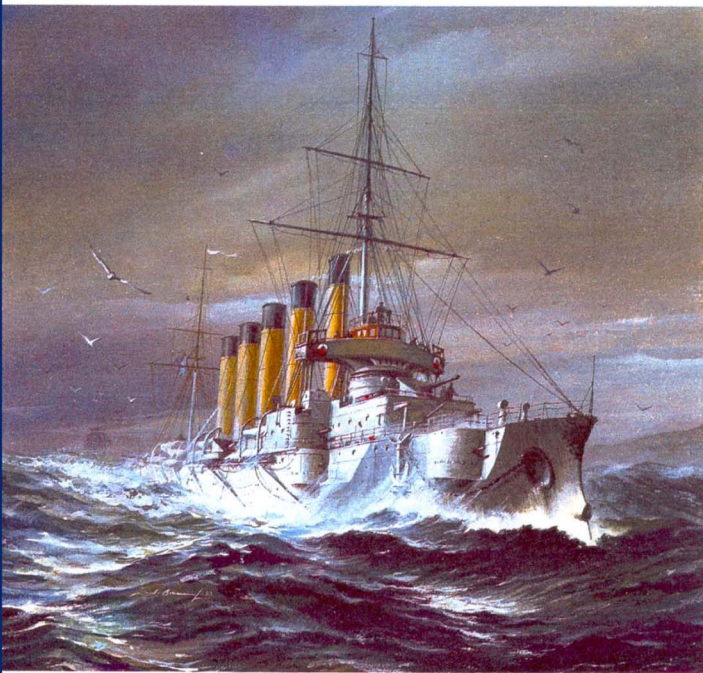


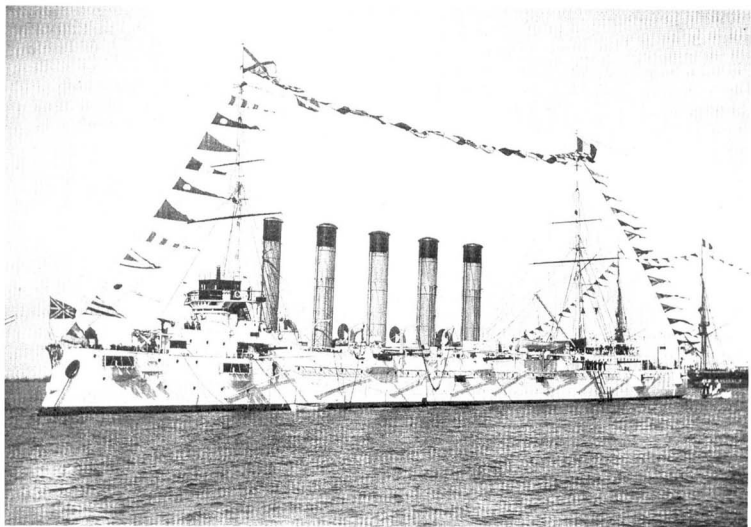
Морская коллекция 1/1996

КРЕЙСЕР «АСКОЛЬД»



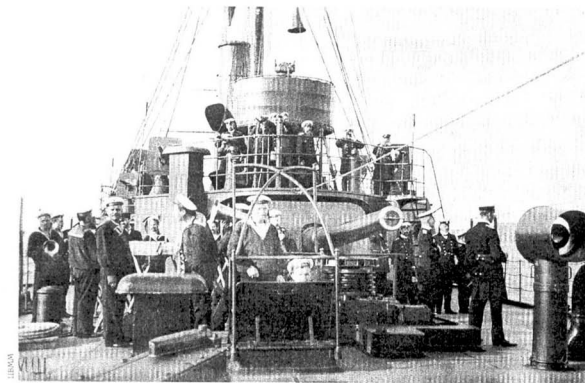
ПРИЛОЖЕНИЕ К ЖУРНАЛУ
«МОДЕЛИСТ-КОНСТРУКТОР»





▲ Крейсер 1 ранга «Аскольд» на Большом Кронштадтском рейде.
Парад по случаю визита президента Франции, июнь 1902 г.

Ш. А. К. Ф. С. Я.



Оркестр на юте
крейсера. На
кормовом мостике —
наместник на
Дальнем Востоке
вице-адмирал
Е. И. Алексеев
(смотрит в бинокль),
слева от него —
командир «Аскольда»
капитан 1 ранга
Н. К. Рейценштейн,
справа —
командующий
эскадрой вице-
адмирал О. В. Старк.
Желтое море,
октябрь 1903 г.

Приложение к журналу
«МОДЕЛИСТ-КОНСТРУКТОР»

**В.Я. КРЕСТЬЯНИНОВ,
С.В. МОЛОДЦОВ**

КРЕЙСЕР «АСКОЛЬД»

№1(7)•1996г.



УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ!

О крейсере «Аскольд» — одном из самых знаменитых кораблей Российского флота периода русско-японской и первой мировой войн — написано немало. В дополнение к подробной библиографии, приведенной на стр. 32, можно назвать романы В.Пикуля «Из тупика» и А.Степанова «Порт-Артур», статьи в «Моделисте-конструкторе» № 9 за 1973 год и № 7 за 1979 год. Однако, как это часто бывает, количество не всегда переходит в качество. И несмотря на многочисленность публикаций, в литературе об «Аскольде» отсутствуют и полное техническое описание крейсера, и общая оценка проекта, и его сравнение с аналогичными крейсерами и, наконец, достоверные чертежи. (Заметим, что прошедшие в свое время в «Моделисте-конструкторе» чертежи были выполнены по модели и содержат некоторые отклонения от реальных пропорций корабля. Этим же грешит и бумажная модель, выпущенная московской фабрикой «Горизонт».) Посвятив настоящий номер «Морской коллекции» этому необычному как по внешнему виду, так и по своей «биографии» кораблю, мы решили максимально восполнить эти пробелы.

Большая часть приведенных в издании фотографий публикуется впервые.

В «Морской коллекции» № 3 за 1995 год редакция обратилась к читателям с просьбой помочь пополнить наш архив различными материалами — фотографиями, чертежами, вырезками из журналов и т.п. Благодарим всех, откликнувшихся на наше обращение! А один из самых активных корреспондентов — севастопольец В.В.КОСТРИЧЕНКО — в качестве поощрения получает бесплатную подписку на первое полугодие 1996 года. Кроме того, еще два комплекта «Морской коллекции» разыгрывались в виде призов 12 декабря 1995 года в прямом эфире радиостанции «Эхо Москвы». Их обладателями стали москвичи В.Ю.БУШИН и В.Ф.СИДЕЛЬНИКОВ — победители организованной с нашим участием викторины.

Напоминаем, что на II полугодие 1996 года
Вы можете оформить подписку
на журнал
«МОДЕЛИСТ-КОНСТРУКТОР»
(индекс 70558)

и журналы-приложения:
«МОРСКАЯ КОЛЛЕКЦИЯ» (индекс 73474),
«БРОНЕКОЛЛЕКЦИЯ» (индекс 73160),
«ТехноХОББИ» (индекс 73161),
«МАСТЕР НА ВСЕ РУКИ» (индекс 72650),

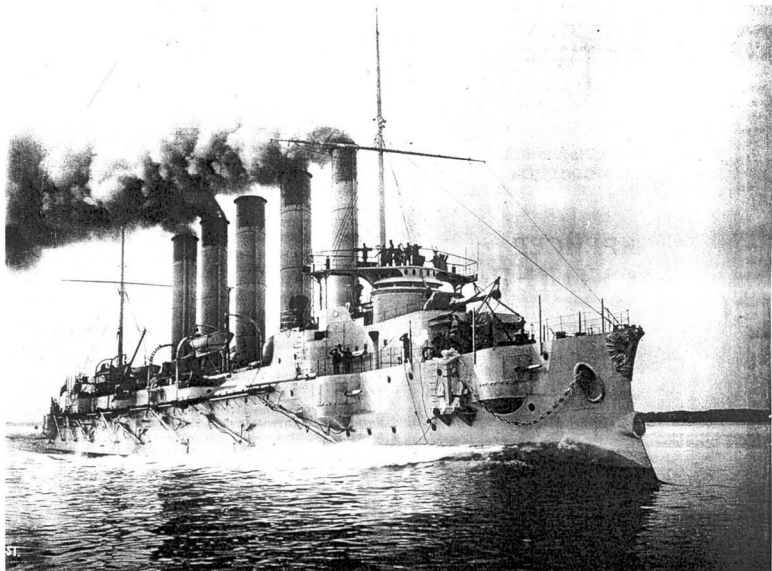
как по каталогу «Роспечать»,
так и в редакции
по адресу:

Москва, Новодмитровская ул., 5а.

В ближайших номерах «МОРСКОЙ КОЛЛЕКЦИИ» будут опубликованы:

- монография ««Гремящий» и другие (эскадренные миноносцы проекта 7)».
- справочник «ВМС Германии 1914—1918».

В номере использованы фотографии из фондов Центрального военно-морского музея (ЦВММ), Центрального Государственного архива кинофотодокументов Санкт-Петербурга (ЦГАКФД/СПб) и Российского Государственного архива кинофотодокументов (РГАКФД) в г.Красногорске Московской области. Все фотографии даны без ретуши.



Крейсер I ранга «Аскольд» — один из шести бронепалубных крейсеров — дальних разведчиков, построенных в начале XX века по единому заданию для проектирования. Первые три — «Варяг», «Аскольд» и «Богатырь» отличались друг от друга, остальные — «Олег», «Очаков» и «Кагул» повторяли наиболее удачный по защите артиллерии проект «Богатыря».

В отличие от своих предшественников, так называемых «истребителей торговли», эти корабли предназначались в первую очередь для ведения разведки и действий совместно с эскадрой броненосцев. На одном из совещаний высшего руководства флота генерал-адмирал великий князь Алексей Александрович сказал, что в случае вооруженного столкновения «главная задача будет предостать эскадренным броненосцам, вопреки ранее существовавшему мнению о нанесении вреда неприятельской торговле отдельными действующими крейсерами» [1].

«Аскольд» выделялся среди своих собратьев оригинальным силуэтом, поскольку был единственным пятитрубным кораблем в нашем флоте. Но главной его особенностью стала выдающаяся боевая карьера. Построенный в Германии, он был зачислен в состав Балтийского флота. Затем — переход по морям трех океанов из Кронштадта на Дальний Восток. С первого дня русско-японской войны активно участвовал в обороне Порт-Артура. В бою

28 июля 1904 года в критический для русской эскадры момент «Аскольд» с поднятым сигналом «Следовать за мной» полным ходом прорывался через кольцо окруживших его неприятельских крейсеров и, таким образом, избежал участи большинства кораблей I-й Тихоокеанской эскадры, затопленных в порт-артурской гавани.

После окончания войны «Аскольд» оставался самым крупным русским боевым кораблем на дальневосточных рубежах России. С началом первой мировой, когда основные силы русского флота оказались запертыми в Балтийском и Черном морях, лишь «Аскольд» успешно действовал вместе с союзниками на Тихом и Индийском океанах, Средиземном море. В активе крейсера — поиски германских рейдеров, конвоирование транспортов с войсками, блокада и обстрелы побережья противника, захваченные и потопленные неприятельские суда, десятки тысяч миль за кормой. Отличная стрельба крейсера во время Дарданельской операции в 1915 году не раз отмечалась англо-французским командованием. А завершилась боевая карьера «Аскольда» на севере, в составе флотилии Северного Ледовитого океана.

Вверху: «Аскольд» на ходовых испытаниях, 1901 г. Ходовая рубка и стеньги на мачтах еще не установлены.

ИСТОРИЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

Победа Японии над Китаем в войне 1894—1895 годов коренным образом изменила соотношение сил на Дальнем Востоке. Все возрастающая мощь победительницы постепенно стала угрожать интересам России. Японские кораблестроительные программы предусматривали значительное увеличение флота. В связи с этим в Петербурге на особом совещании руководства Морского ведомства и некоторых авторитетных адмиралов в декабре 1897 года был определен необходимый состав русской эскадры в Тихом океане к 1903 году: 10 эскадренных броненосцев, 4 броненосных крейсера и 20 крейсеров-разведчиков. Число последних определено из принятого в то время в иностранных флотах мнения, что на каждый броненосец в эскадре должно приходиться 2—3 разведчика двух типов: «дальные» (1 ранга) водоизмещением 5000—6000 т и «ближние» (2 ранга) в 2000—2500 т.

Для требуемого состава эскадры в дополнение к уже строящимся по кораблестроительной программе 1895 года необходимо было еще построить шесть крейсеров в 5000—6000 т, которые были включены в дополнительную кораблестроительную программу 1898 года «для нужд Дальнего Востока».

Журнал особого совещания адмиралов был утвержден Николаем II 20 февраля 1898 года, и сразу же управляющий морским министерством П.П. Тиртов приказал Морскому техническому комитету (МТК) разработать задания на проектирование (тогда их называли «программы проектирования») новых кораблей. Водоизмещение дальнего разведчика из соображений экономии средств ограничивалось 6000 т, скоростью полного хода задавалась сравнительно высокой для того времени — 23 узла. Артиллерийское вооружение должно было состоять из 12 152-мм и 12 75-мм орудий. Специалисты артиллерийского отдела МТК считали, что более скорострельные 152-мм орудия обеспечат большую огневую мощь, чем 2 203-мм и 10 120-мм пушек у вероятных противников — японских крейсеров типа «Касаги».

Заданные ограниченное водоизмещение, сильное вооружение и значительные запасы топлива было невозможно совместить с сильной броневой защитой. Поэтому сразу же пришлось отказаться от броневого пояса по ватерлинии и ограничиться карапасной броневой палубой. В начале апреля приглашения на участие в конкурсе проектов вместе с «программами на проектирование» были разосланы иностранным и русским заводам. Но контракт на постройку первого крейсера — «Варяга» — подписали без конкурса 11 апреля с приехавшим в Петербург главой американской фирмы «Уильям Крамп и сыновья».

Проекты же остальных заводов тщательно изучались специалистами отде-

лов МТК. 3 июля состоялось итоговое заседание по окончательному обсуждению проектов, представленных на конкурс Невским заводом (Россия), верфями «Германия», «Шихау», «Ковальдсверке» (Германия) и «Ансальдо» (Италия). Лучшим признали проект верфи «Германия» в Киле, принадлежавшей концерну Круппа. С этим мнением согласился генерал-адмирал, и по его докладу 27 июля было получено разрешение Николая II на заказ второго крейсера Круппу. 4 августа акционерное общество судостроительных и механических заводов «Германия» и Морское министерство заключили между собой контракт.

Увы, с опозданием поступили на конкурс один английский проект и один германский — фирмы «Вулкан». Первое условно присвоили в МТК четвертое место, а последний признали даже лучшим, чем проект верфи «Германия». После этого «Вулкану» заказали третий крейсер, позже получивший имя «Богатырь». Таким образом, в США и в Германии тремя разными заводами по оригинальным проектам, но по одному заданию строились три крейсера для Российского Императорского флота. В результате подобного распределения заказов флот быстро пополнился не просто новыми кораблями, а современными образцами судостроения различных «кораблестроительных школ». Выбрав лучший из них, предполагалось начать серийное строительство крейсеров на отечественных заводах.

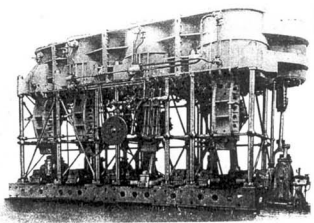
ПОСТРОЙКА И ИСПЫТАНИЯ

В соответствии с контрактом фирма должна была построить крейсер за 3,78 млн. рублей (8,2 млн. германских марок) без стоимости вооружения и сдать его

специальной приемной комиссии через 23 месяца со дня подписания контракта. Вся сумма делилась на 10 равных платежей и подлежала выплате по мере постройки корабля. За невыполнение условий контракта предусматривались штрафные санкции, причем штрафы за недобор скорости значительно превышали штрафы за невыполнение сроков сдачи. Так, например, в случае задержки крейсером средней скорости менее 21, но более 20 узлов с фирмы удерживалось 25% суммы оплаты, а за просрочку в сдаче — 1% за каждый месяц опоздания. Если бы скорость была меньше 20 узлов, то Морское министерство могло вообще отказаться от корабля.

Руководство акционерного общества рассматривало заказ для России как престижный и в рекламных целях старалось построить крейсер быстрее и лучше конкурентов. Поэтому работы на верфи начались 24 октября 1898 года, когда в Киль прибыла со сталепрокатного завода в Эссене первая партия металла для корабельных конструкций, то есть до утверждения подробных чертежей заказчикам.

Морской агент в Германии лейтенант А.К. Полис сообщил в Главный морской штаб, что к 1 ноября киль крейсера был уже готов на всю длину, выставлена 1/3 шпангоутов и начата сборка фундаментов машин. Тем временем в МТК обнародовали в присланных за месяц до этого чертежах много недостатков, а расчеты прочности и устойчивости в проекте вообще отсутствовали. Поэтому для решения всех вопросов 29 декабря в Петербург приехали директор фирмы — они же авторы проекта: Раухфус (по корпусу) и Шулц (по механической установке). Расчет специалистов МТК на то, что в проект могут быть внесены существен-



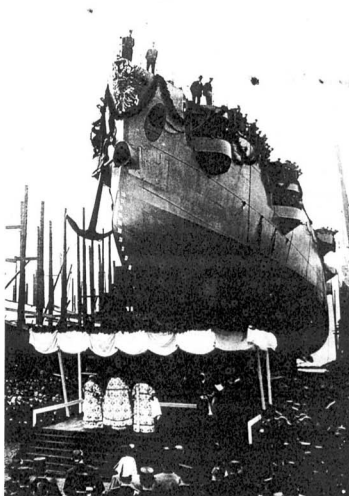
Вверху: отчетная модель «Аскольда», изготовленная фирмой «Германия» и ныне хранящаяся в фондах Центрального военно-морского музея в Санкт-Петербурге. Внешний вид модели соответствует первоначальному проекту крейсера: якоря втягиваются в клюзы, носовое 152-мм орудие установлено на палубе, отсутствуют скуловые килы. Слева: правая машина «Аскольда».

ные изменения, не оправдался, так как днище было готово, шпангоуты доведены до высоты броневой палубы, установлены четыре пояса наружной обшивки. Немцы категорически отказались делать полубак, чтобы не демонтировать уже собранное и из опасения получить дифферент на нос. МТК вынужден был согласиться, хотя это снижало мореходность. В результате приняли компромиссное решение — носовую надстройку удлинили вперед и подняли на нее баковое (погонное) 152-мм орудие. Оказалось, что в проекте по сравнению с эскизным чертежом количество поперечных водонепроницаемых переборок сокращено с 16 до 12 и двойное дно осталось только в машинных и котельных отделениях. Двойное дно было восстановлено по всей длине корабля, но число переборок увеличить было уже невозможно — пришлось бы заново перепланировать все внутренние помещения. Здесь МТК пришлось уступить, но комитет все же взял реванш по целому ряду позиций: после упорного сопротивления фирма согласилась на бортовые скуловые кили, продольные переборки под броневой палубой на протяжении машинных и котельных отделений, рассредоточение бортовых 152-мм орудий, утолщение в некоторых местах палуб и ряд других. Морскому министерству пришлось дополнительно заплатить за применение сталеникелевой крупновской брони, так как это не было своевременно включено в контракт.

