудия могли перемещаться вместе со своими платформами на другой борт по специальным рельсам. Все пушки были нарезными и заряжались с казенной части.

Неплохие были бы рейдеры. Да вот беда – маломощность отечественных кораблестроительных заводов, вечные сбои поставок от смежников и бюрократия в Морском Техническом Комитете Адмиралтейства... «Минин» строился пять лет. Второй фрегат и того больше – семь! А за это время технический прогресс снова ушел вперед. Да и что такое два полноценных рейдера против регулярно пополняющегося британского флота, который в Адмиралтействе полагали

основным потенциальным противником?

Чтобы компенсировать во флоте недостаток крейсерского состава, в семидесятые годы девятнадцатого века Морское министерство прибегло к оригинальной мере: приобрело

В Америке и в Германии несколько пароходов, вооружило и переоборудовало их во «вспомогательные крейсера». Кроме того, в 1878 году было основано специальное пароходство – Добровольный флот, корабли которого в мирное время должны были заниматься коммерческими перевозками, а в случае войны – мобилизовываться, вооружаться и поднимать Андреевский флаг. Но это нельзя было считать ничем, кроме как временной мерой – до вступления в строй крейсеров целевой постройки.

В 1881 году прежняя кораблестроительная программа Морского ведомства была подвергнута значительному пересмотру и дополнению. Впоследствии она дополнялась еще не раз – в 1885 году, в 1890, в 1895... Это было связано с тем, что в качестве потенциального противника теперь приходилось рассматривать не только Британию с ее обширными колониями, но и Германию, активно строившую на Балтике и в Северном море линейные силы. А в 1898 году последовал новый «дополнительный протокол» к программе – уже ориентированный на строительство кораблей для Тихого океана, где стремительно наращивала свои военно-морские силы пережившая «революцию Мэйдзи» императорская Япония.

В 1887 году на Балтийском заводе был построен башен-

ный броненосный крейсер «Адмирал Нахимов». Уникальный во всех отношениях корабль, долгое время считавшийся одним из лучших в мире крейсеров по защищенности и ходовым качествам. Водоизмещение – 7781,7 тонн «боевое» и 8473 тонны – полное. Длина в корпусе 103,3 метра, ширина по миделю – почти девятнадцать метров. Осадка при нормальной нагрузке составляла 7,67 метра. Обеспечивающие более чем достойную для тех времен живучесть водонепроницаемые переборки проходили по шпангоутам №№ 36, 60, 83 и 102, деля корпус на изолированные отсеки.

Вооружение «Нахимова» было для своих лет едва ли не самым передовым. Восемь орудий калибром 203 миллиметра с длиной ствола 35 калибров – образца 1884 года на станках Вавассера – стояли в барбетных установках по два, «французским ромбом», когда одна пара пушек «глядит» вперед, другая назад и еще две пары по бортам. Такое расположение артиллерии позволяет в бою вести огонь «равномерно по горизонту, обстреливать сразу нескольких врагов, эффективно стрелять и на погоне, и при ретираде». Десять 152-миллиметровых орудий в казематах на батарейной палубе дополняли бортовой залп.

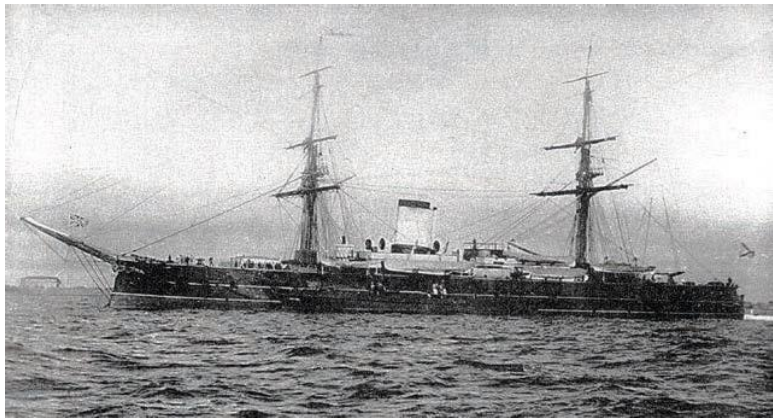


Фото 6. Броненосный крейсер «Адмирал Нахимов»

Сталежелезная броня ижорского проката – толщиной 229 миллиметров – шла у «Нахимова» вдоль ватерлинии на протяжении почти 43 метров. Книзу пояс утончался, до 152 миллиметров, а в носу и корме замыкался 229-миллиметровыми траверзными плитами в единую цитадель, защищавшую от вражеского огня ходовые системы и бункера боезапаса. Суммарная толщина многослойной броневой палубы достигала 50,5 миллиметра. За пределами цитадели в нос и корму простиралась 76,2-мм карапасная палуба, спускающаяся скосами ниже ватерлинии.

Две паровые машины двойного расширения, работающие каждая на свой винт, давали в сумме 8000 лошадиных сил мощности. Пар к этим машинам подавали 12 огнетрубных

котлов – «всеядных», нетребовательных к качеству топлива. На испытаниях «Нахимов» прошел четыре мили за 13 минут 36 секунд при среднем числе оборотов 112 в минуту, что соответствовало 17,56 узла скорости. А в одном из дальних походов, поиздержавшись на уголь, запросто в течение почти трех недель пробавлялся заготовленными на берегу дровами и спокойно продолжал выполнять программу учений. Впрочем, если бы не было и дров, тоже не пропал бы. Две стальные мачты «Нахимова» и комплект парусного вооружения по типу бригового – с площадью парусов 22 192,3 квадратных фута – обеспечивали пусть и не быстрое, но уверенное движение при попутном ветре. Если совсем с топливом плохо, до ближайшей базы добраться можно!

Остается только пожалеть, что прекрасный проект «Нахимова» не имел продолжения в отечественном флоте. Адмиралтейство предпочло строить казавшиеся более экономичными броненосные фрегаты «Память Азова», «Дмитрий Донской», «Владимир Мономах». А «экологическую нишу» эскадренных разведчиков и рейдеров ближней океанской зоны прочно занимали многочисленные легкие парусно-паровые клипера – безбронные или, в лучшем случае, бронепалубные.

В 1892 году в России была принята новая флотская классификация. В лексикон российских моряков был введен, в числе прочих, и термин «крейсер» – как мореходный боевой корабль целевой постройки, располагающий значительной скоростью хода и большой дальностью плавания, предназначенный для разведки в эскадре, рейдерских и диверсионных действий, защиты транспортных конвоев, борьбы с рейдерами неприятеля и огневого прикрытия легких сил в бою. Новая классификация поделила крейсера на два ранга – в зависимости от водоизмещения и боевой мощи. В первом ранге отныне состояли бывшие броненосные фрегаты, во втором – корветы и клипера.

В 1892 году в Петербурге был спущен на воду броненосный крейсер «Рюрик». По виду – все тот же броненосный фрегат с восьмидюймовым главным калибром и полным парусным рангоутом в придачу к паровым машинам тройного расширения. Разве что, водоизмещением почти вдвое больше предшественников... По сути – первый российский по-настоящему дальний океанский рейдер, высокобортный, выносливый, вооруженный 203-миллиметровой, 152-миллиметровой и 120-миллиметровой артиллерией в щитовых и казематных установках.

При 11 тысячах тонн водоизмещения «Рюрик» на испы-

таниях развил скорость 18,84 узла. Немного бы нашлось в последнее десятилетие девятнадцатого века транспортов, способных убежать от такого рейдера! А заявленная и впоследствии подтверждённая дальность плавания в семь тысяч миль «экономическим» ходом выглядела пугающей цифрой по тем временам...

