**Управление культуры Министерства обороны
Российской Федерации**

**Федеральное государственное бюджетное учреждение культуры и искусства
«Центральный военно-морской музей»
Министерства обороны Российской Федерации**

Ассоциация военно-морских музеев

ВТОРАЯ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

ПРОГРАММЫ «МОРЕ И ФЛОТ»

Крейсер «Аврора» в истории Отечества. 1897 – 1916 гг.

ДОКЛАДЫ И МАТЕРИАЛЫ

**Центральный военно-морской музей
21 апреля 2016 г.**

Санкт-Петербург

2016

Печатается по решению Ученого совета
Центрального военно-морского музея

Материалы докладов участников
Научно-практической конференции
«Крейсер "Аврора" в истории Отечества.1897–1916 гг.»
ЦВММ. 21 апреля 2016 г.

Сборник материалов подготовлен
под общим руководством директора
Центрального военно-морского музея
Р. Ш. Нехая

Под редакцией:
О. В. Биято, С. Д. Климовского, Н. Г. Морозовой,
А. М. Тимошенок, А. Н. Чернавского
Верстка: И. А. Белобратовой

Материалы статей посвящены истории крейсера «Аврора» в период 1897–1916 гг. — от времени проектирования и закладки крейсеров типа «Диана» до кануна Революции 1917 г. Сборник адресован профессиональным историкам, работникам общеобразовательных учреждений, учащейся молодежи, ветеранским организациям, сотрудникам муниципальных органов, всем интересующимся историей отечественного Военно-Морского Флота и традициями корабля боевой славы «Аврора».

ISBN 978-5-9907277-3-1

© Центральный военно-морской музей, 2016
© С. Д. Климовский, ответственный редактор, 2016
© Н. Г. Морозова, научный редактор, 2016
© И. А. Белобратова, оригинал-макет, 2016

СОДЕРЖАНИЕ

О конференции 5

Обращение Главнокомандующего Военно-Морским Флотом адмирала *В. И. Королева* 8

Приветственное слово директора Центрального военно-морского музея *Р. Ш. Нехая* 9

Приветственное слово-доклад начальника Управления культуры Министерства обороны Российской Федерации *А. Н. Губанкова* 10

Приветственное слово председателя Комитета по культуре Санкт-Петербурга *К. Э. Сухенко*.....14

Р. Ш. Нехай. Крейсер «Аврора»: из настоящего в будущее ...15

Н. Г. Морозова. Новые музейные материалы, посвященные дореволюционному периоду истории крейсера «Аврора», в экспозиции филиала ЦВММ на крейсере «Аврора» 25

Н. Н. Рыжикова. Обзор литературы о крейсерах «Диана», «Паллада» и «Аврора» (из фондов Центральной военно-морской библиотеки) 31

К. Б. Назаренко. Крейсеры «Диана», «Паллада», «Аврора» в истории отечественного кораблестроения и флота конца XIX – начала XX века 45

Г. А. Гребенщикова. Великолепная «тройка богинь» на службе России 54

А. С. Бобрецов. Кораблестроитель И. А. Амосов — создатель фрегата «Аврора» 66

Д. В. Кузьменко. Фрегат «Паллада» от рождения до гибели. Смоленский акцент 73

Н. С. Полищук. Постройка крейсеров типа «Диана» на петербургских верфях 88

В. Ю. Грибовский. Крейсер I ранга «Аврора» в Русско-японской войне. Цусимское сражение 14–15 мая 1905 г. ...…92

А. Ю. Емелин. Морская династия Егорьевых и крейсер «Аврора» 108

П. А. Головнин. Князь А.В. Путятин на крейсере «Аврора» в Цусимском бою ...……120

А. А. Будко, Г. А. Грибовская. Медицинская служба Российского флота в период Русско-японской войны 1904–1905 гг. …….....152

В. Б. Прасников. Анализ достоинств и недостатков крейсеров типа «Диана» по опыту их эксплуатации и боевого применения 162

С. Е. Виноградов. Совершенствование артиллерийского комплекса крейсеров «Аврора» и «Диана» в ходе Первой мировой войны .....…….....170

В. П. Иванов. Предвосхитивший время: офицер «Авроры» И. И. Голенищев-Кутузов ..……....180

С. И. Овсянников. Крейсер «Аврора» — памятник отечественного кораблестроения. Опыт восстановления утрат в ходе ремонта 1984–1987 гг. с целью достижения исторической достоверности .....……..……..….....194