Много споров вызвал вопрос о дымовых трубах. Кораблестроительный отдел МТК требовал сократить их число, чтобы уменьшить площадь цели и увеличение крейсера под ветер из-за большой парусности носовой части. Инженер Шулц категорически отказался убрать хотя бы одну трубу, даже самую тонкую — переднюю, опасаясь, что это приведет к снижению скорости на один узел. Его поддержал механический отдел, и корабль остался пятитрубным. Так как в Киле продолжались полным ходом работы на стапеле, то после упорных споров по каждому пункту спецификации и чертежам МТК 19 января 1899 года вынужден был одобрить проект с 55 пунктами замечаний и дополнений.

Еще 21 декабря 1898 года крейсеру было присвоено имя «Аскольд» в честь князя, правившего в Киеве во второй половине IX века и под руководством которого был совершен первый поход на Константинополь. Имя «Аскольд» носил 46-пушечный фрегат, спущенный на воду в Санкт-Петербургском Новом Адмиралтействе 6 июля 1854 года и разобранный в Кронштадте в 1861 году. Потом его имя перешло к корвету, спущенному на воду на Охтинской верфи 15 октября 1863 года. Второй «Аскольд» был исключен из списков флота через тридцать лет. Третий корабль с этим именем — крейсер 1 ранга — зачислили в списки флота 11 января 1899 года, причем его официальная закладка состоялась лишь через полгода, 8 июля без торжественной церемонии.

Непосредственный контроль за ходом постройки на верфи осуществляла «наблюдающая» комиссия во главе с капитаном 1 ранга Н.К.Рейценштейном,



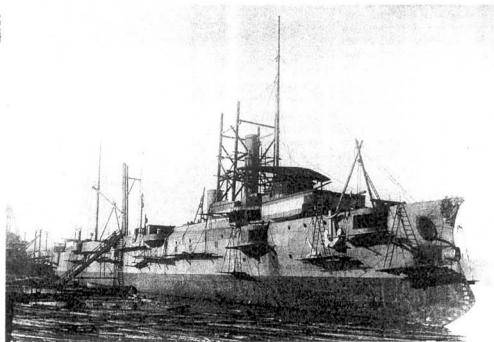
Слева: молебн перед спуском крейсера на воду, 2 марта 1900 г.

Внизу: «Аскольд» на плаву. Установка носовой дымовой трубы, 18 октября 1900 г.

ставшим затем первым командиром «Аскольда». Члены комиссии не только придирчиво контролировали соблюдение фирмой контракта и спецификации, но и вносили много предложений по усовершенствованию крейсера, его внутреннего устройства и механизмов.

2 марта 1900 года корпус успешно был спущен на воду, началась погрузка и монтаж механической установки. Фир-

ма форсировала постройку: увеличилось число рабочих, продолжительность рабочего дня доходила до 20 часов. К осени все котлы и машины были установлены и собраны, палубы заклепаны и прочеканены, началось оборудование кают и различных помещений. Прибывавшая партиями из России команда вместе с офицерами все рабочее время проводила на корабле. К годовщи-



не спуска на воду внешне крейсер выглядел почти готовым: среди множества кораблей в Киле он выделялся своими пятью изящными тонкими трубами. На местах стояли 152-мм орудия, мосты, мачты. Внутри же продолжалась напряженная работа по подготовке механизмов к швартовным испытаниям.

11 апреля 1901 года новый корабль первый раз вышел в море. Нависли заводские испытания. Из-за неисправности питательных помп не удалось поднять давление пара свыше 14 атм, тем не менее крейсер развил скорость 18,25 узла, что для первого выхода было не так уж и плохо. Члены наблюдающей комиссии обратили внимание на сильную вибрацию. По их требованию начались работы по подкреплению мостика, хотя инженеры фирмы считали вибрацию не выходящей за пределы, свойственные быстроходным кораблям. 23 мая крейсер вновь вышел на заводские испытания, на которых надеялись достичь контрактной скорости. Но машины работали со стуком, вибрация усилилась. Пришлось перебирать подшипники и произвести тщательный осмотр механизмов. В следующий раз, 9 июня, машины работали значительно лучше и крейсер совершил свой первый переход по Кильскому каналу в Гамбург на докование и обратно в Киль уже вокруг Ютландского полуострова. 24 июля приемная комиссия официально начала свою работу. Стрельба из 152-мм орудий выявила недостаточную прочность конструкции мостиков, рубок, надстроек, получивших повреждения.

6 сентября «Аскольд» вышел на официальные испытания на Данцигскую мерную милю. Завод предоставил для испытаний отборный свежий кардиффский уголь и самых опытных кочеваров. При водоизмещении 5950 т средняя скорость четырех пробегов по 2 мили составила 23,39 узла, а средняя мощность 19 601 л.с., максимальная скорость превысила 24 узла. 15 и 17 сентября состоялись 6-часовые испытания. Средняя скорость составила соответственно 23,59 и 23,83 узла, максимальная — 23,98 и 24,01 узла при максимальной мощности 21 100 и 20 885 л.с. После устранения небольших неисправностей 3 ноября крейсер вышел на дополнительное испытание и развил рекордную мощность — 23 500 л.с. [2]. Машины работали плавно, без стука в подшипниках и травления пара, значительно уменьшилась вибрация. Через 2 часа 20 минут полного хода комиссия, убедившись в выполнении всех условий контракта, заявила об окончании ходовых приемных испытаний. «Флот получает самый быстроходный крейсер в мире», — писал в одном из своих донесений Рейцентишtein [3]. 17 ноября русская команда переехала на крейсер и приступила к полному обслуживанию всех механизмов. Официальная приемка продолжалась до 6 января 1902 года. К этому времени на крейсер установили новые, более высокие мачты, а на верхнем мостике оборудовали ходовую рубку. 12 января под звуки оркестра и залпы артиллерийского салюта были торжественно подняты Андреевский флаг, гюйс и вымпел.

УСТРОЙСТВО И АРХИТЕКТУРА КОРАБЛЯ

КОРПУС

Корпус собран по клетчатой (бракетной) системе набора. К вертикальному килю (высота в средней части 1844 мм, в оконечностях 1100 мм, толщина 16—11 мм) крепились литые фор- и ахтерштевни. Параллельно килю располагались шесть динцевых стрингеров, причем крайние были водонепроницаемыми и ограничивали междудонное пространство.

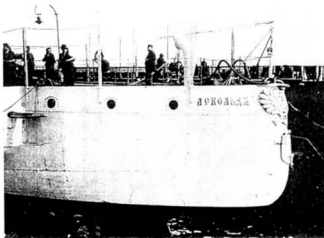
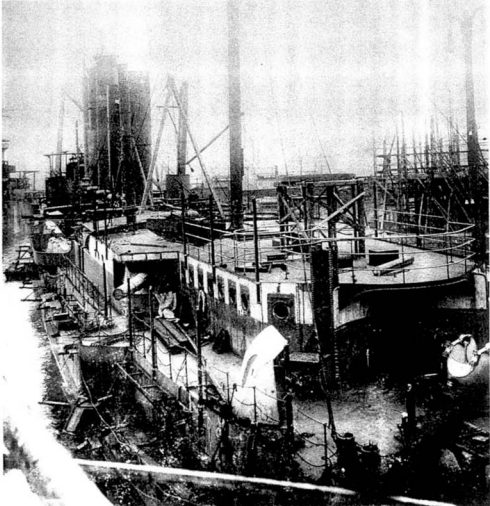
Шпангоуты устанавливались на расстоянии 1100 мм друг от друга. На каждом

пятном шпангоуте стояли водонепроницаемые сплошные флоры. Нумерация шпангоутов, как принято в германском флоте, велась с кормы в нос. Между 115—13 шп. располагалось двойное дно. В машинных отделениях верхнее дно продолжалось вдоль бортов до броневой палубы, образуя продольные переборки на расстоянии 575 мм от наружной обшивки.

Вдоль бортов посередине между крайними динцевыми стрингерами и нижней кромкой броневой палубы шел боковой стрингер, соединявшийся в носовой и кормовой частях с палубами платформ.

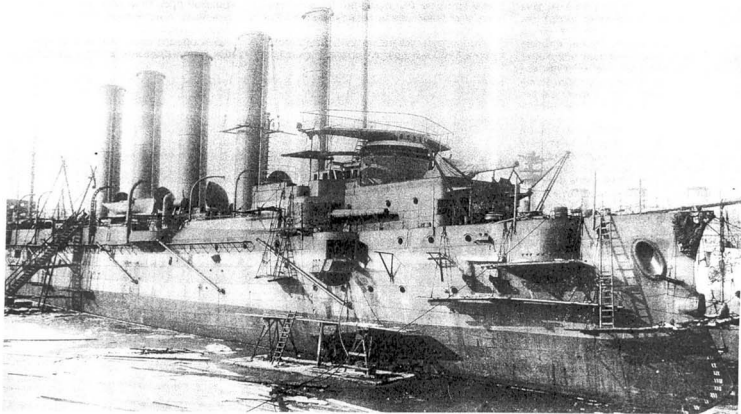
Для обеспечения живучести при боевых повреждениях корпус разделялся

Общ. фото из фотозап. ЦВМА



Вверху: крейсер в достройке, 5 декабря 1900 г. Хорошо видны станок и выкрашенный в белый цвет щит кормового 152-мм орудия.

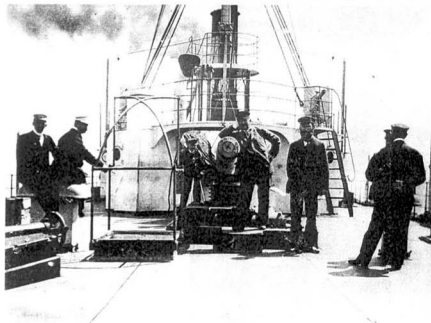
Слева: кормовая часть корабля с названием и кормовым украшением.



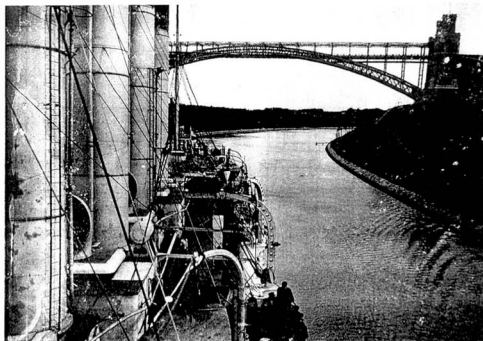
Вверху: «Аскольд» зимой 1900/1901 г.

*Внизу и справа: во время ходовых испытаний.
На палубе крейсера — представители фирмы «Германия».*

Все фото из фондов ЦВММ



**«Аскольд» в Кильском канале,
июнь 1901 г.**



ЦВММ

водонепроницаемыми переборками на 13 отсеков.

Крейсер имел три палубы и платформы: верхнюю (толщиной 9,5 мм в средней части и 7 мм в оконечностях), батареиную или жилую (6 мм) и броневую. На палубах был настлан линолеум: на верхней — толщиной 7 мм, на других — 3,5 мм.

Листы наружной обшивки располагались продольными рядами (поясами). Внутренние килевые пояса, проходящие в середине днища, имели толщину 12 мм в средней части корпуса и 10 мм в оконечностях, бортовые пояса — 8 — 11 мм, а скуловой, ширстречный и у ватерлинии — 13 мм. Кроме того, ширстречный пояс выше бортовых иллюминаторов удалялся листами толщиной 10 мм.

По всей длине корабля у ватерлинии располагались бортовые коффердамы шириной 0,8 м и высотой на 1,2 м выше грузовой ватерлинии. По проекту они должны были заполняться маисовой целлюлозой и служить дополнительной защитой. Предполагалось, что при поступлении воды через небольшие пробойники целлюлоза разбухнет и перекроет течь. Опыты с применением такой защиты на флотах других стран оказались неудачными, и в ходе постройки «Аскольда» МТК принял решение коффердамы оставить пустыми.

Для защиты от коррозии, а также обрешетки водорослями и ракушками, подводная часть корпуса покрывалась патентованной краской «Интернациональ» (красного цвета) фирмы «Гольцауфель». Междупонное пространство изнутри было покрыто слоем порландского цемента толщиной 13 — 50 мм. В местах, где сталь корпуса соприкасалась с медью и ее сплавами (дейдувные трубы, кингстоны), для предотвращения электрохимической коррозии размещались протекторы — цинковые бруски.

Угловые ямы располагались на протяжении 50 — 97 шп. как под броневой палубой, так и на ней, вдоль бортов, и служили дополнительной защитой.

БРОНИРОВАНИЕ

По всей длине корабля от форштевня до ахтерштевня проходила броневая карпасная палуба. Ее нижняя кромка в средней части корпуса шла на 1400 мм ниже грузовой ватерлинии. Над котельными и машинными отделениями верхний край горизонтальной части броневой палубы находился на 390 мм выше ватерлинии. Скосы палубы составляли с горизонтальной ее частью угол в 37 градусов и переходили в нее плавном, с закруглением радиуса 500 мм.

Все отверстия для дымовых труб и вентиляторов имели броневые решетки, а угловые горловины и слусковые люки — броневые крышки. Броневые плиты состояли из двух слоев: нижнего из кораблестроительной стали 10 и 15 мм и верхнего из легированной никелевой брони в 30 и 60 мм. Горизонтальная часть броневой палубы была толщиной 40 (10+30), скосы 75 (15+60) и 100 (10+30+60) мм.

Основа дымовых труб и злеваторы подачи боеприпасов прикрывались от бро-

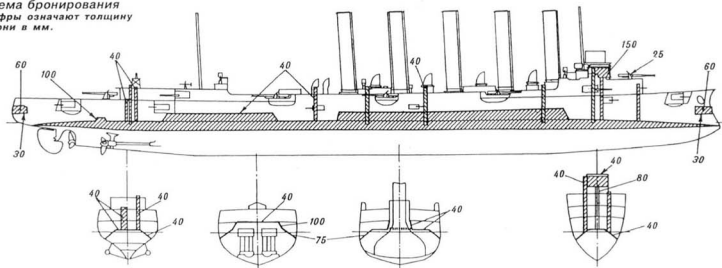
невой до жилой палубы 40-мм вертикальными броневыми плитами. Спуск в рулевое отделение защищался наклонным 100-мм броневым комингсом. Надводные минные аппараты защищались вертикальной 60-мм броней, а снизу и сверху 30-мм горизонтальными палубами.

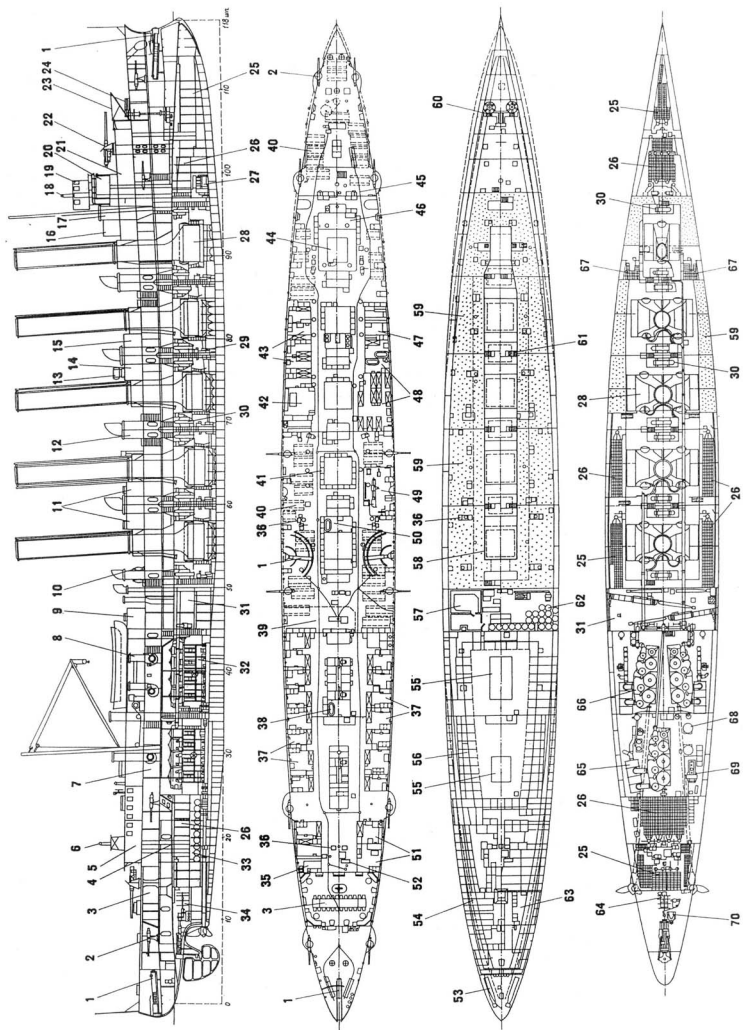
Боевая рубка имела 150-мм вертикальную броню стенок и такой же толщины траверз, прикрывавший вход, а крыша и палуба — 40 мм. Приводы руля, машинных телеграфов, переговорные трубы, выходящие из боевой рубки, помещались в бронированной трубе диаметром 400 и толщиной 80 мм.

КОРАБЕЛЬНЫЕ МЕХАНИЗМЫ И СИСТЕМЫ

Машинно-котельная установка размещалась в двух машинных и пяти котельных отделениях. Три главные четырехцилиндровые вертикальные паровые машины тройного расширения системы фирмы «Германия» работали каждая на свой винт. В переднем машинном отде-

Схема бронирования
Цифры означают толщину
брони в мм.





1 — мина (торпедная) аппарат, 2 — 75-мм орудие на батареей палубе, 3 — кают-компания офицеров, 4 — 40-мм броневая палуба, 5 — помещение командира (адмирала), 6 — главный кормовой компас, 7 — котельное отделение, 8 — котельная шахта (вентилятор), 9 — котельная шахта (вентилятор), 10 — котельная шахта (вентилятор), 11 — офицерский и кондукторский камбуз и хлебопекарня, 12 — шахта вентилятора котельного отделения, 13 — водонапорная цистерна, 14 — командный камбуз, 15 — командные умывальники, 16 — дозорная рубка, 17 — штурманская рубка, 18 — главный носовой компас, 19 — ходовая рубка, 20 — боевая рубка, 21 — командные умывальники и гальюны, 22 — 152-мм орудие, 23 — кранбалка для уборки якоря, 24 — шпильное устройство, 25 — погреб динамомашины, 26 — погреб 152-мм боеприпасов, 27 — отделение носовой динамомашины, 28 — котельное отделение, 29 — питательная помпа, 30 — центробежный вентилятор, 31 — отделение подающих минных аппаратов, 32 — котельное отделение, 33 — погреб 152-мм боеприпасов, 34 — отделение, 35 — буфет, 36 — погреб 152-мм боеприпасов, 37 — одиночные каюты

офицеров, 38 — ванная офицеров, 39 — место походной церкви, 40 — жилые помещения команды, 41 — рундук для матросских чемоданов, 42 — кают-компания кондукторов, 43 — отделение для матросских кондукторов, 44 — сушильня, 45 — котельная шахта (вентилятор), 46 — котельная шахта (вентилятор), 47 — котельная шахта (вентилятор), 48 — газавт и операционная, 49 — механическая мастерская, 50 — ванная судовых механиков, 51 — помещение старшего офицера, 52 — элеватор 75-мм боеприпасов, 53 — запасные мины (торпеды), 54 — провизионные кладовые, 55 — бронированный лок машинного отделения, 56 — машинные запасы, 57 — рефрижераторная камера, 58 — броневое прикрытие оснований дымоходов (40 мм), 59 — угольная яма, 60 — паровая шпильная машина, 61 — выход из котельного отделения через шахту вентиляции, 62 — отделение якорей мин заграждения, 63 — кладовая шпильных запасов, 64 — ручная привод руля, 65 — холодильник (консультатор) паровой машины, 66 — паровая машина, 67 — погреб 47-мм боеприпасов, 68 — опреснитель, 69 — динамомашин в кормовом машинном отделении, 70 — паровая рулевая машина.