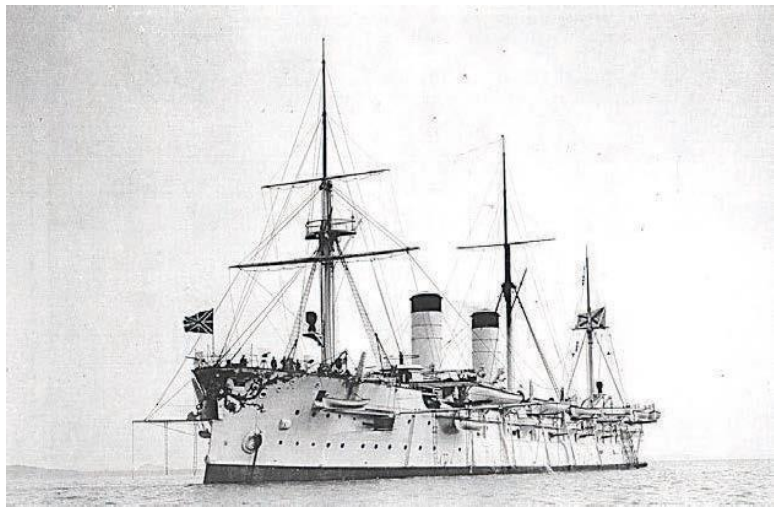


Фото 7. Броненосный крейсер «Рюрик»

Вскоре за первым в серии крейсером последовали «Россия» и «Громобой» – еще крупнее, еще выносливее. Вместо огнетрубных котлов они получили водотрубные – системы Бельвилля, имели по три машины и единый шестидюймовый средний калибр.

Главный потенциальный противник – Англия – почувствовал угрозу своим морским коммуникациям. В ответ на появление новых русских рейдеров англичане построили странные, громадные – 14 тысяч тонн водоизмещением – бронепалубные крейсера с артиллерией в бронированных башнях, нареченные именами «Пауэрфул» и «Тэррибл». А русских рейдеров еще и раскритиковали в прессе, мол, что это такое – палубная артиллерия еле-еле щитами прикрыта? В бою легко все эти многочисленные пушки оставить без расчетов, не применяя даже бронебойных снарядов, одними фугасными... Если уж строить дальние океанские крейсера – то с башнями.

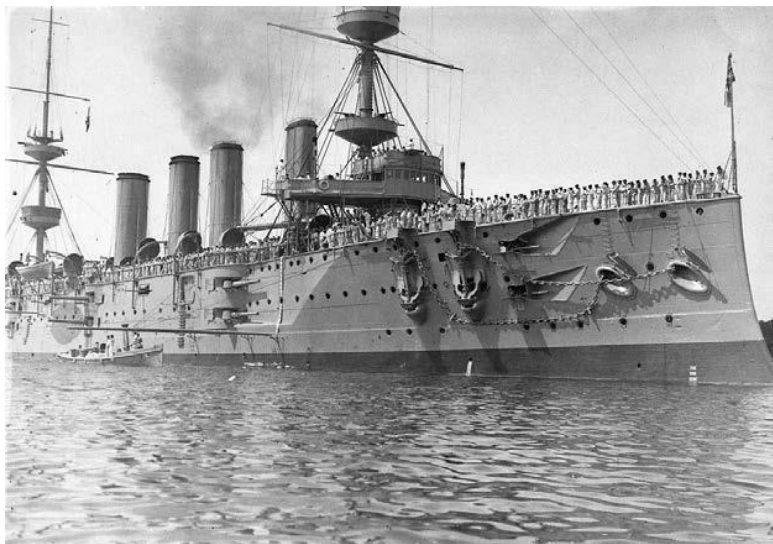


Фото 8. Бронепалубный крейсер «Пауэрфул»

Но в том-то и дело, что для длительных эскадренных сражений ни «Рюрик», ни его более совершенные поздние стершпы не предназначались. Это были в чистом виде диверсанты морской войны: налетели, сделали свое дело, разорив порт или уничтожив транспортный конвой, и снова растворились в океанских просторах... Ищите, господа неприятели, сколько вашей душе угодно – все равно вам на это дальности не хватит! Но, пожалуй, это слишком узкая специализация для крейсеров, которым сам бог велел быть прежде всего кораблями полифункциональными.

Русское Адмиралтейство усмотрело в «России», «Рюрике» и «Громобое» другой грех. Слишком большое водоизмещение. С одной стороны, это дает отличную мореходность и огромный запас дальности. Но с другой – препятствует базированию на отдаленных и слабооборудованных морских портах. Далеко не везде найдется подходящий док для того же «Громобоя»! А уж приличного эскадренного разведчика из такого громоздкого создания и вовсе никогда не получится: линейная колонна противника поймет, что за ней наблюдают, гораздо раньше, чем этакий монстр сможет счесть ее численность и определить точный курс...

Стремясь к созданию универсального корабля крейсерского назначения, русское Адмиралтейство после вступления «Рюрика» в строй приняло решение о начале разработ-

ки крейсеров вдвое меньшего, чем он, водоизмещения. По личному указанию управляющего Морским министерством адмирала Н. М. Чихачева Морской Технический Комитет циркуляром от 2 марта 1894 года объявил конкурс меж конструкторами – на лучший проект корабля водоизмещением не более 7000 тонн, с палубной, как вариант – с бортовой броневой защитой и достаточной мореходностью для рейдерской работы в океане.

Участники конкурса должны были за два месяца расписать и представить в МТК эскизный проект с обоснованием всех главных элементов будущего крейсера. В случае успешного прохождения первого тура конкурса лучшие эскизы пускались в дальнейшую разработку. Полагался за лучшие проекты и приз: денежное поощрение инженерам в 2500 рублей за первое место, 1800 рублей – за второе и 1000 рублей за третье.

На конкурс поступило девять проектов. При этом, справедливости ради, в МТК не знали их авторов – каждый эскиз был зашифрован условным именем: «Князь Владимир», «Сокол», «Богатырь Святогор», «Волна», «Труд», «Неуязвимый», «Непотопляемый», «Порт Дуэ» и даже «Алабама»... Четыре варианта эскизов первого тура не прошли – уж слишком представленные чертежи отличались от того, что хотело бы видеть в составе флота Адмиралтейство. Борьбу за призы продолжили «Богатырь Святогор», «Порт Дуэ», «Труд», «Алабама» и «Неуязвимый». На втором туре МТК забрако-

вал «Алабаму» и «Святогора». Осталось три эскиза, меж которыми и предстояло определить лучший – для дальнейшей разработки и строительства.

Надо сказать, сделать это оказалось непросто. Все три проекта были по-своему хороши, и все имели свои недостатки. Например, «Неуязвимый» получился почти 8 тысяч тонн водоизмещения против 7 960 у «Порт Дуэ» и 7 200 у «Труда». Впрочем, получилось, что никто из конструкторов не справился с поставленной задачей вписать проект в 7 000 тонн водоизмещения...

Все проектируемые крейсера были трехвинтовыми, мощность механизмов различалась тоже незначительно: у «Порт Дуэ» – 11 230 лошадиных сил, у «Неуязвимого» – 11 050, у «Труда» – 10 767. При этом все три пояснительных документа утверждали, что при такой суммарной мощности трех машин корабли точно разовьют не менее 19 узлов хода и покажут дальность плавания экономической скоростью 10 узлов не менее 9 000 миль. При этом наименьший запас угля предполагался у «Порт Дуэ» – 965 тонн, наибольший – у «Неуязвимого» – 1385 тонн. «Труд» недалеко ушел от второго – 1200 тонн.