Н. В. Ратозий. С «Авророй» в сердце .....……..……...203

Г. А. Мамзиков. Организация работы филиала ЦВММ на корабле боевой славы крейсере «Аврора» .....……..197

Приложение. Крейсер «Аврора»: страницы истории. Библиографическая справка Центральной военно-морской библиотеки .....…….226

Резолюция конференции .....…….....253

Сведения об авторах .....……254

О КОНФЕРЕНЦИИ

По согласованию с Управлением культуры Министерства обороны Российской Федерации Центральный военно-морской музей начинает новый ежегодный научный форум «Море и флот», в рамках которого на 2016 год намечена реализация первой части большого научно-исследовательского проекта, посвященной истории знаменитого корабля с 1897 по 1916 год. В 2017 году запланирована вторая часть конференции, на которой речь пойдет об истории крейсера «Авроры» с 1917 по 2017 год.

Научно-практическая конференция «Крейсер “Аврора” в истории Отечества. 1897–1916 гг.» прошла 21 апреля 2016 года в Центральном военно-морском музее. Цель конференции — введение в научный оборот результатов современных исследований и новых материалов по истории крейсера «Аврора» в период 1897–1916 гг. — от времени проектирования и закладки крейсеров типа «Диана» до кануна Революции 1917 года; обмен информацией об исторических персоналиях, памятниках и предметах морского историко-культурного наследия, хранящихся в музеях; обсуждение проблем пополнения музейных фондов, сохранения, реставрации и экспонирования музейных предметов и коллекций, связанных с крейсером «Аврора» и корабельным музеем; подготовкой выставочных проектов, посвященных «Авроре» в 2017 году.

Заранее объявленная тематика научных направлений конференции охватывала три секции.

Секция 1. Кораблестроительная и техническая. Бронепалубные крейсеры Российского флота в кораблестроительных программах конца XIX века. Проектирование и постройка крейсеров типа «Диана». Устройство крейсеров типа «Диана», отличительные особенности кораблей серии. Энергетическая установка и технические средства крейсеров типа «Диана». Вооружение крейсеров типа «Диана», модернизация и перевооружение

кораблей серии в разные годы. Боевая живучесть крейсеров серии на примерах участия в обороне Порт-Артура («Диана» и «Паллада») и Цусимского сражения («Аврора»). Критический анализ достоинств и недостатков крейсеров типа «Диана», опыта их технической эксплуатации и боевого использования. Ремонт крейсера «Аврора» на Франко-Русском заводе в Петрограде в канун Февральской революции 1917 года: планы и результаты работ.

Секция 2. Военная история крейсеров типа «Диана» и их предшественников. Участие фрегатов «Диана», «Паллада» и «Аврора» в Восточной (Крымской) войне 1853–1856 гг. Роль крейсеров «Диана» и «Паллада» в обороне Порт-Артура в период Русско-японской войны (1904 год). Переход крейсера «Аврора» на Дальний Восток в составе 2-й Тихоокеанской эскадры и его участие в Цусимском сражении 14 –15 мая 1905 года. Боевая подготовка и дальние плавания крейсеров «Диана» и «Аврора» в период 1906 –1914 гг. Участие крейсеров «Диана» и «Аврора» в боевых действиях периода Первой мировой войны в составе 2-й бригады крейсеров Балтийского флота (1914–1916 гг.). Оценка боевой эффективности крейсеров типа «Диана» в годы Первой мировой войны. Медицинское обеспечение крейсеров типа «Диана»; применение, впервые в боевых условиях, рентгеновского аппарата на крейсере «Аврора» (1905 год). Персоналии, имеющие отношение к крейсеру «Аврора» (до 1917 года).

Секция 3. Сохранение, реставрация и экспонирование памятников военной истории, имеющих отношение к крейсерам типа «Диана». Крейсер «Аврора» как уникальный памятник истории кораблестроения и флота конца XIX — начала XX века. Музейные предметы и коллекции по истории крейсеров типа «Диана» в фондах Центрального военно-морского музея, других отечественных и зарубежных музеев. Фотографические материалы по крейсерам типа «Диана». Библиография крейсеров типа «Диана».

Информационное письмо с приглашением принять

участие в работе конференции было разослано более чем в 60 адресов. К концу января 2016 года были получены заявки, отображены и согласованы темы докладов и сообщений почти с двумя десятками участников.