Первый командир «Аскольда» капитан 1 ранга Н.К. Рейценштейн.

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ЭЛЕМЕНТЫ КРЕЙСЕРА 1 РАНГА «АСКОЛЬД»

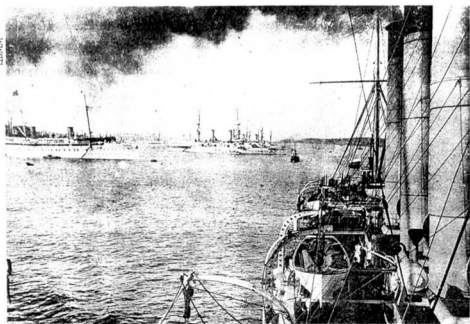
Размеры, м:	
длина по грузовой ватерлинии	130
длина наибольшая	131,2
ширина по грузовой ватерлинии	15
ширина наибольшая	16,87
осадка носом	6,2
осадка на миделе	6,22
осадка кормой	6,3
Водоизмещение проектное, т	5900
Водоизмещение нормальное, т	6000
Метацентрическая высота, м	0,94
Запас топлива, т:	
нормальный	720
полный	1050
усиленный	1250
Расход угля при полном ходе, т/ч	18
Дальность плавания 10-узловым экономическим ходом, миль:	
при полном запасе топлива проектная	6500
при нормальном запасе топлива фактическая	2340
Скорость полного хода, узлов:	
проектная	23
на приемных испытаниях	23
17 сентября 1901 г.	23,83
после ремонта 1911 г.	20
Мощность механизмов, индикаторных л.с.	
проектная	19 000
на приемных испытаниях	
17 сентября 1901 г.	20 434
максимальная	
3 ноября 1901 г.	23 500
Маневренность:	
крейсер мог развернуться на месте с помощью одних машин, не применяя руля. Влияние ветра на скорость хода было незначительно. При ветре свыше 6 баллов скорость снижалась на 10—15%. Время полуциркуляции при переключении руля на борт на скорости 10 узлов — 3 минуты. Минимальный ход, на котором корабль хорошо слушался руля — 10 узлов.	

лении располагались машины, именовавшиеся «бортвыми». В заднем (кормовом) машинном отделении находилась машина, работавшая на средней винт. Правый и левый винты вращались в сторону, противоположную с бортом, средний же был левого вращения. Каждая машина имела холодильник с охлаждающей поверхностью 1980 кв.м, по одному цилиндру высокого и среднего и по 2 цилиндра низкого давления. Диаметры цилиндров составляли 930, 1440 и 1630 мм соответственно, а ход поршня 950 мм. Пар для машин давали 9 котлов Торникрофта-Шульца, 8 из которых размещались попарно в четырех котельных отделениях, а 1 — в пятом. Наибольшее допустимое давление пара составляло 17 кг/кв.см, общая поверхность колосников — 107 кв.м, а общая нагревательная поверхность котлов — 5020 кв.м (большого котла — 580 кв.м, малого — 480). Вес одного котла с водой равнялся 46,2 т (39 т без воды), паропроизводительность — 21,2 т/ч, КПД — 60%, расход угля 1 кг/и.л.с. в час, допустимое давление воздуха при форсированной работе — 80 мм водяного столба. Для снабжения котлов водой в каждом котельном отделении стояли по две поршневые помпы системы Вира.

Для откачивания больших масс воды, поступающей через пробойку, служила водоотливная система. На «Аскольде» она отличалась от кораблей более ранней постройки отсутствием единой магистральной трубы, проходившей вдоль всего корпуса. При старой системе все водоотливные средства могли откачивать воду из любого отсека. Однако после нескольких случаев, когда при навигационных авариях магистральная труба повреждалась (например, авария броненосца «Гангут» в 1896 году, гибель его в 1897-м), в русском флоте предпочли автономизацию водоотливных средств по отсекам. На «Аскольде» любой из отсеков осушался от воды собственными водоотливными средствами. Во всех котельных отделениях и в пятом и одиннадцатом отсеках стояли центробежные водоотливные насосы (турбины) с электрическим приводом. В дополнение к турбине на верхней и батареей палубах стояли четыре ручных помпы Стона.

Для удаления из отсеков небольшого количества воды предназначалась осушительная система, состоявшая из специальных трубопроводов и паровых поршневых насосов Вортингтона, имевшихся в каждом отсеке. Они были способны откачивать остатки воды, которые уже не могли забирать турбины водоотливной системы из льял бортовых отсеков и двойного дна.

Система затопления погребов обеспечивала их заполнение водой в течение 15 минут. Вода поступала в погреба самотеком при отпирании затопного кингстона. Штоки клапанов были выведены в батарею палубу и имели нависающиеся крышки с замками для предотвращения несанкционированного затопления. Система трубопроводов и клапанов позволяла затопить как каждый погреб в отдельности, так и целые группы смежных погребов. Удалялся же вода через спускные клапаны в междупное пространство, а затем с помощью осушительной системы за борт.



«Аскольд» в Кильской бухте, 1901 г. На кормовом флагштоке крейсера — государственный флаг России, так как корабль официально еще не вступил в строй флота. Слева — яхта кайзера Вильгельма II «Гогенцоллерн».

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ НАГРУЗКИ

Статья нагрузки	Вес, т	Водоизмещение, %
Корпус	2300	38,3
Машинно-котельная установка	1270	21,2
Нормальный запас угля	720	12
Бронирование	705	11,8
Вооружение	585	9,7
Запасы	420	7
Всего:	6000	100

Противопожарная система включала в себя магистральную трубу, проходящую под броневою палубой и разобщающуюся с помощью клинкетов на три независимые части. Отростки труб, выходящие выше броневою палубы к пожарным рождкам, в случае боевых повреждений могли отключаться специальными клинкетам. Воду в пожарную магистраль подавали насосы Вортингтона осушительной системы, которые в данном случае использовались как трюмно-пожарные пом-

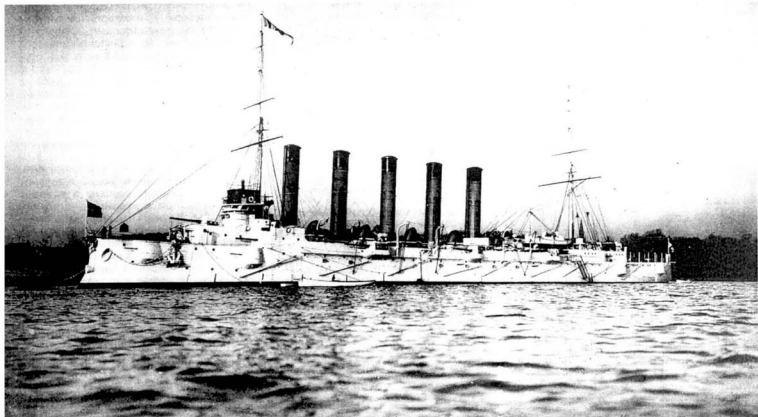
пы. Для противопожарных целей могли применяться и ручные помпы Стона. Для тушения пожаров в угольных ямах с помощью пара имелись специальные паропроводы от главных котлов. Чтобы облегчить выход людей из машинных и котельных отделений при больших пожарах, в выходных шахтах предусматривались душевые воронки, создающие водяную завесу.

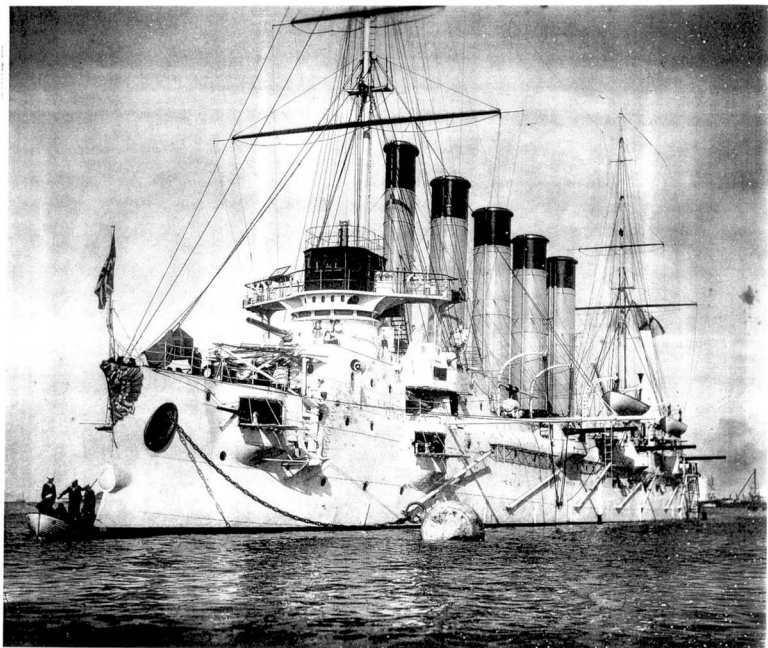
Водоснабжение корабля обеспечивалось несколькими системами: забор-

ной, пресной мытьевой и питьевой воды. Система заборной (морской) воды снабжала водой ванны, гальюны, душевые в котельных отделениях. Система береговой пресной воды снабжала умывальники, баню, прачечную, лазарет, буфеты, камбузы. Система опресненной воды (питьевой), получаемой корабельными опреснителями, подавала воду в баки для питья, буфеты, камбузы и т.д. Роль водонапорных башен на крейсере выполняли цистерны, расположенные над верхней палубой на надстройках. С помощью помпы вода закичивалась в цистерны, а оттуда самотеком поступала потребителям. Запас пресной воды (53 т) хранился в покрытых цементом цистернах междудоного пространства и был рассчитан на 17 суток. Кроме этого, имелся запас воды для мытья — 83 т. Крейсер брал нормальный запас в 123 т котельной воды. При работе пяти котлов его хватало на 10 дней 15-узлового хода. Полный запас котельной воды (370 т) мог обеспечить плавание в течение месяца. В кормовом машинном отделении стояли два опреснителя заборной воды, дававшие в сутки 280 т пресной воды для котлов и для питья. Водопроводы и цистерны мытьевой, питьевой и котельной воды не сообщались друг с другом.

Жилые и служебные помещения крейсера обогревались системой парового отопления низкого давления. Пар из главных котлов давлением, уменьшенным до двух атмосфер, по паропроводам поступал в батареи (грелки). Отработавший пар конденсировался и по трубам отводился в цистерны пресной воды. В офицерских каютах, салонах и кают-компаниях паровые грелки закрывались мраморными досками.

Система вентиляции на крейсере делилась на естественную и искусственную.





При ее проектировании (так же как и в случае с водоотливной и осушительной системами) было выполнено требование избежать прорезания трубами главные и по возможности второстепенные переборки. В каждом отсеке имелись свои вентиляторы. Особое внимание уделялось вентилированию машинных и котельных отделений, где нестерпимая жара делала невыносимой и без того тяжелую работу кочегаров и машинистов. В кочегарках стояли по два нагнетательных центробежных вентилятора системы Блэка с паровым приводом. Каждое машинное отделение вентилировалось одним нагнетательным и одним вытяжным центробежным вентиляторами с электрическим приводом. В помещениях над котельными отделениями использовался эффект увеличения естественной тяги от нагревания вентиляционных шахт горячим воздухом. Под броневой палубой в нос и в корму от машинных и котельных отделений вентиляция осуществлялась винтовыми электрически-

ми вентиляторами. Помещения выше броневой палубы имели естественную вентиляцию, исключение составляли сушилки для белья, провизионные погреба и помещения малых динамо-машин.

В связи с тем, что бездымный порох выделял эфирные газы и при повышении температуры разлагался, в артиллерийских погребах работала отдельная вентиляция с охлаждением нагнетаемого воздуха. В вентиляционных трубах, ведущих в погреба, для предупреждения попаданий молнии, были установлены изоляторы. Требовали особого внимания и периодической вентиляции и угольные ямы, где не исключалась возможность самовозгорания угля, выделяющего легко воспламеняющиеся газы. Для контроля за температурой во всех угольных ямах были устроены специальные терматурные трубки, идущие от дна ям до батарейной палубы.

Артиллерийское вооружение

При вступлении в строй крейсер имел по двенадцать 152-мм и 75-мм орудий, восемь 47-мм и три 37-мм пушек Гочкиса, две десантные 63,5-мм пушки Барановского и два пулемета.

152-мм (шестидюймовые) орудия образца 1891 г. изготовлялись на Обуховском заводе по лицензии французского инженера Канэ и находились на верхней палубе и носовой надстройке. 75-мм (трехдюймовые) орудия системы Канэ образца 1891 г. на установках конструкции Меллера располагались на батарейной палубе без штов.

Шесть 47-мм орудий системы Гочкиса образца 1896 г. устанавливались стационарно, а два — на съемных станках — могли переноситься на два паровых катера. Аналогично два 37-мм Гочкиса образца 1896 г. можно было снять и использовать на баркасах крейсера.

Два 63,5-мм орудия Барановского образца 1882 г. на колесном лафете предназначались для корабельного десанта. Их небольшой вес позволял выгружать их с крейсера стрелой на баркас или катер и вручную доставлять на берег. Располагались они на верхней палубе — как и два пулемета системы Максим.

Боекомплект для 152-мм орудий рассчитывался на 3 часа боя по 180 выстрелов на орудие, для 75-мм — на 2,5 часа боя по 650 выстрелов. Боекомплект главного калибра состоял из 564 бронебойных, 564 фугасных, 624 чугунных, 372

Слева: в Кильской бухте перед уходом в Россию.

Вверху: «Аскольд» на Большом Кронштадтском рейде.



сегментных снарядов, а 75-мм: 1500 бронебойных и 2116 чугунных. После русско-японской войны чугунные и сегментные снаряды заменили фугасными.

Артиллерийский боезапас хранился в 12 погребах (шесть из них предназначались для 152-мм, три для 75-мм и три для малокалиберной артиллерии). Общая вместимость: 2204 — 152-мм, 3616 — 75-мм, 5990 — 47-мм, 1620 — 37-мм выстрелов.

Подача снарядов, зарядов и унитарных патронов из погребов осуществлялась 14 электрическими элеваторами (восемь для главного калибра и по три для 75-мм и малокалиберных орудий) или резервным способом — ручными лебедками. В случае выхода их из строя предусматривалась ручная подача с помощью талей, но скорость подачи элеваторами была в три раза выше.

Боезапас хранился в погребах и подавался на палубы в бестеках. От элеваторов к орудиям бестеки по рельсовым путям растаскивались матросами вручную. Хранение боезапаса в бестеках обеспечивало высокую скорость подачи, но сокращало полезный объем погребов.

Специальных приспособлений для погрузки снарядов на корабль не было, их либо грузили вручную по трапам с баржи или со стенки, либо через открытые порты 75-мм орудий.

На верхнем мостике и кормовой надстройке размещались два дальномера

Барра и Струда. Управление артиллерийским огнем из боевой рубки обеспечивала электрическая система фирмы Н.К.Гейслера.

С учетом углов обстрела орудий и расположения бронирования наивыгоднейшими для артиллерийского боя крейсера были курсовые углы от 45 до 60 градусов обоих бортов.

За время службы корабля артиллерийское вооружение изменялось: в осажженном Порт-Артуре были оставлены два 75-мм, два 47-мм орудия, пулеметы и обе пушки Барановского. Впоследствии два порта 75-мм орудий заделали. Во время первой мировой войны сняты два 47-мм и установлены

На палубе крейсера летом 1902 г. В центре сидит вице-адмирал К.П.Никонов, слева от него — капитан 1 ранга Н.К.Рейценштейн. В третьем ряду слева — заведующий опытовым бассейном, будущий академик А.Н.Крылов.

два 57 английских и два 47-мм французских зенитных орудия и четыре пулемета.

МИННОЕ ВООРУЖЕНИЕ

Крейсер имел шесть минных аппаратов калибром 381 мм для стрельбы минами Уайтхеда. На батарейной палубе в диаметральной плоскости располагались

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ОРУДИЙ

	152-мм	75-мм	47-мм	37-мм
Длина ствола, клб.	45	50	43	23
Максимальный угол возвышения, град.	20	20	10	11
Максимальная дальность стрельбы, кбт.	63	42	25	15
Начальная скорость снаряда, м/с	790	820	700	440
Скорострельность, выстр./мин	6	8	19	20
Масса установок, т	13,5	2,9	0,8	0,17
Масса бронебойного снаряда, кг	45	4,9	1,5	0,5
Масса заряда, кг	12,9	1,6	0,4	0,035

носовой и кормовой аппараты с воздушной системой стрельбы. Из четырех бортовых аппаратов два подводных системы Армстронга имели воздушную, а два надводных Путиловского завода — пороховую систему стрельбы. Носовой, кормовой и подводные ТА были стационарными, надводные бортовые могли поворачиваться на яблоневом шарнире в пределах 45° впереди и 35° позади траверза. В боевой рубке имелись прицелы для каждого аппарата, команда на выстрел передавалась электрическими указателями. Кроме того, каждый аппарат снабжался визирным портом с минным прицелом, позволявшим вести самостоятельную стрельбу.

На борту хранились 14 мин Уайтхеда, 12 — у аппаратов на поворотных стеллажах, а две запасные для подводных аппаратов в кормовом минном отделении.

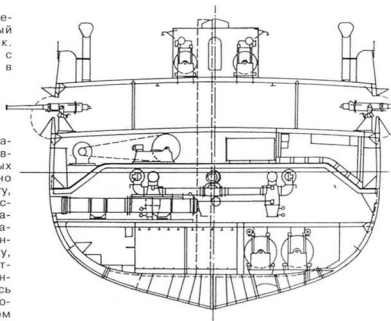
Для вооружения паровых катеров имелись два съемных аппарата и металлические мины. Баллоны мин и аппаратов воздушной системой стрельбы наполнялись сжатым воздухом с помощью трех насосов (компрессоров) Шварцкопфа, располагавшихся ниже броневой палубы. На перезарядку аппарата требовалось 10 минут. После русско-японской войны бортовые надводные аппараты демонтировали.

В специальном минном погребе в кормовой части хранились 35 мин заграждения образца 1898 г. Для их постанов-

ки на борту размещался разборный минный плотик. Мины были сняты с крейсера еще в Порт-Артуре.

Для защиты от самодвижущихся мин (торпед) «Аскольд» имел съемное сетевое заграждение, состоявшее из стальных шестов, шарнирно крепившихся к борту, стальных сетей и основы. При постановке шести устанавливались перпендикулярно к борту, раскреплялись оттяжками и к их концам подвешивалась сеть. Ее двадцать полотнищ размером 7,6х6 м состояли из сплетенных металлических колец диаметром 152 мм. По-походному шести раскреплялись вдоль борта, а свернутые сети укладывались на полках.