Относительно вооружения конструкторы тоже проявили редкостное единомыслие. Главный калибр всех трех крейсеров предлагался восьмидюймовый, только «Порт Дуэ» должен был нести три таких пушки, а прочие проекты предусматривали две. Вторым калибром определили такие

же 120-миллиметровые орудия, как у «Рюрика». При этом «Порт Дуэ» должен был получить их девять штук, а остальные два корабля – по восемь. Кроме этого, у всех крейсеров предусматривалось наличие скорострельных 47 и 37 миллиметровых противоминных пушек и по одному надводному штевневому торпедному аппарату. Подводные торпедные аппараты в количестве двух штук предполагал только проект под условным именем «Труд».

А вот насчет броневой защиты – инженеры-конкурсанты единодушно решили, что одной броневой палубой обойтись не получится. Броневой пояс толщиной от 203 до 127 мм предусматривался двумя проектами из трех.

Наконец, в июле 1895 года настал момент определить победителя. И вскрыть потайные конверты, где указывались имена авторов проектов. Лучшим был признан «Порт Дуэ», разработчиками которого оказались младший инженер-судостроитель И. Г. Бубнов с коллегами. Этот коллектив и забрал призовой гонорар в две с половиной тысячи рублей ассигнациями. Вторая премия досталась инженеру Г. Ф. Шлезингеру с его «Неуязвимым», а третью получил создатель «Труда» старший помощник судостроителя П. Ф. Вешкурцев.

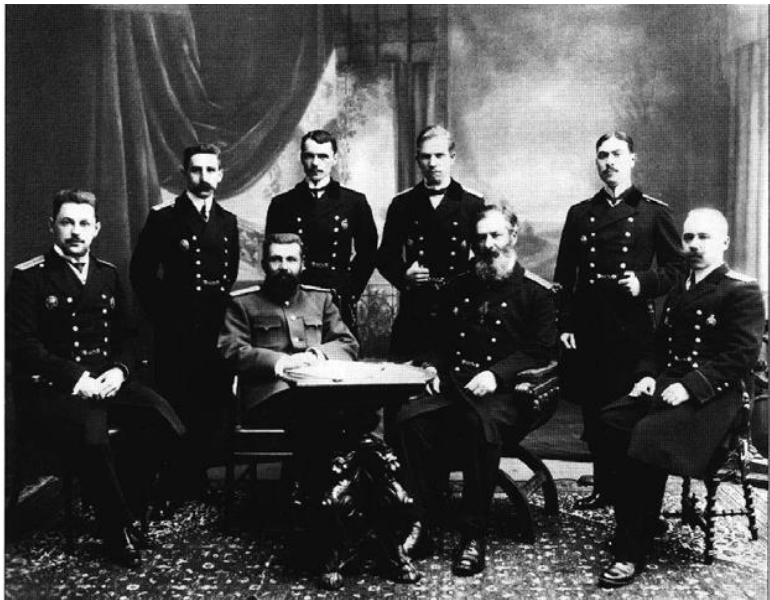


Фото 9. Инженер-судостроитель И. Г. Бубнов (Третий слева) с коллегами

Проблема была в том, что Адмиралтейство отказалось вот прямо так взять и построить крейсер по проекту «Порт Дуэ». Флотоводцы требовали увеличения скорости и дальности хода, доработки схемы защиты и... при этом уменьшения водоизмещения корабля хотя бы до заявленных 7 000 тонн.

При этом предлагались различные варианты доработки проекта. Адмирал Чихачев настаивал на том, чтобы у крейсера было две защищенные палубы, но при этом орудия стояли бы как на английских крейсерах типа «Астрея» – в щитах на верхней палубе. Адмирал Макаров предлагал убрать центральную паровую машину, увеличив мощность двух оставшихся, а резерв водоизмещения пустить на увеличение количества восьмидюймовых орудий и установку их в защищенных башнях. Существовали и другие версии...

Постройку корабля предполагалось вести на Балтийском заводе в Петербурге. Управляющему этого завода К. К. Ратнику, ранее принимавшему участие в создании «Рюрика», и было поручено довести проект до ума.

Ксаверий Ксаверьевич Ратник посмотрел на проект «Порт Дуэ» весьма внимательно и... забраковал его как «сомнительный по сути своей для практической постройки нового крейсера». Расчеты Бубнова, по его мнению, не давали на выходе заявленного водоизмещения. Строить корабль по

этому проекту – только казенные средства на ветер пускать! И вместо того, чтобы исправлять неточности коллеги, занялся разработкой собственного проекта – с учетом предложенных МТК адмиралтейства предварительных спецификаций.

В конце концов, в письме к Ратнику главного инспектора кораблестроения Н. Е. Кутейникова от 7 марта 1895 года Балтийскому заводу предписывалось:

«...К разработке проекта приступить немедленно, без какого-либо предварительного эскизного проекта».

Предварительные спецификации на деле оказались просто набором благих пожеланий, впрочем, весьма похожих на те, что предъявлялись и участникам благополучно завершившегося конкурса. Например, таких:

Корабль должен быть с деревянной и медной наружной обшивкой поверх стали ниже ватерлинии, иметь двойное дно и возможно большее число водонепроницаемых переборок для обеспечения непотопляемости и максимальной безопасности от мин и снарядов. Водоизмещение его не должно превысить 8 000 тонн (в семь-то инженеры на конкурсе никак не вписались!). Скорость – желательно выше 19 узлов при естественной тяге и кочегарной команде «среднего уровня подготовки». Крейсер вооружить двумя 203-мм орудиями, расположенными по оконечностям, восемью 120-мм пушками и дополнительно – орудиями малого калибра.

Расположение артиллерии должно быть таковым, чтобы развивать максимальный огонь при погоне и отрыве от пого-ни. Броня, «не стесняемая по своей системе», должна обеспечивать сохранение живучести крейсера в бою с крейсерами преобладающего в иностранных флотах типа. Минное вооружение должно включать три минных аппарата (из них два – подводные), запас самодвижущихся мин и мин заграждения, сетевое заграждение и электрическое освещение. Запас угля должен обеспечивать 9000 миль плавания 10-узловым экономическим ходом, но угольные ямы следовало рассчитать на 12 000 миль экономического хода – с вероятным приемом угля «в перегруз». Для бункеровок в открытом море предусмотреть наличие грузовых стрел на мачтах.

Кроме того, Адмиралтейство обещало специальную прибавку к гонорару тому инженеру, который при соблюдении всех этих требований создаст корабль меньших размеров, с лучшим обеспечением боевой остойчивости и плавучести и лучшей защитой.

Ходовые механизмы крейсера должны были удовлетворять следующим условиям:

«Иметь котлы водотрубные системы Бельвиля с рабочим давлением 11 атмосфер. Машины вертикальные, тройного расширения с двухэксцентриковыми золотниковыми приводами. В котельных и машинных отделениях должны быть установлены питательные помпы, вентиляторы,

очистители питательной воды, машины для подъема шлака, пожарные и трюмные помпы. И при этом чтобы не было тесноты. Машинные отделения должны быть закрытыми, с искусственной вентиляцией и предохранительными каналами достаточной ширины вдоль закрытых люков на предмет удаления горячего воздуха и разряжения жара в случае скопления его в машинных отделениях. Крейсер должен иметь в междудонном пространстве запас пресной воды из расчета 1 т на каждые 100 л. с. и сверх того кипяильники, способные испарять в сутки не менее 3/4 тонн воды на каждые 100 л. с. Вспомогательных котлов не ставить».

7 мая 1895 года Ксаверий Ратник представил МТК свой проект. Вернее – сразу три варианта проекта – под водоизмещение 4400, 4700 и 5600 тонн. Все три корабля рассчитывались на ход 20 узлов, самый маленький из них должен был вооружаться двумя шестидюймовыми, прочие – двумя восьмидюймовыми орудиями. И у всех, с точки зрения МТК, подкачала дальность: не более 6 тысяч миль у самого крупного...