Темы представленных выступлений соответствуют заявленной научной проблематике конференции, они разнообразны и охватывают широкий спектр службы и боевой деятельности кораблей типа «Диана», в частности крейсера «Аврора», — в период от их закладки до революционных событий 1917 года. Особенностью конференции является ряд представленных докладов, в которых рассказывается о судьбах парусных фрегатов периода Восточной (Крымской) войны 1853–1856 годов — «Диана», «Паллада» и «Аврора». Это весьма символично в год 160-летия окончания Крымской войны и проведения в ЦВММ выставки посвященной Восточной войне и 210-летию со дня рождения вице-адмирала В. А. Корнилова. В честь этих прославленных кораблей их имена были переданы строившимся на петербургских верфях в конце XIX века трем бронепалубным крейсерам, последним из которых и стала легендарная «Аврора».

Работа конференции прошла в конструктивном духе и товарищеской атмосфере. Были раскрыты малоизвестные страницы «биографии» крейсера «Аврора», его предшественников и судьбы ряда лиц, имевших отношение к рассматриваемой теме. К открытию конференции была подготовлена выставка эскизных работ художников-маринистов в ЦВММ, принятых на художественном совете музея для внесения в новую экспозицию на крейсере «Аврора». По результатам работы конференции издан сборник ее материалов, предлагаемый вниманию читателя. Продолжение научного форума, посвященного судьбе крейсера «Аврора» и его роли как символа целой эпохи в истории России в XX веке, состоится в 2017 году.

Уважаемые товарищи!

От имени Военного совета Военно-Морского Флота, всего личного состава приветствую и поздравляю участников, ветеранов Военно-Морского Флота, всех, для кого флот стал судьбой и смыслом жизни, с открытием научно-практической конференции «Море и флот», посвященной роли крейсера «Аврора» в судьбе России.

Без малого 120 лет прошло со дня закладки в Новом Адмиралтействе Санкт-Петербурга легендарного крейсера «Аврора». Корабль участвовал в Русско-японской войне, в Цусимском сражении, в Первой мировой войне на Балтийском море. Боевой путь корабля поражает опытных военных даже сегодня. С учетом участия личного состава крейсера в событиях Октябрьской революции, Гражданской и Великой Отечественной войн, а также послевоенной службы корабль находился в боевом строю Военно-Морского Флота более 50 лет.

На основании Директивы Главнокомандующего Военно-Морским Флотом от 5 июля 1956 года на крейсере «Аврора» был создан филиал Центрального военно-морского музея. Корабль стал хранителем истории Флота, оставаясь кораблем в составе боевых сил ВМФ Российской Федерации.

Чем дальше от нас те далекие, опаленные огнем сражений годы, тем правда о войне становится нужнее. Нет, не ветеранам, которые на собственном опыте испытали горечь утрат и голод лишений, которые смотрели смерти в лицо, а тем, кому еще предстоит строить свое будущее и сказать свое слово в истории Отечества. Точкой опоры и прочным фундаментом может служить лишь неискаженная правда о прошлом, и эту правду о нашей истории, о мужестве и героизме моряков России, о роли, которую сыграл Военно-Морской Флот в обеспечении государственных интересов Отечества, хранят палубы, надстройки, боевые посты, артиллерийские орудия и кубрики матросов легендарного крейсера. От вас сегодня зависит, как нашей молодежи будет представлена великая и славная история крейсера «Авроры» и всего Российского флота.

В год 320-летия Российского флота желаю участникам конференции продуктивной работы, творческих успехов, реализации планов по сохранению морского историко-культурного наследия России!

Главнокомандующий Военно-Морским Флотом
Российской Федерации адмирал В. И. Королев

Дорогие друзья, уважаемые товарищи!

Сегодня в жизни Центрального военно-морского музея очень важное событие: мы открываем череду новых научно-практических конференций под общим названием «Море и флот». Первая из них посвящена «Авроре» — одному из самых важныхх филиалов нашего музея, символу нашего города, символу целой эпохи в жизни страны и в истории российского кораблестроения. Можно бесконечно говорить о том, что значила «Аврора» во всех мероприятиях, которые проходили в Санкт-Петербурге и в нашей стране. Это один из самых важных исторических объектов на территории нашего города.