К минному вооружению относилось и все электрооборудование. На крейсере источником электроэнергии служили шесть паровых динамо-машин фирмы «Сименс и Гальске» общей мощностью 336 кВт. Четыре из них, мощностью по 67 кВт, располагались под броневой па-

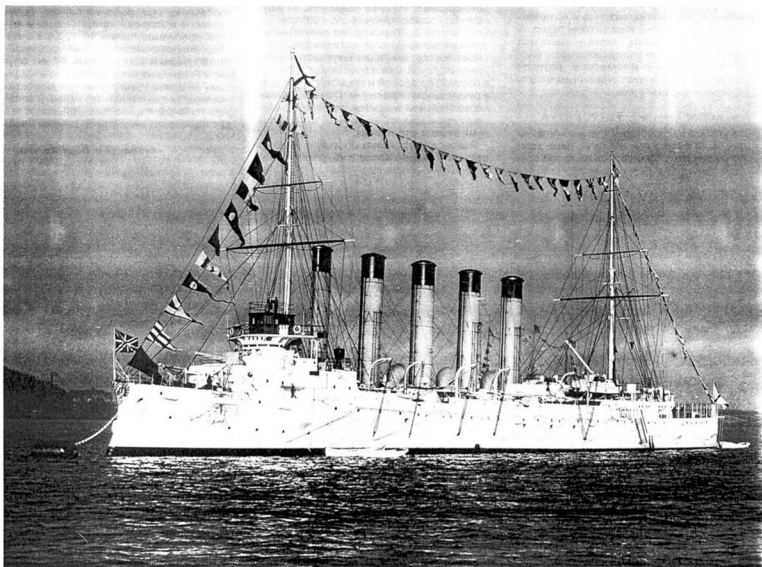


Сечение по 48-му шпангоуту (см. в корму).

лубой, а две (по 34 кВт) — в отдельной рубке на верхней палубе.

Корабельная электрическая сеть постоянного тока напряжением 105 В состояла из трех кольцевых магистралей — для питания электродвигателей, освещения и прожекторов. Потребителями электроэнергии являлись лебедки элеваторов, водоотливные насосы, 723 электрические лампочки, машинные и

«Аскольд» на параде во флагах расцвечивания, 1902 г.



«АСКОЛЬД»
с поставленными
противоминными
сетями.

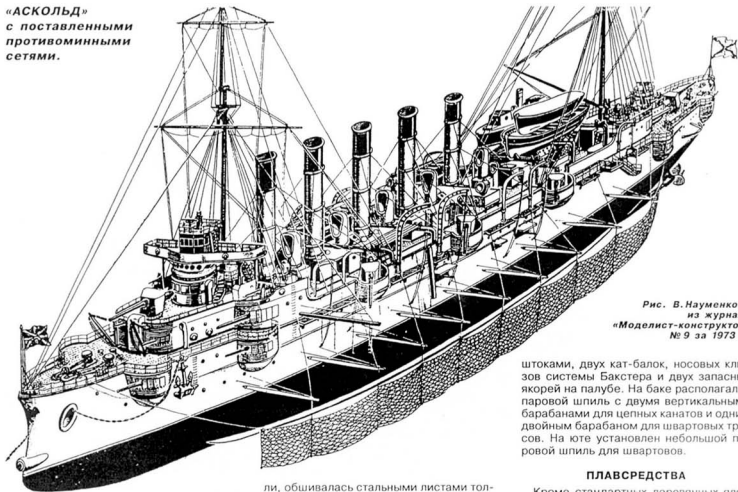


Рис. В. Науменкова
из журнала
«Моделист-конструктор»
№ 9 за 1973 г.

рулевые телеграфы, минные и артиллерийские указатели, индикаторы положения руля, телефоны, звонки, колокола громкого боя, шесть прожекторов системы Манжеса с диаметром зеркала 75 см с ручным и дистанционным электрическим управлением.

КОРАБЕЛЬНЫЕ УСТРОЙСТВА

Рулевое устройство. Рули на «Аскольде» были балансирного типа, рама каждого руля изготавливалась из литой ста-

ли, обшивалась стальными листами толщиной 8 мм и заполнялась пробкой. Паровая рулевая машина позволяла на полном ходу переключать руль с борта на борт за 30 с. Управление золотником рулевой машины осуществлялось с четырех постов, имевших штурвалы с гидравлическим и электрическим приводом: в боевой, в ходовой и кормовой рубках и в румпельном отделении. При неисправности паровой машины управление рулем переводилось на ручной штурвал в румпельном отделении.

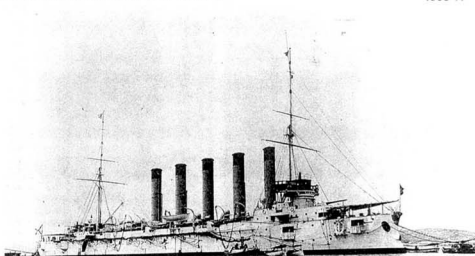
Якорное устройство состояло из двух станковых якорей Холла с убирающимися

штоками, двух кат-балок, носовых клюзов системы Бакстера и двух запасных якорей на палубе. На баке располагался паровой шпиль с двумя вертикальными барабанами для цепных канатов и одним двойным барабаном для швартовых тросов. На юте установлен небольшой паровой шпиль для швартовых.

ПЛАВСРЕДСТВА

Кроме стандартных деревянных ялов и вельботов, крейсер нес два стальных паровых катера, рабочий баркас, полубаркас и моторный катер. Паровые катера водоизмещением по 12,25 т были способны полным ходом 9,35 узла пройти 180 миль и вооружались 47-мм орудием Гочкиса на носу и пулеметом «Максим» на корме. Вместо орудия мог устанавливаться метательный минный аппарат. Рабочий баркас был приспособлен для перевозки десантного орудия Бара-

«Аскольд» в Порт-Артуре,
1903 г.



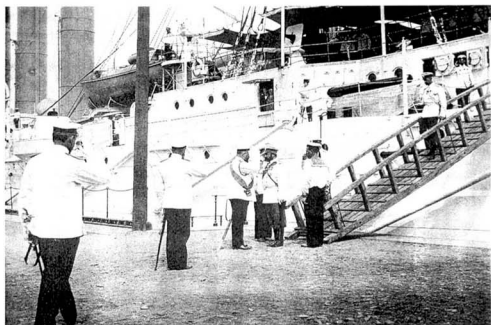
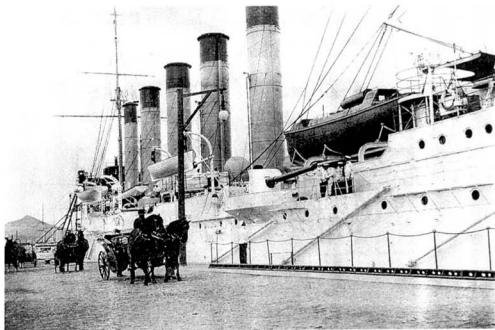
новского, а два полубаркаса вооружены 37-мм пушками Гочкиса. Для постановки мин имелся разбортный минный плотик образца Черноморского флота, поднимавший шесть мин. На его сборку и спуск на воду требовалось 20 минут и еще десять на погрузку мин.

ЭКИПАЖ

При вступлении в строй штатная комплектация крейсера выглядела так: 21 офицер, 9 кондукторов, 550 нижних чинов (унтер-офицеров, матросов). В годы первой мировой войны: 19 офицеров, 11 кондукторов, 620 нижних чинов.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА ПРОЕКТА

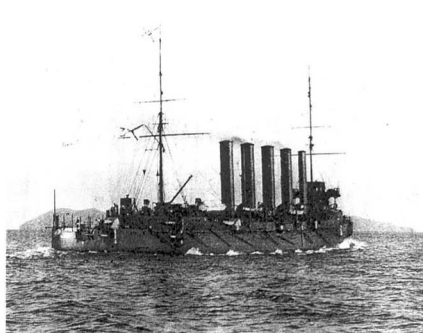
Достоинства и недостатки дальних разведчиков программы 1898 года в большей степени определялись «программой проектирования», чем разработчиками проектов, связанных жесткими требованиями. Главным недостатком «Аскольда» и его собратьев было отсутствие броневое пояса по ватерлинии. Опыт русско-японской войны показал, что угольные ямы и бортовые коффердамы не могут служить достаточной защитой от попаданий в районе ватерлинии снарядов калибра от 152 мм и выше. Даже если скоп броневой палубы оставался неповрежденным, вода через деформированные взрывом горловины, отверстия выбитые или ослабленные заклепки, разошедшиеся швы палуб и переборки затопляла несколько бортовых отделений и постепенно фильтровалась в соседние. Пробоины, полученные «Аскольдом» и «Дианой» у ватерлинии в бою 28 июля 1904 года, были главной причиной их интернирования в Шанхае и Сайгоне. После войны сама идея защиты жизненных частей крейсеров лишь карпасной броневой палубой вместо поясной брони была подвергнута критике. Так, преподаватель военно-морской академии Н.Л.Кладов писал: «Что же касается до больших бронепалубных крейсеров, то бесполезность их вне всякого сомнения, да об этом и не стоит распространяться, так как это было решено задолго еще до этой войны во всех флотах, за исключением, к сожалению, русского» [4]. Это мнение разделял и капитан 1 ранга Л.Ф.Добровольский, командовавший крейсером «Олег» в Цусимском сражении. Действительно, Германия не воспроизвела в своем флоте ни «Аскольда», ни «Богатыря», продолжая строить хорошо защищенные броненосные крейсера с сильной артиллерией и «малые» крейсера со 105-мм артиллерией водоизмещением около 3000 т. Также в американском флоте не поспешили на проект «Варяга». Однако следует помнить, что, определяя основные элементы будущих крейсеров, специалисты МТК исходили из того, что дальний разведчик должен быть сильнее и быстрее японских крейсеров типа «Такасаго» и английских типа «Аргонавт», то есть не предназначался для боя с броненосными крейсерами, уходить от них благодаря преимуществу в скорости. Тогда сравнение с современными бронепалубными крейсерами аналогичного водоизмещения будет в пользу «Аскольда». Главные противники — крейсера «Такасаго», «Читосе», «Касаги», «Иосино» на испытаниях



развили довольно высокую скорость — до 23 узлов, но при минимальной нагрузке и значительной форсировке котлов. Русские корабли испытывались в более жестких условиях, что могло давать разницу в ходе до двух узлов. По мощности артиллерийского огня «Аскольд» превосходил этих соперников, а тем более бронепалубные крейсера меньшего водоизмещения («Ютова», «Нийтака» «Цусима»). Английские же крейсера типа «Гермес», являвшиеся развитием и продолжением типа «Аргонавт», вступили в строй в 1900 году (водоизмещение 5600 т, скорость — 20 — 21 узел, вооружение — 11 — 152-мм, 9 — 76-мм, 6 — 47-мм орудий и 2 торпедных аппарата). Еще два таких же крейсера — «Челленджер» и «Энкаунтер» были спущены на воду в 1902 году и вступили в строй в 1905-м. Более того, в Англии параллельно строились большие бронепалубные крейсера в 11 000 т типов «Дайдем» и «АргонAUT» с 16 152-мм, 14 76-мм орудиями и скоростью 20 — 21 узел. Во Франции в 1901 году бронепалубный крейсер «Шаторено» развил 24

Встреча военного министра генерала А.И.Куропаткина в Порт-Артуре, 30 апреля 1903 г. Обратите внимание: паровой катер «Аскольда» уже перекрашен в защитный серо-оливковый цвет.

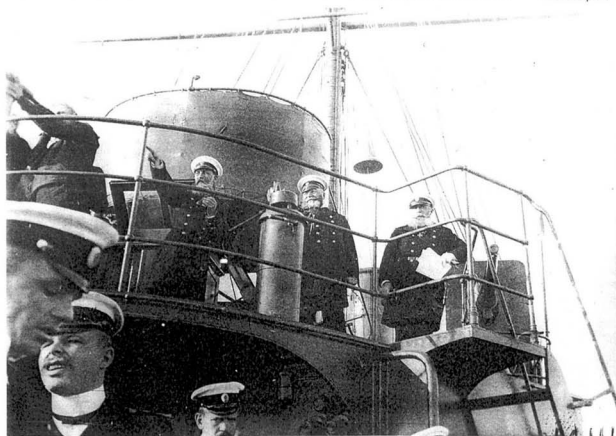
узла при водоизмещении около 8000 т, но он уступал нашим крейсерам в вооружении, имея 2 165-мм, 6 140-мм и 10 47-мм орудий. Такое же вооружение было у вступившего в строй годом позже «Гишена», развившего во время 4-часового испытания среднюю скорость 23,55 узла. Следующий «Жоржен де ла Гравьер» при водоизмещении 5685 т вооружался 8 165-мм и 10 47-мм орудиями, имел скорость более 21 узла. Таким образом, в оценке Кладовых бронепалубных крейсеров содержалась неточность: их строили в крупнейших морских державах. А при сравнении «Аскольда» с современными ему бронепалубными крейсерами можно обоснованно сделать вывод, что он превосходил их по большинству элементов.



У берегов Квантуна, под флагом наместника, октябрь 1903 г. Крейсер перекрашен в боевой серо-оливковый цвет.

На кормовом мостике «Аскольда». В центре — наместник на Дальнем Востоке вице-адмирал Е.И. Алексеев, слева — командир крейсера Н.К. Рейценштейн, справа — начальник эскадры флота Тихого океана вице-адмирал О.В. Старк. Октябрь 1903 г.

Все фото из фондов ЦВММ

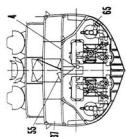


Теперь сравним «Аскольд» с построенными по одному с ним заданию «Варягом» и «Богатырем». Быстрее всех вступил в строй «Варяг», но он оказался и самым дорогим: его полная стоимость вместе с вооружением и боезапасом — 6 млн. руб., «Аскольда» — 5 млн., «Богатыря» — 5,5 млн. В рамках условий «программы проектирования» менее удачно решили проблему защиты артиллерии американцы на «Варяге», где 152-мм орудия даже не имели щитов. Наиболее защищенной была артиллерия «Богатыря»: 4 152-мм орудия — в башнях, столько же — в казематах и лишь еще 4 — в палубных установках. Однако с точки зрения управления огнем лучшим расположением орудий отличался «Аскольд». Все его 152-мм пушки располагались на верхней палубе, а 75-мм — палубой ниже. На «Богатыре» же 152-мм и 75-мм орудия в средней части стояли вперемежку, что затрудняло управление их стрельбой. У «Богатыря» в бортовом залипе могло участвовать восемь орудий главного калибра, у «Аскольда» — семь, у «Варяга» — шесть. Но из-за того, что скорострельность башенных орудий «Богатыря» была вдвое ниже палубных установок, «Аскольд» фактически лидировал по весу залпа.

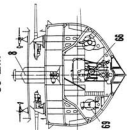
Проектируя «Аскольд», специалисты фирмы «Германия», опасаясь невыполнения условий контракта по скорости, излишне заузили корпус и пытались максимально

Крейсер 1 ранга «АСКОЛЬД» 1st rank cruiser «ASKOLD»

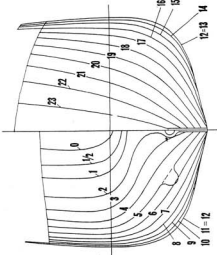
40 шп.



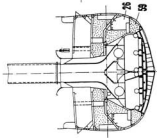
30 шп.



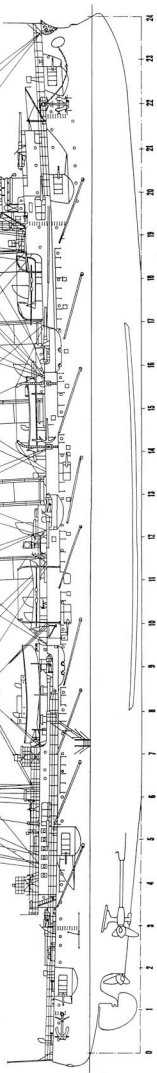
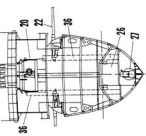
Проекция «Корпуса»
(уменьшена в 2 раза для сопоставления с общей впакой)



64 шп.

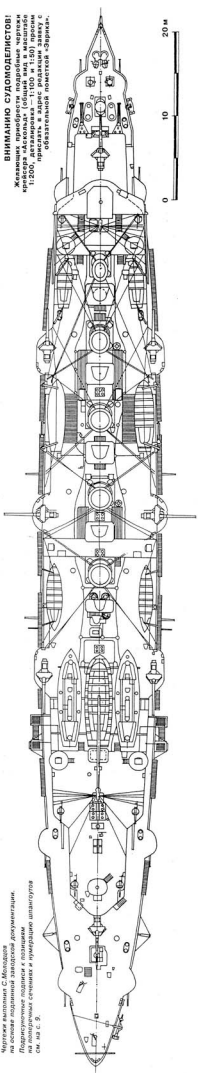


98 шп.



Чертежи составлены С. Мельниковым
на основе подлинных западных документов.
Подписанные подписи к осям
и стрелкам в осях и меткам шпигула
см. на с. 9.

ВНИМАНИЮ СУДОДЕЛИТЕЛЕЙ!
Желательно, чтобы чертежи
кресла «Аскольд» (общая вид и в масштабе
1:200, плановый вид в масштабе
1:500, разрезный вид в масштабе
1:500) были бы обязательной пометкой «Эрмитаж».



облегчить корабль. По требованиям МТК и наблюдающей комиссии в ходе постройки были усилены некоторые конструкции, выполнены дополнительные подкрепления, в результате чего вес корабля оказался на 83 т больше, чем в первоначальном проекте. В ходе эксплуатации «легкость постройки» давала о себе знать вибрацией и, как тогда говорили, тем, что корпус «дышал» на большом ходу. В 1903 году в корме лопнули два флора и пришлось выполнять дополнительные подкрепления. Торпильность строителей лишила «Аскольд» полубака, который предлагал кораблестроительный отдел МТК, и поэтому на встречной океанской волне он зарывался носом в воду.

По условиям обитаемости «Аскольд» отличался от своих современников в худшую сторону (имел узкие проходы, менее удобные кубрики). Зато конструкция и качество изготовления механической установки крейсера были выше всяческих похвал. Котлы и машины зарекомендовали себя надежными и очень экономичными. В качестве подтверждения можно привести хотя бы такой факт, что на 18 500 миль, пройденных «Аскольдом» в 1902 году, было израсходовано 7300 т угля, в то время как «Варягу» на путь в 8000 миль потребовалось 8000 т! Забегая вперед, заметим, что именно благодаря прекрасной машинной установке «Аскольд» смог совершить свой знаменитый прорыв в бою 28 июля 1904 года.