Чертежи Ратника просмотрел Главный начальник Флота и Морского ведомства – генерал-адмирал великий князь Алексей Александрович. Честно скажем, флотский инженер из него был весьма посредственный, как и флотоводец. На высшую должность в российском флоте его вознесло происхождение – царю Александру III генерал-адмирал приходил-

ся родным братом. Но последнее слово было за ним.

Алексей Александрович очень уважал как законодателей мод в морском деле англичан. И высказал едва ли не самое разумное предложение за всю свою карьеру – использовать при проектировании новых российских крейсеров опыт создания в Британии крейсеров типа «Эклипс», новейших на 1895 год. Это были довольно компактные и вместе с тем, мореходные корабли водоизмещением 5 690 тонн, развивающие скорость до 19–20 узлов при форсированной тяге и 18 узлов в естественных условиях, вооруженные единым шестидюймовым главным калибром в палубных установках – по пять пушек, а также дополнительно шестью 120-миллиметровыми пушками каждый. Англичане девять вымпелов таких уже заложили – неспроста же! Оригинальная архитектура с развитым полубаком, переходящим в длинный шельтер, делала «Эклипсов» хорошими мореходами, а относительно полные обводы корпуса и метацентрическая высота 0,9 метров заставляла предполагать плавную качку. А чем качка плавнее, тем легче целиться по врагу. Значит, и стрелками эти крейсера могут быть весьма недурными...



Фото 10. Главный начальник Флота и Морского ведомства – генерал-адмирал великий князь Алексей Александрович

Ратник взялся и за такой проект. На шесть тысяч водоизмещения. Вместе с младшими судостроителями М. В. Шебалиным и В. М. Гредякиным он составил документацию на корабль с размерениями 118,26 метра в длину и 16,92 в ширину, с осадкой 5,9 метра, но все-таки с двумя восьмидюймовками на баке и юте. Кроме этого, предполагалось еще восемь 152-миллиметровых пушек на верхней палубе и двадцать семь 57-миллиметровых пушек противоминных.

Генерал-адмирал посмотрел на проект и велел именно такой корабль и строить. Только поменять 8-дюймовые концевые орудия на 6-дюймовые – чтобы совсем как у англичан...

Через несколько недель Ратник представил теоретический чертеж нового корабля и модель для прогона у Крылова в опытовом бассейне. МТК приказал понизить метацентрическую высоту крейсера для лучшей остойчивости, что заставило конструктора уменьшить ширину по миделю с 16,76 до 16,3 метра. А опытовый бассейн показал, что 20 узлов такой корабль сделает только при мощности машин не менее 13 500 л. с.

12 августа МТК распорядился разработать новый теоретический чертеж крейсера с увеличением водоизмещения до 6500 тонн и сохранением 20-узловой скорости. Обводы в центре корпуса следовало сделать полнее, оконечности заострить, изготовить новую модель уже по этим параметрам и вновь испытать в опытовом бассейне.

Соратник Крылова инженер-судостроитель А. А. Грехнев не только испытал модель по теоретическому чертежу Ратника, но и рассчитал свой теоретический чертеж под те же заданные параметры. И построил свою модель. Испытали еще раз – уже обе. Вышло, что модель инженеров Балтийского завода для достижения 20-узловой скорости требует мощности машин 12 639 лошадиных сил, а модель инженеров опытового бассейна – только 11 828. Но МТК усомнился в том, что метацентрическая высота у второй модели рассчитана пра-

вильно – и в производство решено было принять чертежи Балтийского завода.

Ксаверий Ксаверьевич Ратник не скрывал, что при создании своего крейсера использовал не столько техническую документацию английских «Эклипсов», сколько чертежи французского крейсера «д, Энтрекасто». Но, пожалуй, благодаря постоянно корректирующимся требованиям МТК и переходу с традиционных французских на русские оружейные калибры, от французского наследия в русском проекте мало что осталось...

18 ноября 1895 года управляющий Морским министерством адмирал Н. М. Чихачев распорядился выдать казенным морским заводам наряд на постройку двух крейсеров по проекту Балтийского завода. Назначены были руководители построечных работ – на первый корабль – инженер П. Е. Андрющенко, на второй – инженер А. И. Мустафин. К 30 ноября Балтийский завод выверил рабочую документацию по проекту, устранил все проектировочные ошибки и вновь представил чертежи в МТК. Строительство паровых машин для крейсеров было поручено Франко-Русскому заводу, прокат брони и изготовление орудий – Обуховскому.

12 марта в МТК состоялось заключительное заседание по рассмотрению полного проекта механической установки для двух строящихся, крейсеров, выполненной Обществом Франко-Русских заводов. Материалы проекта состояли из чертежей и спецификации на изготовление трех оди-

наковых машин тройного расширения, каждая мощностью в 3870 л. с. и 24 котлов системы Бельвиля образца 1894 года, улучшенных русским инженером Долголенко. Котлы должны были устанавливаться в трех разделенных переборками отделениях – по восемь штук в каждом. Причем, любую из трех машин можно было запитать от любого из трех отделений.

Проект представителям МТК понравился. В него внесли только одно важное дополнение – разделили бортовые машины в общем отделении продольной переборкой. Это повышало живучесть крейсеров: в случае пробития броневоегоскоса палубы самый большой отсек корпуса не мог быть сразу затоплен. 16 марта управляющий Морским Министерством адмирал Чихачев дал разрешение заключить контракт с Обществом Франко-Русских заводов на изготовление и установку паросиловых установок для обоих крейсеров.

Требовал доработки и вопрос о том, какое все-таки ставить новым кораблям вооружение.

24 февраля 1896 г. председатель МТК вице-адмирал К. П. Пилкин на запрос начальника Главного управления кораблестроения и снабжения вице-адмирала П. П. Тыртова сообщил, что на каждом из строящихся на Галерном острове крейсеров 1 ранга должно быть следующее артиллерийское вооружение: шесть 152-мм патронных пушек Канэ, длиной в 45 калибров со щитами; шесть 120-мм патронных пушек длиной в 45 калибров; двадцать семь 47-мм одно-

ствольных пушек Гочкиса; восемь 37-мм одноствольных пушек Гочкиса, две 63,5-мм десантные пушки системы Барановского – для десанта.

И тут произошли события, которые едва не привели к очередному тотальному пересмотру проекта. Командир Петербургского порта вице-адмирал В. П. Верховский обратился к управляющему Морским министерством с докладом, в котором просил *«обратить внимание МТК на размещение на новых крейсерах оружия и боезапаса, а также на средства подачи боезапаса – элеваторы, рельсы, снарядные тележки и беседки»*. Кроме того, в докладе обращалось внимание и на расположение боевых рубок, мостиков, средств управления кораблем, мачт с боевыми марсами и площадками для прожекторов – *«все во взаимной связи – должно быть разработано не позже шести месяцев от начала работ и, наконец, решено»*. А специалисты Главного морского штаба представили управляющему Морским министерством характеристики новых германских крейсеров типа «Ганза». Германские корабли при относительно легком бронировании и сопоставимом водоизмещении несли башенные восьмидюймовые орудия...

Значит, немцы в бою откроют огонь с больших дистанций. И будут иметь явное преимущество в первой фазе боевого соприкосновения, которая, как считалось, часто и решает исход сражения. Требовалось срочно улучшить вооружение русских крейсеров, и первым делом Верховский пред-

ложил отказаться от «адского числа» 47-мм пушек в пользу артиллерии более крупного калибра.