В подготовке и проведении сегодняшнего мероприятия приняли участие многие наши товарищи. Прежде всего, я хотел бы сказать спасибо адмиралу Соколову Владимиру Николаевичу, который обеспечил проведение конференции. Я хотел бы сказать спасибо директору Центральной военно-морской библиотеки Котобану Николаю Васильевичу, чью выставку мы сегодня видим. Хотел бы выразить огромную благодарность тем, кто нашел сегодня возможность принять участие в нашей конференции: начальнику Управления культуры Министерства обороны Российской Федерации Губанкову Антону Николаевичу, председателю Комитета по культуре Санкт-Петербурга Сухенко Константину Эдуардовичу, заместителю главкома ВМФ вице-адмиралу Федотенкову Александру Николаевичу.

Я выражаю благодарность всем присутствующим. Сегодня рабочий день, проблем и задач очень много. Желаю нашей конференции успешной работы!

Директор
Центрального военно-морского музея
Р. Ш. Нехай

Добрый день, уважаемые коллеги!

Искренне рад приветствовать вас в Центральном военно-морском музее Министерства обороны и поздравить с началом работы Научно-практической конференции «Крейсер «Аврора» в истории Отечества. 1897–1916 гг.».

Позвольте передать вам добрые напутствия от Министра обороны Российской Федерации генерала армии Сергея Шойгу и выразить удовлетворение от того, что сегодняшнее событие объединило представителей органов государственной власти, Военно-Морского Флота России, общественных организаций, а также ведущих ученых и музейных специалистов страны.

Конечно, это хорошая возможность для всестороннего обсуждения результатов новейших исследований, посвященных истории создания и боевому пути легендарного крейсера «Аврора», а также подведения первых итогов крупномасштабной и трудоемкой работы по созданию на корабле современного музейного пространства. Уверен, что уникальный опыт, приобретенный в период ремонта и реэкспозиции «Авроры», будет широко применяться в процессе развития и создания кораблей-музеев.

Позвольте поделиться некоторыми мыслями по поводу будущего «Авроры».

Первое. Конечно, глубоко символично, что техническое и контентное обновление корабля пришлось на период подготовки к мероприятиям, посвящённым 100-летию Октябрьских событий. Думаю, в этом смысле работа филиала чрезвычайно важна, во многом именно этот, конкретный музей будет задавать тон историко-культурной интерпретации событий тех лет. И интерпретация эта должна быть максимально толерантной ко всем версиям событий Октября 1917 года. Здесь недопустима излишняя эмоциональность и политизация.

Второе. С озвученным только что подходом связан и смысл контента новой музейной экспозиции: сложная и

славная история российского корабля 20-го века с наиболее яркой страницей — событиями Октября. Мы исходим из того, что речь идет о почти единственном из сохранившихся в мире кораблей подобного типа, о свидетеле истории.

Экспозиционный замысел предусматривает существенное — почти в два раза — увеличение количества экспонатов. Принято решение музеефицировать медицинский блок крейсера, в нем будет полностью восстановлена историческая обстановка и размещена экспозиция «Военно-морская медицина и морские врачи. Морские госпитали».

В девяти помещениях планируется разместить шесть тематических блоков, посвященных истории и техническим особенностям крейсера, службе и быту матросов Российского флота, событиям Русско-японской войны, дальним плаваниям корабля, Октябрьским событиям и жизни «Авроры» в 20-м и начале 21-го века. Предусмотрен небольшой зал для временных выставок.

Хотелось бы поблагодарить всех, кто принял активное участие в обсуждении научной концепции экспозиции. Все поступившие в процессе работы предложения были детально рассмотрены и изучены, часть из них была учтена при разработке дизайн-проекта экспозиционного пространства.

Третье. Мы понимаем общественную важность дискуссий о внешнем виде корабля, возможности возвращения дореволюционной атрибутики и символики. Однако исходим из следующего тезиса: в каком виде мы отправили «Аврору» на ремонт, в таком виде ее и возвращаем. Экстерьер остается неизменным.

Четвертое. Мы очень рассчитываем на инициативу руководителя Центрального военно-морского музея, научных, творческих, общественных организаций по инициированию регулярных научных и творческих форматов, связанных с кораблем. Неплохо было бы, чтобы и эта научная конференция стала традиционной. Конкурсы, фестивали — тема самая благодатная. Песня об «Авроре», кстати, всего одна.