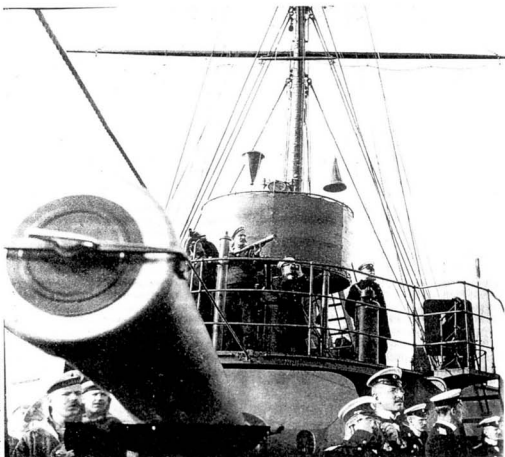
В ПОХОДАХ И БОЯХ

27 января 1902 года крейсер покинул Кильскую бухту и через два дня вошел в аванпорт порта Императора Александра III (Либаву), где простоял до 1 мая, а затем присоединился к отряду кораблей под командованием контр-адмирала Г.П.Чухина, шедшему с Дальнего Востока в Кронштадт. В течение лета на «Аскольде» провели прогрессивные испытания, отстрел минных аппаратов, установили ряд механизмов, приборов и устройств, в том числе станцию беспроволочного телеграфа.

Приняв полный боекомплект и запасы, 3 сентября «Аскольд» навсегда покинул Кронштадт и направился на Дальний Восток для усиления эскадры Тихого океана. На переходе исследовались маневренные и ходовые качества крейсера, определялся оптимальный режим работы котлов и главных механизмов. В начале перехода на борту корабля для исследования деформаций конструкции корпуса на океанских волнах находились знаменитый кораблестроитель, будущий академик А.Крылов.

Попутно выполнив ряд дипломатических миссий в портах Персидского залива, «Аскольд» 13 февраля 1903 года встал на якорь на рейде Порт-Артура. Трудный переход по морям трех океанов завершился блестяще.

Благодаря удачной конструкции, высокому качеству изготовления и грамотной эксплуатации машины крейсера работали превосходно. Сразу после похода на контрольном выходе с обшившей в тропических морях подводной частью «Аскольд» легко развил контактную мощность и на крупной волне показал скорость свыше 20 узлов. Хорошо зарекомендовали себя и 9 двойных котлов кон-



ОГА, фото из флота США

струкции Т.Шульца. Они оказались надежнее и экономичнее большинства котлов других систем, установленных на крейсерах русского флота.

В соответствии с программой плавания судов эскадры «Аскольду» в 1903 году надлежало стоять в вооруженном резерве пять месяцев и зимовать во Владивостоке. Но обстановка на Дальнем Востоке накалялась, подготовка Японии к войне становилась все более очевидной, как и превосходство ее флота.

Пока в Морском министерстве пыта-

Вверху: адмиралы Алексеев и Старк на кормовом мостике «Аскольда». **Внизу:** Алексеев, Рейценштейн и офицеры крейсера наблюдают за маневрами эскадры. Октябрь 1903 г.

лись ускорить достройку и отправку на Восток кораблей программы 1898 года, русский МИД предпринимал попытки ослабить напряженность дипломатическими усилиями. По просьбе министерства в распоряжение посланника в Японии А.П.Извольского был выделен «Аскольд».



В рамках этой «дипломатической» экспедиции крейсер побывал в Нагасаки, Иокогаме, Кобе, посетил китайский порт Таку, английскую колонию на территории Китая — Вейхайвей и германскую — Циндао и 30 апреля 1903 года вернулся в Порт-Артур.

Но уже 3 мая «Аскольд» вместе с крейсером «Новик» снова вышел в море. Их путь лежал во Владивосток — для встречи военного министра, генерала от инфантерии А.Н. Куропаткина. С «Аскольда» министр осмотрел бухты Приморья и 28 мая прибыл в японский порт Симоносеки, откуда вместе со святой на поезде уехал в Токио, а «Аскольд» и «Новик» перешли в Кобе. С приятным трудом дипломатической миссии поход продолжился. Посетив Нагасаки, крейсера направились в Порт-Артур, куда благополучно прибыли 17 июня под гром салютов и звуки оркестра.

В Порт-Артуре Куропаткин осмотрел укрепления крепости, войска гарнизона, побывал на кораблях эскадры и провел ряд совещаний с местным командованием по вопросам обороны Порт-Артура и Дальнего Востока. По возвращении в Петербург он поблагодарил управляющего Морским ведомством вице-адмирала Ф.К. Авелана за предоставленные крейсера, причем добавил: «Считаю прият-

ным долгом засвидетельствовать о той сердечной заботливости, которой я и мои спутники были окружены во время плавания».

В Порт-Артуре экипаж наконец-то получил отдых после напряженного, особенно для машинной команды, плавания. Во время «дипломатических» походов «Аскольд» подтвердил репутацию лучшего крейсера эскадры: машины и котлы работали безупречно. Напряженная служба корабля явилась серьезной проверкой всех механизмов и частей, показала хорошее качество проектирования и постройки, высокий уровень эксплуатационного обслуживания.

Месяц крейсер находился в вооруженном резерве, но 31 июля снова вступил в кампанию. Наместнику на Дальнем Востоке вице-адмиралу Е.И. Алексееву понадобилось срочно следовать во Владивосток для решения вопросов подготовки Приморского края к обороне. Переход прошел превосходно. Вице-адмирал Алексеев, поблагодарив команду за отличную службу, съехал на берег. На «Аскольде» же усиленно занялись боевой подготовкой.

19 августа в заливе Петра Великого крейсер выполнил учебную стрельбу по щиту на скорости 18 узлов при ветре 3 — 4 балла. Хотя видимость была неважной



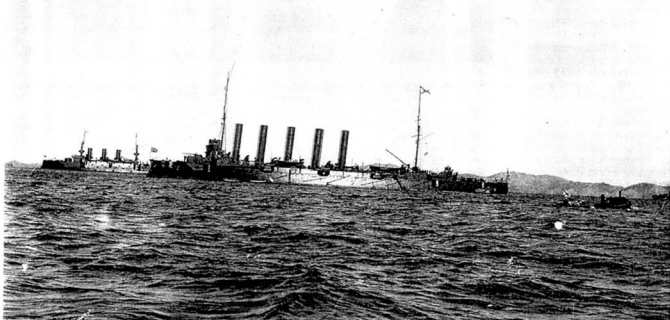
Капитан 1 ранга К.А. Грамматчиков, командовавший крейсером в 1904–1905 гг.

Слева: «Аскольд» под флагом наместника в бухте Дальневосточной. У борта — угольные шаланды.

(временами щит скрывался в тумане), коммандоры «Аскольда» показали хорошие результаты: из 36 выпущенных 152-мм снарядов в цель попали 7, из 36 75-мм — 12 и из 40 47-мм — 5. Любопытно сравнить эти цифры с результатами аналогичной стрельбы «Варяга», выполненной им 16 декабря 1903 года (последние учения перед его знаменитым боем). Хотя «Варяг» вел огонь, идя с меньшей скоростью (12,5 узла), из тех же 36 выпущенных 152-мм снарядов, 33 75-мм, 56 47-мм и 20 37-мм в щит попало всего три: один 75-мм и два 47-мм [5].

23 августа в составе отряда под командованием контр-адмирала Э.А. Штакельберга «Аскольд» вместе с крейсерами «Россия», «Громобой», «Богатырь» снялся с якоря и отправился в поход по Японскому морю с посещением порта Хакодате на о. Хоккайдо. После возвращения и недельной стоянки во Владивостоке

«Аскольд» на внешнем рейде Порт-Артура. Слева на заднем плане — броненосец «Пересвет».



«Аскольд» 10 сентября снова вышел в море, на этот раз в составе эскадры из 6 броненосцев и 5 крейсеров. Переход до Порт-Артура был совмещен с маневрами, в которых приняли участие сухопутные войска Квантунского полуострова и крепости Порт-Артур [6].

Последним важным для «Аскольда» событием мирного времени стала смерть командира. 17 января 1904 года назначенный начальником отряда крейсеров Н.К. Рейценштейн (вместо заболевшего Э.А. Штакельберга) сдал корабль капитану 1 ранга К.А. Грамматчикову, бывшему командующему 2-го отряда миноносцев.

Между тем отношения России с восточным соседом с каждым днем обострялись все больше. И развязка не заставила себя ждать...

Вечером 26 января 1904 года японские миноносцы без объявления войны атаковали русскую эскадру на внешнем рейде Порт-Артура. По миноносцам тут же открыли ответный огонь, но три торпеды все же поразили эскадренные броненосцы «Цесаревич» и «Ретвизан» и крейсер «Галладе».

«Аскольд» стоял в первой линии и по своему местоположению находился ближе всех к опасности. Но благодаря четким действиям личного состава ему удалось избежать попаданий. Сильный ответный огонь помешал противнику как следует прицеливаться, хотя две торпеды прошли в опасной близости от кормы крейсера.

Утром 27 января главные силы японского флота под флагом командующего адмирала Х.Того подошли к Порт-Артуру и вступили в бой со стоявшими на рейде кораблями и береговыми батареями крепости. Русские крейсера находились ближе к противнику, чем броненосцы. Первый 12-дюймовый снаряд упал между «Аскольдом» и «Баяном», подняв огромный столб воды. «Баян», «Аскольд» и «Новик» оказались между колоннами броненосцев, но не уклонились от боя, а смело пошли в атаку.

Вперед вырвался самый быстроходный «Новик», пытаясь приблизиться на дистанцию торпедного выстрела, за ним устремились «Баян» и «Аскольд», непрерывно стреляя из всех орудий. Японцы перенесли свой огонь на эти три крейсера. Чтобы избежать попаданий, «Аскольд» стал идти зигзагом, но все же несколько вражеских снарядов и множество осколков достигли цели.

На «Аскольде» разобрали сигнал флага: «Крейсерам не мешать броненосцам», — и капитан 1 ранга Грамматчиков приказал повернуть назад. Крейсера вышли из-под огня. Однако их рискованная атака сыграла важную роль. Они отвлекли на себя противника в момент, когда наши броненосцы еще не построились в боевую линию. Вместе с огнем береговых батарей и броненосцев их активность заставила адмирала Того прекратить артиллерийскую дуэль и покинуть район Порт-Артура.

В «Аскольде» в течение 40 минут боя попало шесть снарядов и большое количество осколков от близких разрывов. Четыре команды погибли, 10 моряков получили ранения.

Самое тяжелое повреждение нанес крупный снаряд, попавший в левый борт у

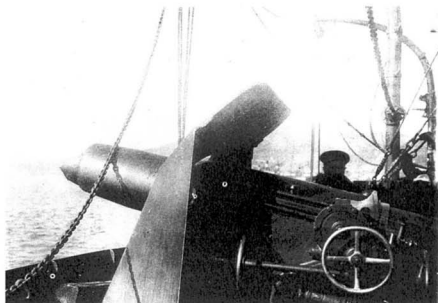


Фото из коллекции В.Кустыгина

ватерлинии в районе 53-го шпангоута и разорвавшийся в коффердаме. Осколками пробито внутреннюю продольную переборку, вода стала поступать в находившуюся за ней угольную яму. К счастью, яма была полностью заполнена углем, а горюшина задралась, так что корабль даже не получил крена. Кроме того, взрывом перебило два шпангоута, образовалась пробоина в наружной обшивке площадью 0,9 кв.м. Осколки этого же снаряда повредили 75-мм орудие и пробито зарядное отделение мины Уайтхеда, находившейся в аппарате и окончательно приготовленной к выстрелу. Раскаленные осколки прошли вблизи каюсюса с гремучей ртутью, не вызвав, к счастью, детонации или возгорания взрывчатого вещества. После этого случая команда уверовала в то, что «Аскольд» — счастливый корабль. Как только крейсер вышел из-под обстрела, за борт к надводным аппаратам спустился минера, который вывентил из торпед ударники.

Другой снаряд оторвал ствол у 152-мм орудия на правом борту. Еще один, большого калибра, попал в пятую дымовую трубу и разорвался, серьезно повредив ее. Четвертый разрушил штурманскую рубку, пятый сбил грот-стенгу, шестой пробил борт и повредил кают-компанию и каюты.

Броненосцы после боя укрылись в гавани, «Аскольд» же вместе с другими крейсерами нес дозорную службу на рейде. Трое суток его котлы были под парами, а команда находилась в постоянном напряжении. И лишь затем корабль поставили к стенке Морского завода для исправления повреждений.

По приказу заместителя Алексеева 24 «нижних чина» «Аскольда» были награждены знаками отличия военного ордена Св. Георгия.

После завершения ремонта «Аскольд» 5 и 9 февраля выходил на разведку прилегающего к крепости района, а 11 вместе с крейсерами «Баян» и «Новик» участвовал в перестрелке с четырьмя японскими крейсерами.

Утром 12 февраля главные силы японского флота вновь подошли к Порт-Артуру. «Баян», «Аскольд» и «Новик» находились на внешнем рейде, прикрывая возвращавшиеся с моря миноносцы.

152-мм орудие «Аскольда», поврежденное в бою 12 февраля 1904 г.

Шесть броненосцев и шесть броненосных крейсеров японцев открыли огонь. Наши крейсера тотчас ответили. «Аскольд» в этот момент был ближе всех к противнику. Предоставим слово очевидцу: «Они осыпали нас снарядами, вода кипела... то здесь, то там поднимались большие столбы воды, снаряды рвались, осылая кругом осколками. Вот один за другим 2 снаряда падают у нас за кормой, причем один так близко, что обливает водой палубу на юте. В это время раздается выстрел кормовой пушки, как бы в ответ на прилетевший гостинец. Циферблаты поминутно звонят, показывая расстояние: 45, 45 1/4, 43... 35; снаряды ложатся все ближе и ближе, но мы даем ход, и наша машина, всегда нас выручавшая, выносит нас из опасности... снаряды ложатся то за кормой, с бортов или рикошетируют в берег... Мы стреляли непрерывно, носясь по рейду полным ходом» [7]. После первого же выстрела на «Аскольде» разорвался ствол 152-мм орудия, осколки посыпались на палубу. Расстояние между нашими и японскими кораблями уменьшилось до 32 кабельтовых. Только большой дым спас «Аскольд» от смертельных для него падающих тяжелых снарядов. Уникальный бой трех крейсеров против 12 броненосных кораблей продолжался около 30 минут. «Аскольд» выпустил по врагу 257 снарядов, не получив при этом серьезных повреждений.

24 февраля в Порт-Артур приехал новый командующий — вице-адмирал С.О. Макаров, и деятельность нашего флота заметно активизировалась. «Аскольд» в составе эскадры выходил в море 27 февраля, 9 и 13 марта, причем 9 марта — под флагом Макарова. По возвращении из последнего похода на крейсер снова прибыл капитан 1 ранга Рейценштейн — на сей раз в качестве начальника отряда крейсеров. С тех пор его бредившим с «Аскольда» практически не спускался. 30 марта крейсер вышел в море за появившейся на горизонте китайской джонкой и привел ее в Порт-Артур. Вечером на «Аскольде» прибыл Макаров.

Никто не подозревал, что проведенная на крейсере ночь станет для адмирала последней. Утром 31 марта Степан Осипович перешел на эскадренный броненосец «Петропавловск». В тот роковой для русского флота день адмирал погиб вместе со своим флагманским кораблем, подорвавшимся на вражеской мине...

В апреле «Аскольд» в море не выходил, личный состав участвовал в вооружении береговых батарей, аскольдовцы установили парадно-машину, котел и прожектор для освещения фронта сухопутной обороны крепости. На редуте № 1 ими были установлены четыре 75-мм орудия и оказана помощь в установке двух 75-мм орудий с «Победы» на укрепление № 2 и двух 75-мм «Цесаревича» на Курганскую батарею. На «Аскольде» вычистили и вышлюпили котлы, перебрали отдельные механизмы. Минеры под руководством лейтенанта Киткина взорвали мачты затопленных брондеров, проверили все мины Уайтхеда. По распоряжению наместника с кораблей эскадры сняли 16 пулеметов; ими вооружили вновь образованную морскую пулеметную батарею. Два пулемета сдал и «Аскольд». Взамен заказали пулеметы в Петербурге, но до конца войны их так и не получили.

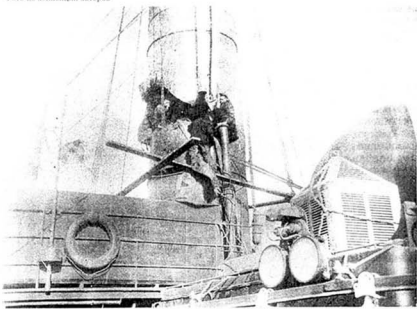
5 мая «Аскольд» вышел в море, прикрывая минный транспорт «Амур». При возвращении на рейд из-за сплевивших лучей солнца с крейсера не заметили буик крепостного минного заграждения. Корабль прошел по минному полю и, по видимому, повредил 2 — 3 мины. Хотя на время прохода кораблей минеры крепостной рты отключали кот, плавание по минам нельзя признать безопасным. Но судьба и здесь благосклонно отнеслась к «Аскольду».

Во время ожесточенного боя на Кинджоуском (Цзиньчжоуском) перешейке русские войска с фланга поддерживались паровыми катерами с броненосцев «Ретвизан», «Севастополь» и крейсера «Аскольд». Катера имели на вооружении малокалиберные пушки и пулеметы. Аскольдовским командовал мичман Ф. Ф. Геркен. 13 мая он успешно вел огонь по японским войскам из 47-мм орудия. После отступления русских войск катера взорвали, а его команда пешком пришла в Порт-Артур.

После того как был оставлен Кинджоус, с «Аскольда» свезли на берег два взвода десанта, а через два дня Грамматчиков получил приказание снять 152-мм орудия № 5 и 6 и передать их на броненосец «Ретвизан», а также принять меры к увеличению угла обстрела орудий № 7 и 8.

10 июня эскадра вышла в море для прорыва во Владивосток, но, встретив превосходящие силы японского флота, повернула назад. Русские корабли подошли к рейду, когда уже стемнело. И тут наши крейсера, шедшие в конце кильватерной колонны, атаковали вражеские миноносцы. На «Аскольде» их заметили

Фото из коллекции авторов



Пятая дымовая труба с пробойной, полученной в бою 12 февраля 1904 г.

первыми и открыли огонь. Атаки эти продолжались до 4 часов утра.

Когда рассвело, то с кораблей увидели, что на рейде плавает около дюжины мин Уайтхеда. По докладом с наших крейсеров следовало, что несколько миноносцев были потоплены, однако японцы эти данные не подтверждают, признавая лишь тяжелое повреждение миноносца «Чидори». «По донесению начальнича отряда крейсеров на долю крейсеров «Аскольда» и «Новик» выпало наибольшее число нападений, все они были отражены выдержанным прицельным огнем... По засвидетельствованию командиров весь личный состав с полным хладнокровием и усердием исполнял свой долг», — говорится в документе того времени [8].

23 и 24 июня дежуривший в проходе на внутренний рейд «Аскольд» открывал огонь по приближавшимся японским кораблям. По донесению адмирала Того, это был 6-й отряд миноносцев. Снарядом с «Аскольда» на миноносцах № 53 и 59 были тяжело ранены два унтер-офицера [9].

В течение последующих двух недель «Аскольд» неоднократно выходил в море, обстреливал японские сухопутные позиции, вел дуэль на больших дистанциях с вражескими кораблями.