МТК согласился с тем, что надо малоэффективную против серьезного противника артиллерию непременно менять. И заменил... на 75-миллиметровую, числом 20 стволов. *«Почти не уступая в своей скорострельности 47-мм пушкам, трехдюймовые могут быть употребляемы с больших дистанций против миноносков и легких крейсеров, и по своей настильности более метки. Поэтому представлялось бы желательным иметь на вновь строящихся крейсерах преимущественно орудия 75-мм калибра, за исключением устанавливаемых на марсе и на шлюпках, тем более что постановка этих пушек ведет к однообразию орудий, а следовательно, устраняет практические неудобства, вытекающие из разнокалиберности пушек».*

Неэффективность и трехдюймовых пушек против современного мореходного миноносца и тем более – против крейсера второго ранга выявилась много позже – уже в ходе русско-японской войны...

Кроме того, недавно разработанные 120-миллиметровые орудия нового образца с увеличенной длиной ствола пока не были изготовлены в достаточном количестве – шли только стрелковые испытания первых экземпляров установочной серии. И надежды на то, что к моменту спуска новых крейсеров пушки будут доведены и готовы к установке, честно

говоря, не было. Поэтому к маю 1895 года МТК распорядился ориентировать проект на установку шестидюймовых (152-миллиметровых) орудий в количестве десяти штук.

Тогда же были окончательно определены имена для запланированных к постройке крейсеров – «Диана» и «Паллада». Традиционные имена в честь богинь римского пантеона, передающиеся по наследству в русском флоте с парусных времен.

11 ноября 1895 года главный строитель крейсера «Диана» А. И. Мустафин подал на имя главного инспектора кораблестроения Н. Е. Кутейникова докладную записку с результатами подсчета нагрузки корабля. Оказалось, что едва заложенный крейсер уже имел превышение нормы веса на 182,45 тонн, и следовало исправить его, пока не поздно. Для этого инженер Мустафин предлагал сократить топливные запасы до 800 тонн, а срок автономности по емкости провизионных бункеров уменьшить до 75 суток. А главное – лишить крейсер двух бортовых шестидюймовых орудий, мол, и восьми для выполнения боевых задач будет довольно. И МТК вынужден был на это согласиться... Более того, в стремлении еще больше облегчить конструкцию крейсеров, Кутейников разрешил не устанавливать на орудиях главного калибра броневые щиты.

Убирать щиты было ошибкой. Как показал опыт будущих боестолкновений русско-японской войны, при фугасном обстреле это приводит к быстрому выходу из строя орудий-

ных расчетов и огромным потерям среди комендоров. Кстати, сэкономить много веса за счет щитовой брони и не получится: на всех оставшихся восьми 152-миллиметровых орудиях все щиты вместе весили всего-то 8 тонн – пренебрежительно мало по сравнению с другими элементами бортового оборудования...

Разбивка корпусов новых кораблей на плазе началась в апреле 1896 года. А в начале июня МТК распорядился начать подготовку к постройке третьего крейсера по тому же проекту. В качестве предприятия-строителя был выбран Ново-адмиралтейский завод, а главным инженером назначен Э. Р. де Грофе.

Когда говорится, что боевой корабль строит вся страна, это не просто популярный газетный штамп.

Сталь для новых крейсеров по заказу Главного управления кораблестроения и снабжения флота поставили Александровский сталелитейный завод и Адмиралтейские Ижорские заводы Морского министерства. С Александровским сталелитейным заводом ГУКиС заключил контракт 17 февраля, а Адмиралтейским Ижорским заводам выдал наряд 2 марта 1896 года. Поскольку стали требовалось много, порядка 2950 тонн для каждого крейсера, ее поставщикам для подготовки производства были выданы еще в ноябре 1895 года предварительные заказы.

Заказ на изготовление стали для третьего крейсера типа «Диана» тоже ушел на Ижору. Однако администрация завода сочла, что предприятие и без того перегружено заказами. Завод просил продлить сроки поставки – сначала на месяц, потом – на три. И к тому же отказывался от работы по изготовлению швеллеров для бимсов батарейной и броневой палуб и подкрепления поперечных переборок.

Вице-адмирал В. П. Верховский, недавно назначенный новым начальником ГУКиС, счел возможным согласиться с просьбой ижорского начальника и приказал Петербургскому порту разместить эту часть заказа на Александровском ста-

лелитейном заводе, что и было сделано.

К работам в деревянном эллинге Нового Адмиралтейства приступили, несмотря на практический дефицит готовых материалов, 7 сентября 1896 года. В это время МТК заключил контракт с петербургским частным заводчиком Я. С. Пульманом об отливке для новых крейсеров трех комплектов бронзовых штевней, рулевых рам и кронштейнов гребных валов. Заводчику контрактом предписывалось изготовить детали на своем предприятии по представленным чертежам и моделям и доставить их *«водою на казенной барже в готовом, смазанном и закопченном виде к месту постройки корпусов кораблей в следующие сроки: 3–5 месяцев для головного крейсера и 7–12 месяцев для третьего в серии»*. Кроме того, на пульмановском заводе должны были отлить по 19 600 штук болтов из морской прокатной бронзы – для крепления к стальному корпусу сплошной подводной деревянной обшивки из 101,6-мм тиковых брусьев.

В соответствии со спецификацией на каждом крейсере должна была устанавливаться палубная броня, имевшая в средней части толщину 38 миллиметров, а на скосах – 63,5 и 50,8 миллиметра. Стало быть, для каждого корабля требовалось по 512 тонн броневых плит соответствующих параметров. Состав стали оговаривался специально: *«Никеля – не менее 0,8 %, углерода – от 0,09 до 0,14 %, фосфора – не более 0,03 %, кремния – не более 0,05 %, серы – не более 0,05 %, марганцу – 0,4 %»*.

Первоначально МТК собирался заказать броню отечественным сталепрокатным предприятиям – Обуховскому и Ижорскому заводам. Но те отказались – *«за невозможностью исполнить требуемое в оговоренный срок ввиду большого количества ранее принятых заказов»*. Кроме того, у МТК существовали большие сомнения в том, что обуховские и ижорские мастеровые вообще смогут изготовить «экстрамягкую» броню из стали повышенной эластичности, которая не кололась бы при попадании вражеского снаряда – технология эта только осваивалась российскими сталеварами. Поэтому в качестве контрагента для поставки броневых плит Верховский предложил французскую фирму «Шатильон-Комантри». Французские броневые плиты испытали на Охтинском полигоне в Петербурге и убедились, что они выдерживают по 6–7 прямых попаданий 152-миллиметровыми снарядами, «не показывая склонности к трещинам и разрывам». Таким образом, в создании новых российских крейсеров пришлось участвовать и французским металлургам.

Пока шла переписка, заключались контракты и выдавались наряды на изготовление материалов и устройств, был, наконец, предварительно поименован третий в серии корабль. Вступившему недавно на престол императору Николаю II Геральдическая комиссия Адмиралтейства предложила список из полутора десятков имен: «Наяда», «Гелиона», «Юнона», «Психея», «Аскольд», «Полкан», «Неп-

тун»... Царь решительно вычеркнул из списка одиозного «Полкана», прокомментировав, что это хорошее имя для охотничьего пса, а не для боевого корабля, и, памятуя о том, что первые два крейсера уже наречены в честь богинь римского пантеона, занес было карандаш над именем «Психея». Но внезапно передумал, и подчеркнул двумя линиями другое имя – «Аврора». Да еще и на полях для верности подписал: «Аврора»...