14 июля русские корабли снова открыли огонь по наступающим японцам. Около 13 часов дня приблизились миноносцы противника, но были своевременно обнаружены сигнальщиками «Аскольда». Семи шестидюймовых снарядов крейсера оказалось достаточно, чтобы миноносцы убрался, но им на смену пришли броненосные крейсера «Иссин» и «Касуга» и открыли огонь из своих орудий, превосходящих по дальности артиллерию «Аскольда». Осколком от близкого разорвавшегося японского снаряда незначительно повредила дымовую трубу. В 15 часов за корабль «Аскольда» обнаружил японскую мину и подстрелял ее. Шедший следом «Баян» продолжался на другой мине. Единственный броненосный крейсер эскадры, флагман отряда крейсеров надолго вышел из строя. Его место занял «Аскольд».

28 июля 1904 года порт-артурская эпопея приблизилась к своей кульминации.

Эскадра вышла в море для прорыва во Владивосток. «Аскольд» под флагом контр-адмирала Рейништейна возглавлял отряд крейсеров, шедший в кильватерной колонне за броненосцами. В 12.30 начался бой. В 13.09 12-дюймовый снаряд (предположительно с броненосца «Сиксисима») разорвался у основания первой трубы. Несмотря на то, что нижняя часть кожуха была сплюснута, она чудом осталась стоять на месте. Осколки вывели из строя первый котел. Взрывом уничтожило рубку беспроволочного телеграфа, трапы на носовую надстройку и верхний мостик, смертельно ранило стоявших у носового дальнего мачмана Рикцого и гальванера Ждановича, убило минера Шестерова.

В ответ «Аскольд» открыл огонь из 152-мм орудий правого борта, но дистанция до броненосцев была слишком большой, поэтому сделали только четыре выстрела.

В 13.12 второй крупный снаряд попал в кормовую часть и разорвался в каюте старшего штурмана. Возникший пожар был быстро потушен. Через три минуты «Аскольд» отвернул влево. За ним вышли из-под обстрела остальные крейсера: «Новик», «Паллада», «Диана». Зайдя за броненосцы, они составили вторую колонну. «Аскольд» пошел на левом траверзе флагманского броненосца «Цесаревич». Эскадры разошлись на контргужах, и корабли получили небольшую передышку. В 16.05 был получен семафор командующего эскадрой: «В случае боя начальнику отряда крейсеров действовать по усмотрению». В 16.50 японские корабли догнали эскадру контр-адмирала В.К. Витгефта, и бой возобновился с новой силой.

После полуторачасового сражения командующий русской эскадрой В.К. Витгефт был убит. У флагманского «Цесаревича» закончили руль, и он стал совершать циркуляцию влево. Стрел наших броненосцев нарушили, их положение стало угрожающим.

Отряд крейсеров, следуя направлению движения флагманского броненосца, последовательно начал поворот влево. Когда в боевой рубке «Аскольда» поняли, что «Цесаревич» поврежден, снова повернули вправо и легли на курс, параллельный линии броненосцев. В это время японский 1-й боевой отряд обошел голову русской колонны, и наши крейсера оказались в зоне досягаемости орудий головных японских броненосцев. С запада подошли ближе 5-й боевой отряд («Чин-Иен», «Маусима», «Идзукуссима» и «Хасидате»), 6-й («Сума», «Акаси», «Акицусима», «Идзуми»), броненосный крейсер «Асама» и миноносцы. Общее число кораблей противника, наблюдаемых в седьмом часу вечера, в вахтенном журнале записано цифрой 45 [10].

Русские броненосцы повернули в сторону Порт-Артур. «Аскольд», а за ним все крейсера и миноносцы сначала последовали их примеру, но вскоре Рейценштейн принимает решение, поддержанное находившимися рядом в боевой рубке командиром и офицерами, — идти на прорыв, принимая на себя огонь врага, не останавливаясь перед риском погибнуть.

На фок-мачте «Аскольда» взвились вверх флаги сигнала: «Крейсерам следовать за мной». Из четырех неповрежденных труб крейсера повалили густые клубы дыма, острый форштевень вспленил воду. Остальные крейсера также увеличили ход.

В 18.50 «Аскольд» открыл огонь и направился прямо на броненосный крейсер «Асама», шедший отдельно. Вскоре на «Асаме» вспыхнул пожар, вследствие чего японский крейсер «увеличил ход и стал удаляться» — так записано в вахтенном журнале «Аскольда» [11].

Оценивая позицию врага, Рейценштейн посчитал наиболее слабым ее местом юго-западное направление, где находились крейсера 3-го боевого отряда. Обойдя с правого борта русские броненосцы, строй которых к этому времени стал похож на двойной фронт, «Аскольд» круто повернул влево, перевесая их курс. Пропустить свои броненосцы и пройти у них за кормой было невозможно — крейсера подставили бы себя под орудия основного отряда адмирала Того.

«Аскольд» развил полный ход и, разойдясь с броненосцами, взял курс на юг. За ним последовали крейсера отряда, но «Диана» и «Паллада» сразу отстали, и лишь «Новик» держался в кильватере. Броненосцы же по-прежнему шли в направлении Порт-Артур и вскоре исчезли из виду.

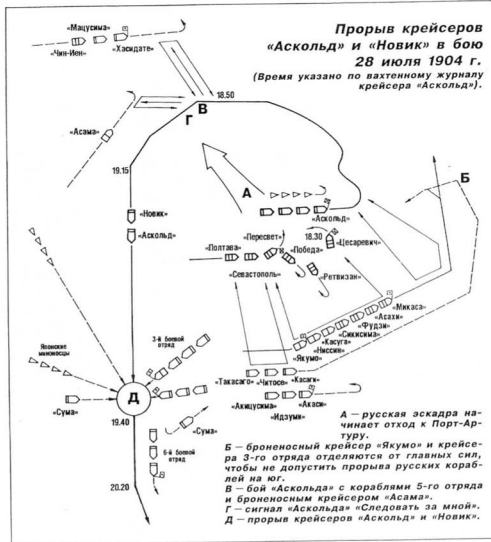
После некоторого замешательства неприятель бросился наперехват. «Японцы, видимо, не ожидали такого маневра, и он сразу оталек порядочную часть огня от броненосцев на «Аскольду», — писал впоследствии Рейценштейн [12].

Броненосный крейсер «Якумо» устремился к «Аскольду», ведя по нему огонь из 203-мм и 152-мм орудий. За ним сверкали вспышками выстрелов крейсера 6-го отряда, также преграждавшие путь нашим кораблям. Слева и сзади в погоню пустились крейсера 3-го отряда контр-адмирала Дева. Концевой корабль 1-го боевого отряда «Ниссин» и корабли 5-го отряда также перенесли огонь на «Аскольду». Осыпаемый со всех сторон снарядами, крейсер отвечал, ведя бой на оба борта, по носу и по корме. Десятки снарядов падали вокруг крейсера, вздымая высокие столбы воды и обдавая его градом осколков. Высокая скорость, маневренность и меткость ответного огня объясняют тот факт, что крейсер уцелел в чудовищном урагане огня. Но время от времени корпус его вздрагивал от попадания снарядов. Сотрясение при этом было так велико, что у манометров отскакивали стрелки, лопались электрические лампочки. В боевую рубку доложили, что поступает вода в левую кормовую машинную кладовую и в правую угольную яму второй котельной. Внизу шла борьба с водой, а наверху комендо-

«Аскольд» после боя в устье реки Вузунг, 30 июля 1904 г.

Прорыв крейсеров «Аскольд» и «Новик» в бою 28 июля 1904 г.

(Время указано по вахтенному журналу крейсера «Аскольд»).



Повреждения правого борта крейсера

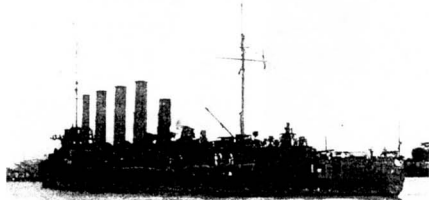
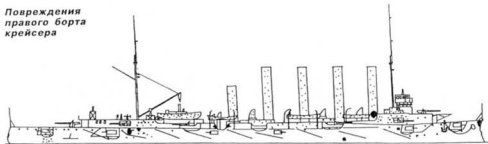
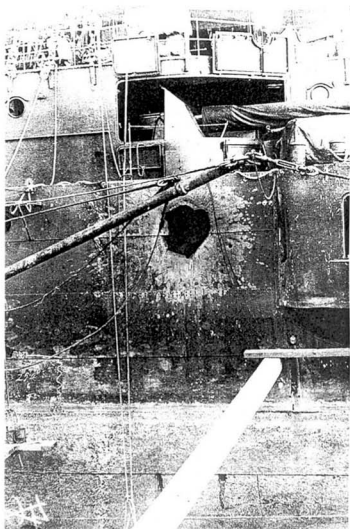
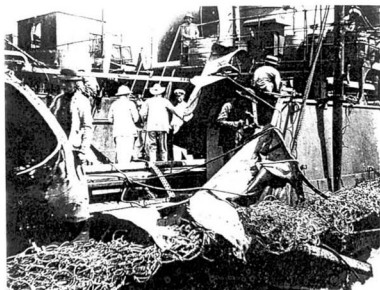


Фото из коллекции авторов



ры развили максимальный темп стрельбы. Вспышки и грохот своих выстрелов сливались с разрывами чужих снарядов. То там, то здесь возникали пожары. Командоры кидались их тушить, а матросы пожарного дивизиона заменяли павших у орудий товарищей. Все чаще на верхнюю палубу требовали носилки и санитаров. Раненых с большим трудом спускали в перевязочный пункт под броневой палубой в помещение подводных минных аппаратов. В условиях страшной жары и тесноты врачи Чернышев и Гладкий делали все возможное, чтобы облегчить страдания людей.

В критический момент, когда броненосный крейсер врага преграждал путь и несколько японских крейсеров сосредоточили огонь на «Аскольде», машины корабля дали 132 оборота, то есть больше, чем на приемных испытаниях.

Броненосный крейсер «Якумо» был

Повреждения «Аскольда», полученные в бою 28 июля 1904 г.
Вверху: повреждение фальшборта и коечных сеток правого борта. Справа и внизу слева: пробиты в обшивке левого борта.

ближе других и представлял собой наибольшую опасность. Рейдштейн приказал держать курс прямо на него. На «Аскольде» еще с утра приготовили подводные минные аппараты, а у надводных боевые зарядные отделения присоединили к минам, не вставив лишь ударники и запальные патроны. Старший минный офицер Киткин получил приказание готовить аппараты к выстрелу. Но стрелять минами не пришлось.

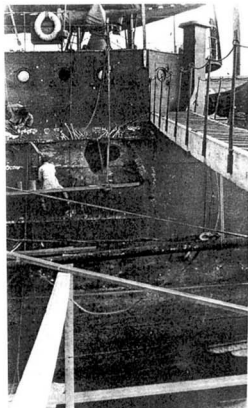
Беглый огонь «Аскольда» нанес повреждение крейсеру типа «Такасаго», а на «Якумо» вспыхнул пожар, и тот поспешил ретироваться. «Аскольд» и «Новик» пронесли буквально за его кормой. Четыре японских миноносца вышли в атаку на русские крейсера справа, с носовых курсовых углов. С «Аскольда» видели пуск четырех торпед, которые, к счастью, прошли мимо. На миноносцы врага перенесли огонь орудия правого борта, и японцы отвернули. Наблюдалось удачное попадание 152-мм снаряда в миноносец, который, по свидетельству аскольдовцев, затонул. В вахтенном журнале в 19.00 записано: «Потопили неприятельский миноносец, продолжая усиленный огонь по крейсерам, бывшим по носу и на левом крмбале» [13]. (Правда, впоследствии выяснилось, что потеря корабля в бою 28 июля не было.)

У некоторых 152-мм орудий после выстрелов на больших углах возвышения выходили из строя дуги механизмов вер-

тикального наведения, выкрашивались зубья. При откате орудия проседали больше нормального, и их с большим трудом накатывали вручную. Подача снарядов действовала безостановочно, несмотря на то, что у 152-мм элеваторов осколками перебило тросы подъемной рамы. В этих погребах боеприпасы подавали вручную, но задержек и пропусков выстрелов из-за недостатка снарядов не было.

Несмотря на потери в людях, орудия не прекращали стрельбы. Раненых и убитых заменяли «без различия чино» — чинovníки, содержатели, словом, все до волнонаемного повара. Священник отец Порфирий «геройски ходил по верхней палубе с крестом, благославляя воинов».

Люди в погребах работали в тесных замкнутых пространствах, не зная, что делалось наверху. Еще в худших условиях находились машинисты и коцегары. Когда крупный снаряд попал в верхнюю часть пятой трубы, в пятой коцегарке из поддувал польхнула пламя и отделение заполнилось дымом. Но благодаря избыточному давлению тяга быстро восстановилась. У котла № 8 осколками, пролетевшими через броневую решетку, пробито кожух и несколько водогрейных трубок, которые давали незначительное парение. Пробина в кожухе котла была небольшой, и, чтобы не снижать скорость хода в критический момент боя, котел оставили в действии. Из боевой рубки все время



«Аскольд» на ремонте в Шанхае со снятой пятой трубой. Август 1904 г.

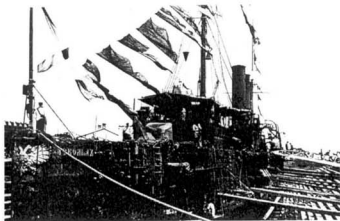
Фото из коллекции авторов

требовали держать больше ход. Форсирование котлов пустили максимальное. Давление воздуха в когечарках достигало 80 мм водяного столба.

Боевая вахта машинной команды не имела смены. Некоторые машинисты работали без перерыва больше 16 часов. «Машинистов приходилось под конец окучивать через каждые 15 минут холодной водой.

Многие ходили ошупью — так разедало потом глаза. С некоторыми от усталости делались судороги — приходилось окучивать их струей из шланга и таким образом приводить в чувство», — свидетельствовал старший механик [14].

После боя Рейценштейн писал в донесении в Главный морской штаб о командах «Аскольда» и «Новика»: «Чистосердечно не могу указать отличившихся об этих крейсерах: командиры, офицеры, механики, доктора, нижние чины вели себя стойко, браво, хладнокровно, без суеты, громя неприятеля, исполняли свой долг» [15].



через пару часов скрылись за горизонтом. Наконец у аскольдовцев появилась возможность осмотреться и подсчитать потери. Оказалось, что при прорыве крейсер получил более тяжелые повреждения, чем предполагали ночью. В бою погибли один офицер, десять матросов, ранено четверо офицеров и 44 матроса. Орудия выпустили по врагу 226 фугасных 152-мм, 155 стальных 75-мм, 65 чугунных 75-мм и 160 47-мм снарядов. Сразу после прорыва в строю оставались четыре 152-мм орудия, за ночь удалось восстановить еще одно. Орудие № 10, полностью исправное, не могло стрелять

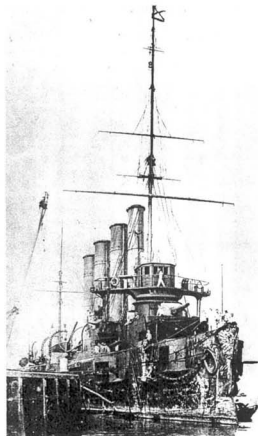


Фото из коллекции С. Молодцова

Фото из коллекции авторов



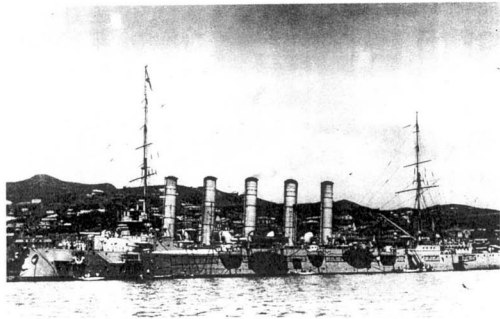
С ле в а: Интернированные крейсер «Аскольд», канонерская лодка «Манджур» и миноносец «Грозовой» у причала КВЖД в Шанхае. Все корабли перекрашены в белый цвет.

В н и з у: «Аскольд» — флагман Сибирской флотилии. Крейсер окрашен в защитный светло-серый цвет, 75-мм орудия в носовых спонсонах демонтированы.

Дорогу в открытое море преграждали теперь только крейсера 6-го отряда. «Аскольд» резко повернул и «бросился» на крейсер «Сума». Тот, как и предыдущие, полным ходом отошел в сторону, освободив дорогу. Корабли противника заметно отстали, но еще некоторое время продолжали огонь. В 19.40 в вахтенном журнале появилась запись: «Прорвались сквозь неприятельские крейсера» [16]. В наступившей темноте стало труднее наводить орудия, интенсивность огня снизилась, японские корабли постепенно отставали. В 20.20 «прекратили огонь, так как неприятель скрывался во мраке. «Новик», «Паллада», «Диана» не видны за темнотой», — записано в вахтенном журнале «Аскольда». «Новик» следовал за своим флагманом до 01.30, затем отстал из-за неисправностей в механизмах.

На рассвете 29 июля выяснилось, что японские крейсера «Акаси», «Идзуми», «Акицусима» продолжают преследовать «Аскольд». Но, не выдержав единоборства с машинами русского крейсера, они

ЦВМ



из-за того, что разорвавшийся под ним снаряд разбил подкрепления и палубу.

В батарейной палубе в офицерском отделении от попадания осколков взорвались лежащие в беседках на элеваторных рельсах 75-мм патроны. Крейсер лишился обеих дальнометрических станций, во многих местах оказались перебиты электрические провода, разбиты 10 бое-вых шиферлатов — то есть выведены из строя приборы управления артиллерийской стрельбой.

В правом борту «Аскольд» имел четыре малых подводных пробоины у 7—10-го шпангоутов, через которые поступала вода в помещение шкиперской кладовой. Между 83—84-м шпангоутами пробоины находились выше ватерлинии, но в результате деформаций разошлись швы обшивки, и вода поступала в угловую яму. Между 28-м и 29-м шпангоутами снаряд пробил наружный борт в трех метрах выше ватерлинии, разрушил каюту и повредил крепление под 152-мм орудием.

В левом борту имелась две подводные пробоины на 32—33-м и 46—47-м шпангоутах. В этих местах, кроме повреждения обшивки площадью по 0,75 кв.м, были перебиты сами шпангоуты, расшатаны бимсы. В отделении подводных аппаратов через деформированные заклепки поступало около 3 т воды в сутки. Эта пробоина была особенно опасной, так как оказалась всего в трех с небольшим метрах от пробоины, полученной 27 января и лишь временно заделанной без восстановления перебитых шпангоутов. Всего крейсер принял 100 т воды, что, однако, внешне не было заметно — отсутствовали крен и дифферент. Броневая палуба осталась неповрежденной.

Печальную картину представляли собой трубы крейсера. 1-я перебитая и сплюснута у самого основания, все трубоблажноты обгораны, так что держалась она чудом. Осколки нанесли множество мелких повреждений. 2-я, 3-я, 4-я трубы во многих местах были пробиты крупными осколками и, как оспинами, испещрены мелкими. 5-я труба стала короче на одну треть. Существенной потерей для команды было полное уничтожение обеих камбузных плит. Катера и шлюпки выглядели словно решето.

И все же крейсер мог развить ход до 15 узлов. Приняв доклады о состоянии корабля, Рейценштейн убедился, что «Аскольд» не в состоянии вести бой, прорываясь через Корейский пролив. Опасно было и просто плавание в свежую погоду в океане. Поэтому приняли решение зайти в Шанхай, исправить наиболее существенные повреждения, пополнить запасы и затем попытаться провратить во Владивосток вокруг Японии.