В приказе по Морскому ведомству от 6 апреля 1897 года было объявлено: *«Государь Император 31 марта сего года высочайше повелеть соизволили: строящийся в Санкт-Петербурге, в Новом Адмиралтействе крейсер 6630 т водоизмещения наименовать “Авророю” и зачислить в списки судов Балтийского Флота».*

23 мая 1897 года на эллинге Новоадмиралтейской верфи провели официальную церемонию закладки «Авроры». Ровно в 10 часов 30 минут инженер де Грофе с двумя мастеровыми прикрепили серебряную закладную доску с изображением высокобортного трехтрубного крейсера к полке вертикального киля между 60 и 61 шпангоутами. Одновременно на Галерном острове прошли торжества и по поводу закладки двух других крейсеров этого проекта. На самом деле строительство уже понемногу велось, но проводить закладку «задним числом» зазорным не считалось.

Тем временем все еще шли переговоры с французским заводом по поводу изготовления брони. Желая сократить расходы и избежать трудоемкого процесса подгонки броневых плит при установке, ГУКиС предложил французам прислать готовые шаблоны и лекала на каждую из 246 броневых плит для каждого крейсера – итого три комплекта. Казалось бы, можно было обойтись одним комплектом, коль скоро корабли – однотипны. Но в конце девятнадцатого века однотипность отнюдь не означала полной технической идентичности. Три эллинга, три инженера-строителя – каждый со своими взглядами на оптимальные методы реализации проекта – и в итоге три немного разные формы корпуса... А значит – и три комплекта шаблонов, зачастую различавшихся меж

собой на считанные миллиметры!

Работая с иностранным заводом, пришлось переводить техническую документацию крейсеров с русского языка на французский, долго переписываться с заморским заводским руководством через дипломатов, командировать во Францию инженеров-наблюдателей, терять средства на переводах контрактных проплат через зарубежный банк за счет комиссионных... Но все равно получалось быстрее и надежнее заказывать броню во Франции, нежели в России.

В контракте оговаривалось, что *«вся заказанная броня делится на десять партий. Первая партия должна быть приготовлена и представлена к испытанию стрельбой через два с половиной месяца со дня получения шаблонов и затем выслана из Франции в Россию через полтора месяца по получении результатов испытаний контрольной плиты. Каждая из последующих партий должна быть отправлена в Россию с промежутком в один месяц, при условии доставки шаблонов и лекал на заводы не позже, как за четыре месяца до указанного выше срока»*. В соответствии с техническими условиями контрагент отвечал и за точность пригонки плит, для чего их предварительно собирали группами не менее чем из девяти смежных плит – и проверяли качество пригонки.

При этом французы делали не всю броню. Броневую защиту кожухов котельных отделений и элеваторов боезапаса и главного, и трехдюймового калибра все-таки пришлось

прокатывать Ижорскому заводу. При этом ижорские инженеры и технологи сразу сказали, что соблюсти в деталях химический состав, такой же, как у французских плит для броневой палубы, не смогут. Пришлось довольствоваться наиболее близкой по качествам уральской хромоникелевой броневой сталью – в количестве по 108 плит толщиной 38 миллиметров на каждый строящийся «нос». Перед тем, как приступить к изготовлению этого количества, завод должен был представить по 10 плит от каждой будущей партии для испытаний стрельбой на Охтинском полигоне. Вот, если эти «испытательные» плиты пробиты не будут – тогда и об оплате основного заказа могла зайти речь.

Оставалось решить вопрос, какому заводу заказать изготовление и сборку котлов и паровых машин для третьего серийного корабля – «Авроры». Как известно, при серийной постройке боевых кораблей первый заложенный – «жертва эксперимента», второй исправляет ошибки первого, а третий уже содержит перспективные решения для будущего усовершенствования проекта. Но в данном случае крейсера строились почти одновременно, испытательного опыта «Дианы» и «Паллады» еще не существовало к моменту строительства «Авроры». Поэтому экспериментальными фактически были все три корабля.

11 декабря 1896 г. командир Петербургского порта запрашивал МТК, можно ли при разработке чертежей третьего крейсера пользоваться чертежами механизмов «Паллады» и «Дианы», разработанных Франко-Русским заводом.

13 декабря МТК отписался, что *«исполнитель механизмов не определен, и если механизмы крейсера типа “Диана” будут заказаны не заводу Франко-Русского общества, а другому заводу, то расположение механизма иной конструкции, чем на “Диане”, может потребовать изменения направления осей гребных валов, изменений в расположении забортных отливных труб и клапанов. Поэтому по отношению третьего крейсера нель-*

зя придерживаться чертежей общего расположения механизмов “Дианы” и “Паллады”...».

Дело в том, что управляющий Морским министерством вице-адмирал П. П. Тыртов намеревался сэкономить на машинах для третьего корабля – и не подписывать контакта с частным предприятием, а выдать заказ казенному Балтийскому заводу. Для этого он направил К. К. Ратнику запрос – может ли Балтийский завод заняться механизмами для «Авроры». То, что ответил ему Ксаверий Ксаверьевич, не оставляло сомнений: экономия выйдет копеечная. Цены на изготовление требуемых механизмов на Балтийском заводе будут выше, поскольку заводу придется все равно не только разрабатывать свои собственные чертежи, но и изготавливать модели, специальный инструмент и оснастку. А есть ли смысл делать заново все то, что и без нас уже сделано на Франко-Русском заводе?

Разумные доводы Ратника во внимание приняты не были и результатом не увенчались. ГУКиС по приказу управляющего Морским министерством обратился к Франко-Русскому заводу с просьбой передать чертежи и модели механизмов Балтийскому заводу. Но частники отказались отдавать «свою» техническую документацию кому бы то ни было еще, рассчитывая «отхватить» заказ и на третий необходимый флоту крейсерский ходовой комплект. Общество Франко-Русских заводов даже собиралось сделать скидку для Адмиралтейства по третьему контракту – на два процента по

отношению к цене ранее заказанных машин для «Дианы»...

И этих двух злосчастных процентов Морскому министерству вполне хватило для принятия решения – Франко-Русский завод получил заказ на третий комплект!

На решение вопроса о том, кто будет делать ходовые системы «Авроры», ушло ровно полгода. А потом ГУКиС и МТК пожелали усилить паропроизводительность котлов третьего крейсера – за счет замены котлов Бельвиля образца 1894 года доработанными котлами той же системы с экономайзерами и водогрейными трубками, не сварными, как на «Палладе» и «Диане», а цельнотянутыми.

Франко-Русский завод изъявил готовность внести требуемые изменения, но заявил, что теперь 24 котла будут весить на 48 тонн больше и стоить на 60 тысяч рублей дороже. И прахом пошла бы вся тытровская «экономия», если бы адмирал не вмешался в процесс усовершенствования котлов лично. Он отправил заводу гневное письмо: ***«не допускается увеличения веса котлов для крейсера “Аврора”, почему от “экономизаторов” (так адмирал назвал экономайзеры) следует решительно отказаться!»***.

В результате окончательное соглашение по типу котлов между МТК Франко-Русским заводом удалось подписать только к 27 июля. А контракт был оформлен еще через полторы недели – к 8 августа. При этом все усовершенствования были отвергнуты – крейсер должен был получить такие же, как у «Дианы» и «Паллады», «обыкновенные» котлы.

Наблюдающим за изготовлением механизмов для крейсера 1 ранга «Аврора» был назначен старший инженер-механик А. А. Перов.

Согласно контракту, завод обязался сделать все необходимые части ходовых систем к 1 ноября 1898 года, затем полгода отводилось на сборку и отладку механизмов на борту. *«Затем крейсер может быть взят от завода в мае 1899 г. немедленно. В этот промежуток шести месяцев механизмы должны быть испытаны на швартовах».*

Опасаясь не справиться в срок, Франко-Русский завод с разрешения МТК заказал некоторые материалы и детали механизмов «Авроры» во Франции. Например, все валы – и машинные, и дейдвудные, и концевые. А также большинство стальных паропроводов, манометры, часть подшипников... Однако, выиграть время на этом снова не удалось: международная сделка требует немало сопровождающих бумаг, а работать быстро не умеет ни русская, ни французская чиновная бюрократия.