В полдень 30 июля 1904 года «Аскольд» встал на якорь в устье реки Ву-зунг. А через несколько дней Рейценштейн получил приказ из Петербурга разоружить корабль. Собственно говоря, выбора не было: ремонт еще только близился к завершению, а у Шанхая уже появилась эскадра контр-адмирала Урпу в составе броненосного крейсера «Токива», двух бронепалубных крейсеров и двух миноносцев. 11 августа «Аскольд» и пришедший вскоре за ним миноносец «Грозовой» спустили флаги. Замки орудий, боевые отделения мин Уайтхеда, винтовки и некоторые детали машин сня-

ли и сдали в китайский арсенал. 28 августа крейсер вывели из дока и поставили у пристани русского общества КВЖД вместе с «Грозовым» и интернированной в самом начале войны канонеркой «Манджур».

Перекрашенные в белый мирный цвет корабли простояли здесь больше года. Только 2 октября 1905 года в Шанхае получили уведомление о ратификации мирного договора между Россией и Японией. 11 октября на «Аскольде» вновь подняли Андреевский флаг, а 1 ноября под командованием нового командира капитана 2 ранга К.В. Стеценко крейсер вышел во Владивосток.

Из-за революционных событий во Владивостоке «Аскольд» задержали в заливе Славянском до 15 ноября. А сразу же по приходу в порт началось увольнение матросов, выслуживших положенные сроки. За две недели крейсер покинуло около 400 человек. 9 декабря «Аскольд» зачислили в состав Отдельного отряда судов для охраны Уссурийского края.

24 мая следующего года крейсер, состоявший со времени постройки в Балтийском флоте, был переведен в Сибирскую флотилию, а его команда — в Сибирский флотский экипаж. Летом «Аскольд» несколько раз выходил в Амурский залив на практические стрельбы, обходил ближайшие к Владивостоку бухты, а половину осени провел в доке.

В полдень 1 февраля 1907 года «Аскольд» во главе с новым командиром — капитаном 2 ранга С.А. Глизаном — вышел в первый послевоенный дальний поход. После захода в Шанхай направился к берегам Индокитая. Здесь 15 марта, следуя в Сайгон под проводкой лоцмана, «Аскольд» сел на мель, не обозначенную на карте. Попытки сойти с нее, работая машинами назад, сначала результата не давали, но примерно через час прилив освободил крейсер. Впоследствии при доковании между горизонтальным и боковым килем правого борта обнаружилась вмятина длиной около 40 м. Посчитали, что влияние на проч-

ность корпуса и ходовые качества она не оказывает, поэтому решили не исправлять. На обратном пути «Аскольд» посетил Гонконг, Амой, Шанхай и Циндао и 30 апреля салютовал, входя в бухту Золотой Рог.

Кредиты на плавание в текущем году крейсер израсходовал, поэтому с 1 июня заступил в вооруженный резерв. Часть команды списали в экипаж, оставшиеся же вместе с рабочими порта занимались ремонтом машин и заменой 152-мм орудий. 17 октября часть экипажа приняла участие в восстании во Владивостоке. Несколько нижних чинов арестовали и передали суду. Семерых приговорили к расстрелу, многие получили различные сроки каторги.

Командир крейсера, обвинявшийся в неприятии решительных действий «по прекращению беспорядков», подлежал суду. 25 января 1908 года капитан 1 ранга С.А. Глизан застрелился в командирской каюте.

В течение 1908 года «Аскольд» девять месяцев простоял в вооруженном резерве и лишь в течение трех — с 20 августа по 20 ноября — числился в «плаваньи». Теперь крейсеру была уготована роль флагмана, поскольку после ухода на Балтику уцелевших после русско-японской войны кораблей он оставался самой крупной и сильной боевой единицей русского флота в водах Дальнего Востока.

В навигации 1908—1910 годов «Аскольд» несколько раз выходил в море на пробы машин, боевую подготовку и осмотр бухты Приморского края. Текущие ремонты выполнялись силами личного состава с привлечением рабочих порта. Однако техническое состояние механизмов с каждым годом ухудшалось. Поэтому 1 января 1911 года крейсер встал на капитальный ремонт.

К сентябрю 1912-го в нем произвели замену трубок в котлах, изготовили и установили новые дымовые трубы, перебрали главные и вспомогательные механизмы, сняли бортовые надводные минные аппараты и два 47-мм орудия с нового мостика, оборудовали систему выравнивания крена, отремонтировали в

На палубе «Аскольда». Раздача чарки.



КОЛИЧЕСТВО ВЫСТРЕЛОВ, СДЕЛАННОЕ ОРУДИЯМИ КРЕЙСЕРА «АСКОЛЬДА» [24]

Калибр орудия, мм	1901—1914 гг.	1915 г.
152 75	809 1031	1547 2636
Всего	1840	4183



На Средиземном
море, 1915 г.

доке заборную арматуру, руль, установили новые салынки и заменили бокаут в действующих трубах. К окончанию ремонта экипаж достиг полного штата, причем в его состав назначали лучших матросов с других кораблей флотилии в награду за хорошую службу. 22 сентября «Аскольд» вышел в море на испытание механизмов. Однако, несмотря на продолжительность ремонта, при увеличении оборотов свыше 80 начинали греться мотылевые подшипники, и удалось достичь скорости только в 17,46 узла.

9 ноября 1912 года «Аскольд» вышел в практическое плавание с учениками унтер-офицерами по маршруту: Владивосток — Шанхай — Гонконг — Сайгон — Сингапур — Батавия — Сабагон — Манила — Циндао — Владивосток. За 3 месяца и 21 день крейсер прошел 11 038,5 миль, не имея ни одной серьезной поломки в механизмах и котлах. Состояние машин к концу плавания оказалось значительно лучше, чем при выходе из капитального ремонта. В октябре 1913 года крейсер выходил на испытание механизмов и развил скорость 20,11 узла.

Третье учебное заграничное плавание «Аскольда» продолжалось по маршруту Владивосток — Гензан — Гонконг — Сайгон — Паданг — Батавия — Сурабая — Манила — Владивосток четыре месяца: с 1 ноября 1913-го по 28 февраля 1914 года. В свой последний мирный учебный поход «Аскольд» прошел 10 711 миль. Все же за 1913 год крейсер имел 1686 ходовых часов и прошел 17 226 миль [17].

По возвращении во Владивосток 1 марта крейсер встал в текущий ремонт, но уже 17 апреля снова вышел в море для боевой подготовки, приняв на борт молодых матросов. 28 апреля в результате столкновения с минным заградителем «Монгулай» «Аскольд» получил повреждение и был поставлен в док.

На зиму 1914/15 года планировалось очередное учебное плавание, но начавшаяся первая мировая война внесла коррективы в эти планы. 12 августа крейсера «Аскольд», «Жемчуг» и пароход Добровольного флота «Полтава» вышли из Владивостока для совместных действий с силами союзников против германских крейсеров на просторах Тихого океана. Незадолго до похода в командование «Аскольдом» вступил капитан 1 ранга С.А.Иванов. Пополнив в Гонконге

запасы угля, крейсера вышли в самостоятельные рейсы для поиска парадных эскадр адмирала Шлеве. «Аскольд» в районе восточнее Филиппинских островов за весь поход встретил лишь один американский каботажный пароход. По возвращении в Гонконг Иванов получил предписание следовать в Сингапур, конвоюя транспорты с войсками и военными грузами. В сентябре—ноябре «Аскольд» несколько раз в составе конвоев пересек Индийский океан, затем по просьбе союзного командования перешел в Средиземное море для действий у берегов Сирии и Палестины с целью уничтожения судов противника и обстрела прибрежных пунктов, имевших военное значение. 1 декабря 1914 года сигнальщики крейсера заметили на рейде порта Хайфа стоявший на якоре пароход. Опасаясь мин, Иванов приказал спустить катера и протарить подход к рейду. «Аскольд» стал на якорь в 55 кабельтовых от берега, а к пароходу был послан катер № 1 под командой мичмана С.К.Корнилова с досмотровой группой.

Под прикрытием наведенных на берег орудий крейсера катер подошел к борту парохода, оказавшегося германским, под названием «Хайфа» (водоизмещение 1917 т). Судно арестовали и увели в Порт-Саид.



Схема действий «Аскольда»
в Дарданелльской операции.

На следующий день на рейде Бейрута катер № 1 под командой мичмана В.Штаера досмотрел и пустил ко дну взрывами двух подрывных патронов небольшой турецкий пароход. Другой пароход — «Сирия» — крейсер взял на буксир и вывел в открытое море. В это же самое время мичман С.Булашевич на катере № 2 наносил визиты великобританским стоявшим на рейде американский крейсер «Норт Королэй» и итальянский «Калабриа».

Развести пары на «Сирии» не удалось из-за повреждений котла. Поэтому после снятия призовой команды пароход несколькими выстрелами пустили ко дну.

Не раз катера крейсера обстреливались с берега турецкими войсками. В ответ орудия «Аскольда» подвергали бомбардировкам военные объекты и войска противника. 2 января огнем главного калибра был разрушен железнодорожный мост в устье реки Эль-Берид у Триполи. В январе 1915 года на персидском пароходе «Персеполис» аскольдовцы задержали десять турецких военнослужащих и доставили их в Александрию.

Совместно с кораблями союзников «Аскольд» вел разведку, нес дозорную службу у турецкого побережья, выславлял диверсионные группы, вступая в поединки с береговыми батареями, боролся с военной контрабандой, досматривал торговые суда у берегов Болгарии (в то время эта страна имела выход к Эгейскому морю), Греции [18].

Но самым примечательным событием в карьере крейсера стало участие в Дарданелльской операции. «Аскольд» вошел в 6-ю эскадру союзного флота под командованием французского контр-адмирала Гепратта, представляя среди 200 кораблей и судов стран Антанты вооруженные силы России.

12 апреля правдивства русского крейсера были отправлены для высадки десанта у Кум-Кале, а сам корабль занял назначенную точку для ведения артиллерийского огня.

Шлюпки с «Аскольда» первыми подошли к берегу. Первая волна десанта ринулась в атаку, но тут заговорили турецкие батареи. Аскольдовский баркас был потоплен прямым попаданием снаряда. Берегу мешал также пулемет, установленный на мельнице. Но русский крейсер первым же удачным залпом разрушил ее, и пулемет замолк [19].

Никогда в своей истории он столько не стрелял: за 12 апреля было израсходовано 748 152-мм и 1503 75-мм снаряда [20]. На турецкие позиции в течение дня обрушивался ураганный огонь. Находясь среди кораблей 6-й эскадры, «Аскольд» подтвердил свою хорошую репутацию, вызывая удивление союзников точностью своих залпов [21].

На следующий день стрельба по берегу продолжалась, причем в результате огня «Аскольда» и вспомогательного крейсера «Савойя» около 500 турецких солдат сдались в плен.

Об успешных действиях крейсера совместно с союзниками морской министр доложил царю. Николай II на докладе собственноручно написал: «Объявить командиру, офицерам и команде крейсера «Аскольд» мою горячую благодарность за боевую службу» [22].

До конца апреля «Аскольд» продолжал действовать у Дарданелл. Несколько раз он входил в пролив и вел огонь по батареям турок на азиатском берегу, прикрывая союзные войска на Галлиполиском полуострове. Судьба в очередной раз благоприятствовала кораблю, уцелевшему среди пьющих по течению мин и разрывов десятков снарядов. Рабочие команды до 70 человек матросов-аскольдовцев отправлялись в самое пекло — на Галлиполиский полуостров. Потери же экипажа русского крейсера оказались невелики: за всю Дарданельскую операцию было убито 4 и ранено 9 человек.

В мае «Аскольд» крейсировал у Болгарского побережья, затем совершил поход в Тулон, где был выполнен небольшой ремонт, и вернулся в восточную часть Средиземного моря, выполняя многочисленные поручения союзного командования.

К тому времени на Средиземноморье активизировали свою деятельность германские подводные лодки. У-21 под командованием знаменитого подводника Херзинга имела возможность атаковать «Аскольд». Но командир не хотел раньше времени открывать свое присутствие в данном районе и стал искать более крупную цель. Его жертвами стали английские линейные корабли «Триумф» и «Маджестик». Когда же он решил, что пришла очередь пятитрубного крейсера, найти «Аскольд» ему не удалось [3].

«Аскольд» в составе союзной эскадры. Средиземное море, 1914 — 1915 гг.



Капитан 1 ранга С.А.Иванов — командир «Аскольда» в 1914 — 1916 гг.

20 июля в Порт-Саиде с пришедшего с Дальнего Востока минного заградителя «Усури» «Аскольд» принял боезапас.

В сентябре в очередной раз он прошел Средиземное море, доставив из Салоник в Тулон и обратно министра финансов П.Л.Барка. Во время похода министр вручил командиру и офицерам награды за блестящие действия вверенного им корабля.

В начале октября крейсер принял участие в операции союзного флота у побережья Болгарии, вступившей в войну на стороне блока центральноевропейских держав.

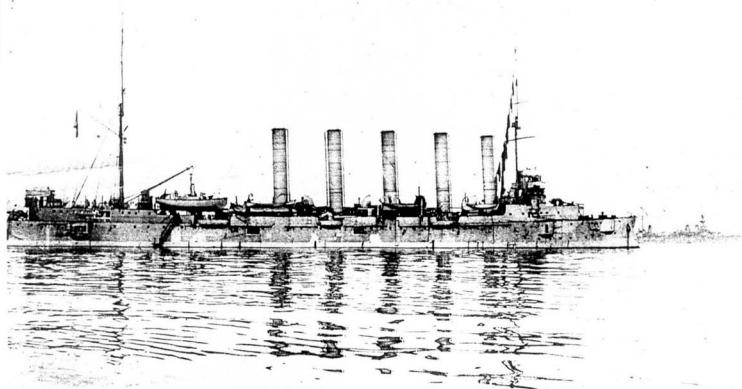
15 января 1916 года 21 человек с «Аскольда» участвовали в союзном десанте, занявшем греческие форты на мысах Кара-Бурну и Тузла, 20 января они вернулись на корабль, но для охраны рус-

ского консульства на форт Тузла был отправлен отряд из двух офицеров и 40 матросов. Предполагалось в случае решения союзников занять Халкедонский полуостров использовать отряд для наблюдения за побережьем и охраны русских православных монастырей.

Кончился самый напряженный год службы крейсера. В течение года 294 дня крейсер находился в состоянии боевой тревоги, имея орудия готовыми к действию и смены команды на боевых постах. За 1915 год из его орудий было выпущено в два раза больше снарядов, чем за всю предыдущую службу крейсера, включая русско-японскую войну! Причем все стрельбы выполнены без серьезных поломок материальной части.

Несмотря на тяжелые условия боевых походов крейсера, находящегося вдали от Родины, благодаря усилиям медицинской службы, за 1,5 года ни один член экипажа не умер от болезней. В то же самое время на английских и французских кораблях не раз приходилось приспускать флаг, и на кладбище острова Лемнос появлялись все новые и новые могилы. С «Аскольда» по болезни списали лишь четырех человек, больных туберкулезом. Если раньше в корабельном лазарете в среднем в год лежало 150—190 больных, то за 1915-й — всего 23 [25].

К концу 1915 года главным машинам и вспомогательным механизмам крейсера требовался капитальный ремонт. Поэтому 21 января «Аскольд» покинул Салоники и 26 прибыл в Тулон. После решения организационных вопросов в марте начался ремонт на заводе «Форж и Шантье». Команда крейсера выполняла большой объем работ по разборке, выгрузке и последующей сборке частей трех главных машин, рамовых подшипников и многочисленных вспомогательных механизмов. С помощью специалистов тулонского арсенала были перебраны механизмы наведения 152-мм орудий, заменены все десять 75-мм орудий, установлены новые прицелы Петроградского Металлического завода образца 1913



года. На корабле появилось зенитное вооружение: на крыльях мостика смонтировали две 57-мм английские и две 47-мм французские противозенитные пушки. Для этого пришлось подкрепить конструкцию мостиков и переместить прожекторы. Крейсер получил новые французские приборы для обучения наводчиков 152-мм и 75-мм орудий, устройство для отработки скорости заряжания 75-мм пушек. Ремонт же машин и механизмов задерживался из-за недостатком квалифицированной рабочей силы и дефицитом материалов в условиях военного времени.

После тяжелой и опасной службы в 1914 — 1915 годах длительная стоянка в тыловом порту обострила обстановку на борту. Если общая опасность в боевых походах сближала офицеров и нижних чинов, то в условиях относительного покоя и затишья было над чем призадуматься. Это и разница в материальном и социальном положении, и то обстоятельство, что матросы продолжали жить на разоренном ремонтом корабле, а многие офицеры и сам командир жили на берегу, посещали Париж, курорты французской Ривьеры, к некоторым из них приезжали близкие из России. Ослабла дисциплина, снизилась организация службы. Нижние чины видели существенную разницу в положении матросов в русском и союзном флотах, наблюдали жизнь демократической страны, встречались с революционно настроенными эмигрантами из России. Хроническая болезнь Российского Императорского флота, приведшая к событиям на «Потемкине», «Памяти Азова», «Очакове» и

других русских кораблях, обострилась летом 1916 года и на «Аскольде».

Командование крейсера из разных источников стало получать информацию о готовящемся на корабле восстании. При обысках в личных вещах матросов находили нелегальную литературу, оружие. 9 августа 28 человек, подозреваемых в общении с политэмигрантами и в хранении нелегальной литературы, списали с корабля и отправили в Россию.

19 августа около 3 часов утра в кормовом 75-мм погребе, где находилось 828 снарядов и около 100 000 ружейных патронов, произошел взрыв. С помощью бикфордова шнура неизвестным злоумышленником через отверстие вывернутой ударной трубки был подожжен порох в гильзе одного из унитарных патронов. Гильза разлетелась, но снаряд не взорвался. Всего было повреждено 9 унитарных патронов.

Утром после взрыва арестовали 28 человек, позже еще 49. Следственная комиссия обвинила в причастности к взрыву 8 человек. 10—12 сентября состоялся суд, приговоривший к смертной казни четырех человек. Приговор был утвержден новым командиром крейсера капитаном 1 ранга К.Ф. Кетлинским. 15 сентября в форте Мальбуск были расстреляны Д.Т. Захаров, Ф.И. Бешенцев, Е.Г. Шестаков и А.А. Бирюков. 113 человек в тот же день отправили через Брест в Россию. Никто из осужденных свою вину не признал, и прямых улик против них не было [26].