10 октября 1897 года на эллинг Нового Адмиралтейства приехал сам управляющий Морским министерством адмирал Тыртов. К этому времени уже установлен был бронзовый форштевень «Авроры», борта доведены выше ватерлинии, закончено перекрытие нижней палубы. Пора было заняться палубной броней, которая еще не начала поступать от французских смежников. Не погнушавшись измарать парадный мундир и облазить весь корабль на стапеле, адмирал подробно переговорил с инженером Э. Р. Де Грофе. И между прочим, строго наказал ему *«в погоне за усовершенствованиями и нововведениями не отклоняться от тщательного следования утвержденным спецификациям, чтобы при постройке крейсера “Аврора” не было сделано ни малейшего отступления как в общем расположении, так и во всех деталях от постройки крейсеров “Паллада” и “Диана”...»*.

Лишь в феврале 1898 года из Франции прибыла первая партия броневых плит. К счастью, подгонки они не требовали – идея с индивидуальными шаблонами, доставившая столько хлопот и занявшая массу времени, кажется, вполне себя оправдала.

К середине 1898 года степень готовности корпуса «Авроры» оценивалась всего в 28 %. Франко-Русский завод, нахва-

тавши заказов, похоже, и не рассчитывал справиться с ними в срок. Какой уж там «монтаж к маю», какое «взять крейсер с завода весной 1899 года» – за два месяца до поставки на сборку один комплект машинных деталей был готов на 59 %, второй – на 20 %, а о третьем еще и не задумывались...

Меж тем Морское ведомство приступило уже к формированию экипажей и кают-компаний для всех трех строящихся крейсеров. Были назначены три командира, три старших судовых инженер-механика, некоторые офицеры-специалисты, первые унтер-офицеры. Этим морякам предстояло участвовать в постройке своих кораблей и заложить основы из будущего боевого применения.

Новоназначенные специалисты почти сразу же начали вносить в МТК предложения по улучшению тактико-технических элементов строящихся кораблей. Так командир «Паллады» капитан первого ранга А. Р. Родионов написал докладную на имя главного инспектора флотской артиллерии генерал-майора А. С. Кроткова, где оценивал углы обстрела орудий своего корабля и сетовал на недостаточность кормового залпа. *«Исполняя разведочную службу при эскадре вблизи неприятельского флота или у берегов, крейсеру такого рода всегда надо будет ожидать атаку неприятельских минных судов и, в случае встречи, уходить от них, не имея цели вступить с ними в бой, а значит, крайне необходимо возможно большее развитие силы кормового огня».*

Для устранения этого недостатка каперанг Родионов предлагал перенести бортовые 152-мм пушки с 98 на 111-й шпангоут, где при направлении орудия на корму дульный срез будет находиться почти вровень с бортом и, следовательно, орудию можно будет придавать угол снижения, уменьшая вместе с этим мертвое пространство до минимума.

При этом с орудиями следовало перенести и бункера боезапаса, и системы подачи, а на освободившее место поставить ... еще шесть трехдюймовых пушек, две из которых предлагалось установить в адмиральской каюте, а четыре – на кормовой надстройке.

Предложение Родионова поддержали и командир «Авторы» капитан первого ранга А. А. Мельницкий, и командир «Дианы» капитан первого ранга М. Г. Невинский. Голос офицеров-практиков был услышан лишь отчасти: МТК согласился перенести орудия, но «во избежание перегруза» разрешил дополнительную установку только четырех трехдюймовых пушек, а шестидюймовые распорядился передвинуть к 109-му, а не к 111-му шпангоуту. При этом боезапас остался на месте, и даже не было добавлено трехдюймовых снарядов...

Старший артиллерист «Паллады» лейтенант Ф. И. Федоров предложил устроить под броневой палубой всех трех крейсеров дополнительный пост управления, полагая, что одного «приборного комплекта» в боевой рубке будет недо-

статочно. МТК разрешил продублировать главные посты управления всех трех крейсеров устройством «центрального поста» в трюме, между 31 и 35-м шпангоутами под помещением подводных минных аппаратов. Для прокладки кабельных линий из боевой рубки в центральный пост была предусмотрена установка специальной броневой трубы с толщиной брони 89 миллиметров. Броню изготовил Ижорский завод.

Все три крейсера получили минное вооружение – по три торпедных аппарата. Первый из них устанавливался почти неподвижно – по надводной схеме в специальной нише форштевня, наведение его осуществлялось движениями всего корпуса. По бортам ставилось еще по два аппарата каждому кораблю – на уровне 29 и 35 шпангоутов. Эти бортовые аппараты были уже подводными, имели «яблоковидные» шарниры наведения, позволяющие менять направление выстрела примерно на 15 градусов по горизонтали. Торпедные аппараты изготовил Петербургский Металлический завод. Кроме того, крейсера получили носимые торпедные катера с инерционными аппаратами для стрельбы метательными минами.

В ходе разработки торпедных аппаратов по настоянию МТК были предприняты попытки заменить паровой двигатель воздушного компрессора электрическим. Это давало ряд преимуществ: исключалось значительное повышение температуры в отделении, убирался лишний паропровод, упрощалось обучение минеров. Но с проектированием

электроприборов разработчики – Механический и Путиловский заводы – просто не справились. Электрические насосы, сконструированные ими, оказались чересчур тяжелыми и дорогостоящими, МТК отказался принимать их для применения на крейсерах. Далее встал вопрос о том, какое крейсерам ставить рулевое управление. Когда корабль имеет три машины, рулевое перо находится, как и у одновинтовых кораблей, в струе гребного винта. А центральный винт – он на самом деле второй правый (по направлению вращения: правый винт вращается влево, левый – вправо, центральный, как правило, тоже влево). В таких условиях надо править рулем очень тонко, компенсируя снос корабля положением рулевого пера.

По проекту «Аврора», «Диана» и «Паллада» должны были получить – впервые в российском флоте – электрическое управление рулем вместо привычной флоту паровой рулевой машины. Разработать электромоторы поручено было Ижорскому заводу, а приводы – Акционерному обществу русских электротехнических заводов «Симменс и Гальске». Но в 1898 году МТК предложил для надежности и паровой рулевой привод тоже сохранить. Таким образом, корабли были должны получить «троякий» рулевой привод: и паровой, и электрический, и механический – с кормового запасного штурвала.

Ижорский завод готовил ответ на запрос МТК о возможности изготовления электродвигателей для строящихся ко-

раблей... пять месяцев! И этот ответ, по сути дела, содержал завуалированный отказ: ссылаясь на отсутствие опыта в постройке электромоторов, ижорские инженеры не ручались за результат и просили привлечь к работе по этой части другие предприятия, ранее занимавшиеся электротехникой.

По инициативе адмирала Н. И. Скрыдлова Морским Техническим Комитетом был объявлен новый конкурс на разработку рулевых устройств для всех трех крейсеров. Откликнулись Балтийский завод Морского министерства и два частных предприятия – завод «Унион» и все тот же «Симменс и Гальске». Проектирование шло ни шатко ни валко, и итоги конкурса удалось подвести только в конце февраля 1899 года. Победил Балтийский завод, представивший наиболее дешевый эскиз.

Однако МТК велел изготовить по электромотору каждому из заводов-участников конкурса – чтобы поставить трем крейсерам три разные привода и на практике выяснить, который потом принимать к массовому производству. «Авроре» достался привод от «Симмонс и Гальске», признанный на конкурсе самым сложным и дорогим из представленных. «Диана» получила привод от завода «Унион», «Паллада» – от казенного Балтийского завода.