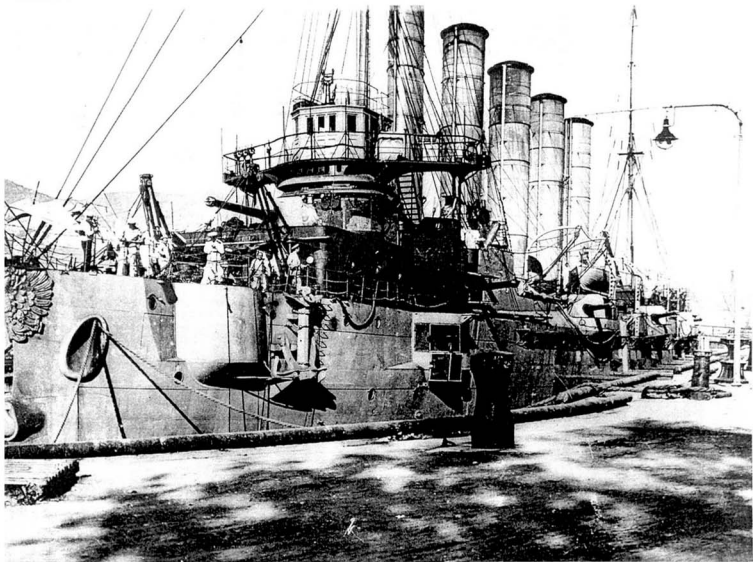
10 ноября успешно испытали машины на бочках, а 18 «Аскольд» вышел на ходовые испытания и развил 15-узловую

скорость. На третьем выходе 10 декабря скорость достигла 21 узла при 120 оборотах машин, правда, при этом грелись подшипники, но в пределах 19 узлов машины работали нормально [27].

5 декабря «Аскольд» зачислился в состав Флотилии Северного Ледовитого океана, а 27 декабря он вышел из Тулона в Англию с заходом в Гибралтар. В Атлантическом океане крейсер попал в сильный шторм. Огромные волны захлестывали носовую часть корабля, ключья пены и брызги летели выше труб. Одной особенно сильной волной деформировало носовую надстройку. Когда 20 января 1917 года прибыл в Плимут, в угловых ямах оставалось только 70 т угля. На следующий день «Аскольд» перешел в Девонпорт, где были исправлены повреждения, полученные во время шторма. Адмиралтейские якоря со штоками и кат-балками заменили на английские, системы Смита, убирающиеся в кюли, как предлагалось германскими инженерами в первоначальном проекте крейсера.

О революции в Петрограде и отречении Николая II аскольдовцы узнали из английских газет, и лишь после получения официальных телеграмм Морского министерства Кетлинский приказал построить команду на баке и с носового мостика объявил о последних событиях в России, призвав всех продолжать исполнять свой долг перед Родиной. Командир приложил много усилий, чтобы не допустить на корабле стихийных

«Аскольд» в Тулоне, 1916 г.



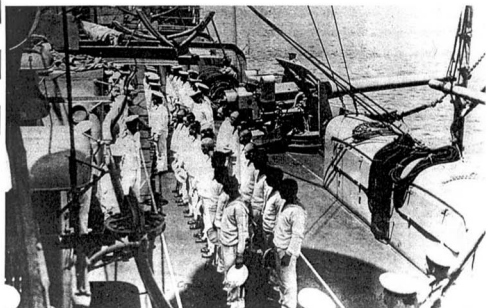


Фото из коллекции автора



Аскольдовцы на палубе крейсера. Вручение отличившимся морякам французских наград. Тулон, 1916 г.

Справа: капитан 1 ранга К. Ф. Кетлинский, командир «Аскольда» в 1916–1917 гг.

му с «Аскольда» планировалось снять десять 75-мм орудий и четыре зенитных заменить на два 47-мм [28].

Для снижения опасности детонации боезапаса в погребах при получении боевых повреждений приняли решение убрать снаряды, заряды и патроны, располагавшиеся ближе 1,5 м к наружному борту. При этом боекомплект главного калибра сократился до 1500 выстрелов.

По механической части требовалась замена котельных трубок, срок службы которых истек в 1918 году, и смена некоторых вкладышей рамовых и головных подшипников. На эти работы требовалось не менее двух месяцев.

О победе вооруженного восстания в Петрограде на «Аскольде» стало известно 26 октября. Аскольдовцы приняли участие в собрании общественных организаций Мурманска, где была принята резолюция о полной поддержке новой власти.

После заключения перемирия с Германией в декабре 1917 года началась частичная демобилизация флота. Увольня-

лись моряки старших возрастов, призванные в 1907–1910 годах. Недостаток личного состава вызывал необходимость вывести из боевого состава крупные корабли флотилии. С 5 февраля 1918-го «Аскольд» был поставлен на отопление (то есть подключен к внешней паровой магистрали) до апреля.

7 мая Коллегия народного комиссариата по морским делам приняла решение о реорганизации Флотилии Северного Ледовитого океана. «Аскольд» вместе с «Чесмой» (бывшей порт-артурской «Полтавой») планировалось передать в Архангельск и содержать в состоянии долговременного хранения. Но сделать это не удалось из-за интервенции бывших союзников. 14 июля крейсер был захвачен десантом английских, американских и французских моряков.

После сдачи Архангельска «Аскольд» под Андреевским флагом, но с английской командой, перешел туда. Через несколько дней на нем был поднят английский военно-морской флаг. Некоторое время крейсер, переименованный

выступлений против офицеров. По требованию команды некоторых из них списали с крейсера. После этого на «Аскольде» приняли присягу Временному правительству.

23 мая корабль перешел в Гринок, откуда выходил в залив для испытания параванов. В расположенном неподалеку Глазго проживало несколько тысяч эмигрантов из России. Они вместе с рабочими города восторженно приветствовали аскольдовцев. В городском театре устроили митинг, а поезд, на котором приехали моряки, был украшен цветами. Рабочие Глазго преподнесли в подарок аскольдовцам самовар (сейчас он хранится в Центральном военно-морском музее в Санкт-Петербурге) с дарственной надписью: «Подарено рабочими и соц. орг-ми Глазго нашим русским товарищам с «Аскольда» в память их пребывания в Глазго. Шотландия. Май 1917».

4 июня «Аскольд» перешел в залив Холи-Лох, где провел ряд учений, а затем покинул воды Англии. 17 июня он вошел в Кольский залив и встал на якорь в Мурманске. Почти три года продолжалась его одиссея. Уйдя в 1914 году с дальневосточной окраины Российской империи и пройдя тысячи миль, посетив десятки иностранных портов, аскольдовцы ступили на землю Российской республики, а их заслуженный корабль вошел в состав Отдельного отряда судов Кольского залива Флотилии Северного Ледовитого океана. Кетлинский ушел в отпуск, а в командование крейсерам вступил капитан 1 ранга А. И. Шейковский.

Флотилия нуждалась в артиллерийских орудиях для береговых батарей и вооружения торговых судов для отпора германским подводным лодкам. Поэто-

В составе Флотилии Северного Ледовитого океана, 1917 г.

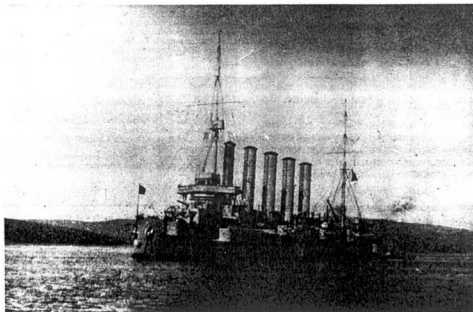


Фото из коллекции А. Иoffee

в «Глори IV», служил плавучей казармой для части славяно-британского легиона. Эвакуирова свои войска с севера, интервенты увели «Аскольд» в Англию, где он использовался как блокшив в Грелохе (Шотландия).

Боевардское командование пыталось вернуть крейсер. 5 ноября 1919 года военно-морской аташе в Лондоне Н.А. Волков сообщал в секретной телеграмме генералу Миллеру: «Адмиралтейство согласно вернуть «Аскольд», но снабдить снарядами не может, так как этот тип орудий в Англии не изготавливается. Адмиралтейство отказывается дать экипаж для доставления «Аскольда» на север» [29].

Готовясь к кампании 1920 года, командующий морскими силами белых контр-адмирал Иванов планировал получить из Англии орудия «Аскольда», «Варяга» и миноносцев с тем, чтобы установить пять 152-мм на баржи и четыре — на острове на Онежском озере. Увы, белое движение на Севере потерпело крах быстрее, чем эти планы могли быть выполнены.

В 1921 году Англия предложила советскому правительству вернуть «Аскольд» и миноносцы «Грозный» и «Властный» при условии оплаты их содержания (охраны). Командование морских сил республики считало возвращение кораблей желательным, чтобы в дальнейшем использовать их на Черном море для вспомогательной службы в качестве учебных. Советский полпред в Англии Л.Б. Красин сообщил, что миноносцы без серьезного ремонта совершить переход в Россию не смогут, «Аскольд» же способен идти самостоятельно.

В ноябре полпредство обратилось к авторитетному кораблестроителю и ученому А.Н. Крылову, находившемуся в командировке в Англию, с просьбой осмотреть крейсер и дать заключение, стоит ли его ремонтировать для дальнейшей службы или продать на слом. Крылов в составе комиссии посетил корабль и доложил результаты в Москву. «Аскольд» был признан положенный 20-летний срок и как боевая единица уже устарел. Ремонт его требовал значительных затрат. Поэтому было принято решение выкупить крейсер у англичан и затем продать на металлургический завод в Германию. О последних днях корабля Алексей Николаевич написал в воспоминаниях: «В Гамбурге, будучи на испытаниях рулей Флетнера, я видел, как мимо нас совсем близко провела «Аскольд» на его кладбище. Таким образом мне пришлось быть при первом плавании корабля и при последнем его переходе...» [30].

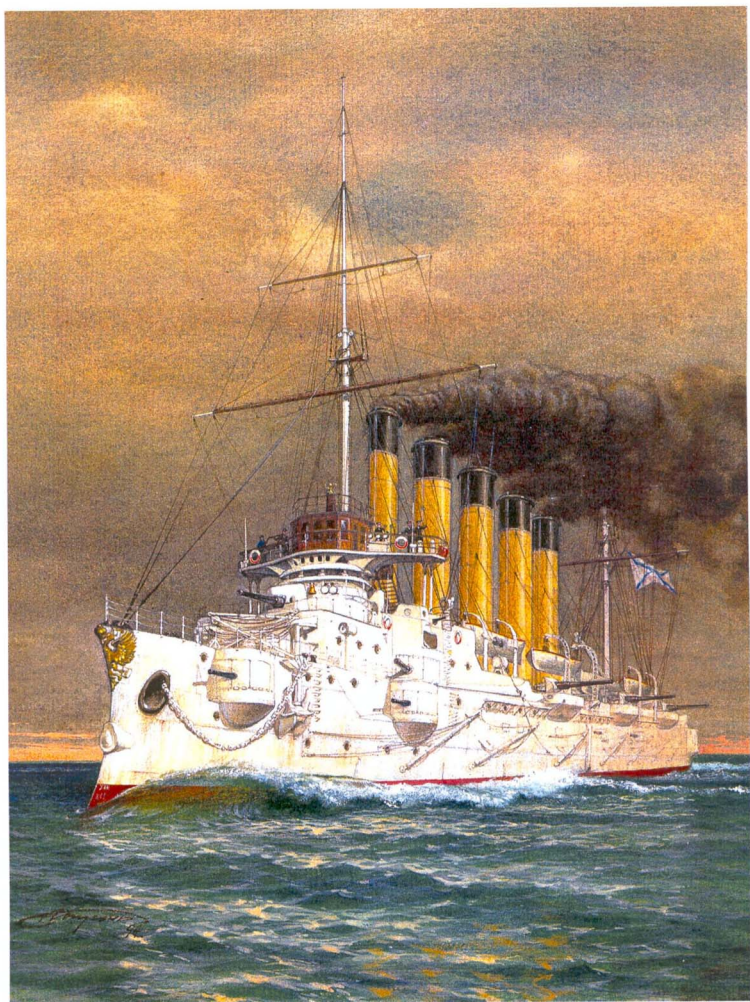
Так в последний раз крейсер сослужил службу России: валюта, вырученная от его продажи, была использована для закупки паровозов, необходимых для восстановления народного хозяйства страны.

ПРИМЕЧАНИЯ И ИСТОЧНИКИ

1. По материалам РГА ВМФ, ф. 417, 421, 427, 565.
2. РГА ВМФ, ф. 417, оп. 1, д. 1894, л. 266, 282.
3. Там же, л. 301.
4. К. Я. Клод Н.Л. Черкз военных действий на море во время русско-японской войны. СПб, 1906, с. 156.
5. РГА ВМФ, ф. 650, оп. 1, д. 540, л. 27, 47.
6. РГА ВМФ, ф. 417, оп. 1, д. 2831, л. 5.
7. Из дневника мичмана В.И. Медведева. РГА ВМФ, ф. 763, оп. 1, д. 199, л. 3.
8. Русско-японская война 1904—1905. Кн. 2. СПб, 1912, с. 171.
9. Там же, с. 248.
10. РГА ВМФ, ф. 469, оп. 1, д. 127, л. 95.
11. Там же, л. 96.
12. РГА ВМФ, ф. 524, оп. 1, д. 32, л. 29.
13. РГА ВМФ, ф. 469, оп. 1, д. 127, л. 96.
14. РГА ВМФ, ф. 524, оп. 1, д. 32, л. 76.
15. Там же, л. 76.
16. РГА ВМФ, ф. 469, оп. 1, д. 127, л. 96.
17. РГА ВМФ, ф. 1122, оп. 1, д. 146, л. 234.
18. Через радиостанцию «Аскольд» союзное командование у Дарданель поддерживало связь с русским командованием Черноморского флота. К о р б е т т Ю. Операции английского флота в мировую войну. Изд. 3-е, т. 2. М., 1941, с. 292.

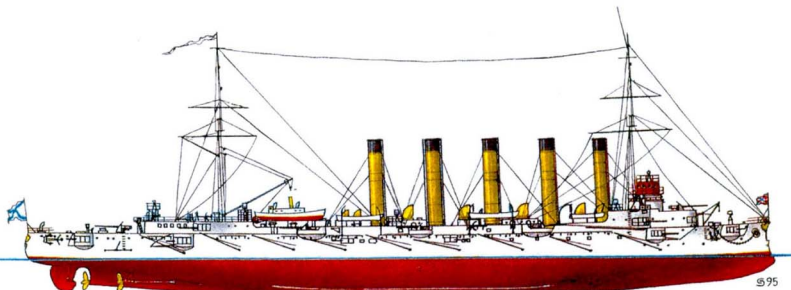
БИБЛИОГРАФИЯ

- Белохон Л. Семья моряка. «Боевая вахта», 1995, 7 ноября.
- Бжезский В.Л. Налет на крейсер «Аскольд». «Красный флот», 1924, № 5.
- Бжезский В.Л., Тарасов В.В. Из истории революционного движения на крейсере «Аскольд». «Судостроение», 1976, № 11.
- Быков П.Д. Военные действия на Северном морском театре в империалистическую войну 1914—1918 гг. 1930.
- Воревкин Н. Шанкай и разрушение наших судов. «Новый край», 1904, 24, 25 ноября.
- Военные моряки в период первой русской революции 1905—1907 гг. М., Воениздат, 1955.
- Военные моряки в борьбе за власть Советов на Севере (1917—1920 гг.) Сб. документов. Л., «Наука», 1982.
- «Воскрешение технического вооружения». 1899, май.
- Голованов А. Аскольдовым. «На страже Заполярья», 1965, 6 апреля.
- Де-Ливрон. Повреждения крейсера «Аскольд». «Котлин», 1904, 30 декабря.
- Залесский Н.А. Флотилия Северного Ледовитого океана в гражданской войне. «Исторические записки АН СССР», 1962, № 71, с. 251—260.
- Залесский Н.А. Флот русского Севера в годы мировой и гражданской войн. «Летопись Севера», т. VI, 1975, с. 154—161.
- Игумов Б. Драма на крейсере «Аскольд». «Коммунист Каспия», 1961, 11 марта.
- Интервенция на Севере в документах. М., 1933.
- К. Постройка крейсера «Аскольд». «Котлин», 1899, 8 мая.
- Колесников А. Дарданельская операция. М.-Л., 1930.
- Корбетт Ю. Операции английского флота в мировую войну. Изд. 3-е, т. 2. М., 1941.
- Крейсер «Аскольд» в Дарданеллах. «Морской сборник», 1923, № 5, с. 77—99.
- Крестиников В.Я., Молодцов С.В. Крейсер «Аскольд». СПб, «Велень», 1993.
- Лукашевич С. Провокационный взрыв на крейсере «Аскольд» в Тулоне в 1916 г. «Красный флот», 1923 г., № 1—2, с. 117—118.
- Максимов А.Я. Вокруг света. Плавание корвета «Аскольд». СПб, 1910.
- Маслеников Б.Г. Остров Аскольда. «Боевая вахта», 1987, 31 января.
- Лукашевич С. Политический шик и провокаторы в царском флоте. «Красный флот», 1922, № 3—4.
- Мельников Р.М. Крейсер I ранга «Аскольд». «Судостроение», 1980, № 5.
- Морские записки общества офицеров Российского Императорского флота в Америке. Нью-Йорк, 1965, № 1 (59).
19. C. Calwell C.E. The Dardanelles. London, 1924.
20. РГА ВМФ, ф. 401, оп. 2, д. 811, л. 5, 6.
21. «Морской сборник», 1923, № 5, с. 86.
22. «Морской сборник», 1915, № 8, с. 231.
23. Гибсон Р., Прендергаст М. Германская подводная флота 1914—1918. М., 1935, с. 73.
24. В. Я. Крестиников В.Я. Германские подводные лодки в войну 1914—1918 гг. Л., 1933, с. 34.
25. РГА ВМФ, ф. 401, оп. 2, д. 811, л. 2—16.
26. РГА ВМФ, ф. 565, оп. 1, д. 22, л. 72.
27. В советской историографии революционного движения на флоте господствовала единственная версия: взрыв — провокация, устроенная реакционными офицерами, чтобы получить повод для расправы над революционно настроенными матросами. Авторам после изучения документов следствия эта версия кажется более чем сомнительной. См.: Крестиников В.Я., Молодцов С.В. Крейсер «Аскольд». СПб, 1993, с. 179—194.
28. РГА ВМФ, ф. 418, оп. 1, д. 2123, л. 80.
29. 75-мм орудия с крейсера были сняты.
30. РГА ВМФ, ф. 130, оп. 1, д. 14, л. 19.
31. Крестиников В.Я. Мои воспоминания. Л., «Судостроение», 1984, с. 252. По данным Conway's all the world's fighting ships, 1906—1921, «Аскольд» был переименован в «Глори-IV» 3 августа 1918 г., возвращен официально РСФСР в 1921 г., разобран в Гамбурге в 1922 г.



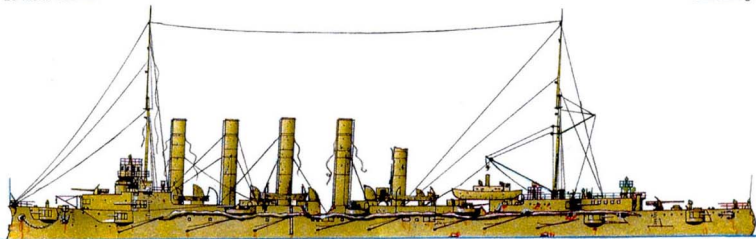
Крейсер 1 ранга «АСКОЛЬД»
в белой окраске, 1902—1903 гг.

1st rank cruiser
«ASKOLD», 1902—1903.



«АСКОЛЬД» в боевой
(так называемой «серо-оливковой»)
окраске после сражения с японским флотом
28 июля 1904 г.

«ASKOLD» after the battle
of 28 July (10 August) 1904.
She painted in grey-olive
camouflage.



«АСКОЛЬД» в период
Средиземноморской
кампании,
1915—1916 гг.

«ASKOLD» as she
served in the
Mediterranean,
1915—1916.