А 28 июля 1898 года в МТК, наконец, утвердили окончательные теоретические чертежи и тактико-технические параметры всех трех кораблей. С расчетами водоизмещения, вертикальной и продольной нагрузок, прочностными пара-

метрами. По сути дела, расчеты эти сделаны были «по факту» – исходя из реальных, а не проектных массогабаритных характеристик ходовых систем, реального состава вооружения, реальных весов бортового оборудования, реальных форм набора...

Расчеты сделал инженер Мустафин, с недавних пор отвечавший за постройку и «Дианы», и «Паллады». У него получилось, что водоизмещение крейсеров в полностью построенном виде составит 6731 тонну – на 49 т больше, нежели планировалось. Запас водоизмещения получился всего 62 тонны, а метацентрическая высота составила около 1,15 метра.



Фото 11. Новоадмиралтейская верфь

По размерениям, к счастью, крейсера все-таки выходили одинаковыми – длина корпусов по ватерлинии составляла 406 футов или 123,5 метра, ширина по миделю 55 футов или 16,76 метра, осадка на ровный киль – 21 фут или 6 метров 40 сантиметров.

Мощность машин всех трех кораблей, вроде бы, совпала с расчетной и составила 11 610 лошадиных сил. Что в принципе, выглядело достаточным для достижения хода в 19–20 узлов. Более конкретные данные в данном случае могли предо-

ставить только испытания...

Создание серии крейсеров «Диана», «Паллада» и «Авора» наглядно показало, что российская кораблестроительная промышленность попросту «не тянет» развесистую правительственную программу пополнения флота. Громоздкий бюрократический аппарат Адмиралтейства слишком долго все утверждает и согласовывает. Заводы казенные работают медленно, за сложные и новые механизмы берутся неохотно, новые технологии осваивают «со скрипом». Заводы частные дорого берут за работу и не отвечают ничем, кроме рубля, за конечный результат... Унификация оборудования отсутствует, даже на однотипных кораблях инженеры решают текущие рабочие вопросы по системе «кто во что горазд».

А в результате мало что долгострой получается, так еще и по принципу «что выросло – то выросло»...

К концу 1898 года «Аврора» на стапеле Нового Адмиралтейства представляла собой уже практически полностью обшитый стальными листами корпус с частично собранными механизмами. Но до спуска было еще весьма и весьма далеко. Дело уперлось в важный вопрос – каким образом обеспечить боевую живучесть и этого корабля, и обоих его «систершипов».

До сих пор практическая непотопляемость в российском военно-морском флоте обеспечивалась за счет «магистральной трубы». Это и в самом деле труба довольно большого диаметра – от 254 миллиметров до полуметра, – идущая вдоль всего корпуса корабля по килю и имеющая ответвления в каждый изолированный отсек. В трубе есть система клапанов, к ней присоединены мощные паровые насосы. Если в какой-либо отсек вследствие боевых повреждений или аварии попадет вода, ее, вроде бы, можно быстро удалить или, если пробоину нельзя закрыть пластырем, хотя бы перераспределить так, чтобы не рос крен...

Но такая система была и у броненосца «Гангут». И было дело – тот сел на мель. Магистральная труба оказалась деформирована ударом о скальное дно, ее клапаны и клинкеты перестали выполнять свою функцию. И при задействовании насосов вместо того, чтобы избавиться от воды, броненосец

весьма оперативно насосался ее столько, что снявшись с мели, тут же и затонул.

Управляющий Морским министерством адмирал Н. М. Чихачев собрал данные об устройстве систем водоотлива и спасения во французском, английском, итальянском и германском флотах. И убедился в том, что магистральные трубы для водоотлива уже почти никто не использует. Адмирал Макаров и начальник опытового бассейна А. Н. Крылов разработали принципиально иную систему непотопляемости, основанную на симметричности водонепроницаемых отсеков каждого корабля относительно миделя и относительно диаметральной плоскости – с индивидуальными водоотливными насосами в каждом отделении. Но три года спустя после обнародования результатов работ Макарова и Крылова проектировщики все еще пытались «воткнуть» магистральную трубу каждому строящемуся кораблю.

Не избежали этой участи и балтийские крейсера. Мастеровые уже зашивали водонепроницаемые отсеки, а в МТК еще решался вопрос, нужно ли ставить «Диане», «Палладе» и «Авроре» магистральные трубы... В марте 1899 года адмирал Тыртов на записке о ходе кораблестроительных работ на крейсере 1 ранга «Паллада» собственноручно начертил: *«Крейсер надо через два месяца спускать, а до сих пор не утверждены чертежи водоотливной системы, когда же это будет, пусть председатель мне доложит!»*.

Наконец, 11 марта председатель МТК вице-адмирал

И. М. Диков доложил управляющему Морским министерством, что *«журнал по одобрению чертежей водоотливной системы для крейсеров "Диана", "Паллада" и "Аврора" состоялся 10 сего марта за № 41, и сего 11 марта будет сообщен командиру С.-Петербургского порта».*

От магистральных труб, к счастью, решено было отказаться. Крейсера получили по водоотливной турбине в каждый крупный водонепроницаемый отсек – по крыловской системе. Согласно этому положению, «Аврора» получила в носовом и кормовом отсеках по одной турбине производительностью 4,17 тонны воды в минуту, в каждом из трех котельных отделений по две турбины производительностью 6,65 тонны в минуту. А в машинных отделениях в качестве водоотливных средств должны были использоваться три циркуляционные помпы главных холодильников машин производительностью по 13,30 тонны в минуту каждая. Похожие водоотливные системы получили и два других крейсера.

Наконец, 14 августа 1899 года, состоялся спуск на воду первого корабля в серии – крейсера «Паллада». Полтора месяца спустя, 30 сентября 1899 года, сошла на воду и «Диана». А вот с «Авророй» дело опять затягивалось. К моменту спуска «Дианы» на «Авроре» едва завершились испытания наливом воды междудонных пространств и водонепроницаемых отсеков. Еще не были готовы детальные чертежи артиллерийских погребов и пушечных портов для 75-мм пушек батарейной палубы.

Кстати, «Диана» и «Паллада» не дождались этих чертежей до самого спуска на воду. В это время назначенный новым строителем «Авроры» инженер Константин Михайлович Токаревский предложил на основании опыта строительства в Германии крейсеров русского заказа «Аскольд» и «Богатырь» не устанавливать «Авроре» громоздких «заслонок» к орудийным портам батарейной палубы, которые все равно ни от чего толком не защищают. МТК избавил от этих «ставней» «Аврору» и «Диану». А «Палладе» их почему-то оставил... Наверное потому, что «ставни» были уже заказаны и оплачены заводу.

Наконец, и на «Авроре» зашили броневую палубу. Для ее крепления русские корабельные инженеры применили оригинальный способ. За основу была взята французская система крепления брони, заключавшаяся в том, что к двухслойному палубному настилу, соединенному между собой потайными заклепками, тонкая горизонтальная броня крепилась непосредственно заклепками в потай, а толстая броня на скосах – гужонами без головок снизу. Броневые плиты в своих соединениях по пазам имели зазор в 5 мм. Преимущество крепления толстой брони к палубному настилу гужонами состояло в том, что в броневой плите отсутствовали сквозные отверстия для заклепок, способствующие образованию трещин при ударе снаряда в плиту, и отлетание заклепок. А чем меньше осколков собственной брони и отлетевших элементов ее крепления – тем меньше и повреждений бортового

оборудования, и потерь в команде.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

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

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