Пятое. Необходимо новое издание, посвященное знаменитому крейсеру. Издание современное, с использованием последних научных данных об истории корабля. Думаю, можно сделать и отдельный интернет-ресурс, посвященный «Авроре».

Шестое. Вполне естественно, что филиал Центрального военно- морского музея на крейсере «Аврора» будет нести ту миссию, которая свойственна всем музеям мира — просветительскую, хранительскую, научную. Но особо хотел бы обратить внимание в данном случае на функцию патриотическую, воспитательную. Она по-прежнему важна. Важно присутствие на корабле школьников, студентов, учащихся довузовских и высших организаций военного образования. В этой связи главной идеологемой должна стать сложная, но славная история страны 20-го века, идеологема сохранения отечественной истории.

Седьмое. Возможны ли корпоративные и другие мероприятия на «Авроре»? Отвечаю — да, с единственным условием, — это должно соответствовать уровню и стилистике корабля, его статусу.

Восьмое. Связанный с предыдущим тезис. Крейсер — боевой корабль Балтийского флота, корабль № 1. Безусловно, сосуществование экипажа и музейщиков — дело сложное, но как показывает опыт, — возможное и взаимовыгодное. Ставить вопрос о выводе корабля из состава флота я считаю сейчас не нужно. Мало того, нужно использовать этот опыт применительно к другим историческим кораблям.

Девятое. Министерство обороны очень рассчитывает в плане развития филиала Центрального военно-морского музея на крейсере «Аврора» на взаимодействие с российскими военно-историческими музеями, общественными организациями, городскими властями. Конечно, важным каналом такого взаимодействия должен стать Попечительский совет Центрального военно-морского музея, который важно создать в самое ближайшее время.

Десятое. Мы очень рассчитываем на активное внедрение

новых форм работы с посетителями разных возрастных категорий, и создание на базе филиала ЦВММ на крейсере «Аврора» современной научной и просветительской площадки, работающей на базе передовых технологий.

В заключении хочу выразить искреннюю благодарность всем участникам конференции, признательность представителям органов государственной власти Санкт–Петербурга, лично губернатору Санкт–Петербурга Г. С. Полтавченко за большую работу по сохранению корабля, как одного из главных символов Санкт–Петербурга.

Желаю вам плодотворной работы, интересных дискуссий и дальнейших творческих успехов!

Начальник Управления культуры
Министерства обороны
Российской Федерации
А. Н. Губанков

Дорогие друзья!

Крейсер «Аврора», действительно, неотделим ни от истории Санкт-Петербурга, ни от истории России, ни от культурного ландшафта нашего города. Представить Петербург без «Авроры» сложно, практически невозможно. Руководство города и губернатор Георгий Сергеевич Полтавченко лично уделяют большое внимание «Авроре», оказывают содействие в организационных вопросах. В ближайшее время предстоит обеспечить торжественное возвращение корабля к месту его стоянки. Это должен быть красочный и яркий праздник, а также патриотическое и воспитательное событие. Мы привыкли к тому, что «Аврора» есть, но этого иногда бывает недостаточно. Нужно изучать, рассказывать, публиковать новые материалы, привлекать внимание общества.

И в этом смысле я хочу пожелать вам всем успешной работы. Конференция очень важна, потому что познание истории — это один из камней, заложенных в основу нашего государства и государственности. Нет ни одной страны, история которой не знала трудных, спорных моментов, и Россия не исключение. Но без уважения и любви к своей истории нельзя сохранить государство и свой народ. И то, что именно в этом ключе будет проходить конференция, я не сомневаюсь. Спасибо вам за то, что организовали это событие, как очень важную часть гражданской и общекультурной работы в Морской столице России и всей нашей страны.

Председатель
Комитета по культуре
Санкт-Петербурга
К. Э. Сухенко

Р. Ш. Нехай

КРЕЙСЕР «АВРОРА»: ИЗ НАСТОЯЩЕГО В БУДУЩЕЕ

Крейсер «Аврора» — символ целой эпохи в отечественной истории XX века. В наши дни это уникальный памятник военной и социально-политической истории России, отечественного кораблестроения и флота.

В солнечное воскресенье 21 сентября 2014 года на набережные Невы вышли тысячи петербуржцев. В этот день город провожал в док Кронштадтского Морского завода свою гордость и достопримечательность — крейсер «Аврора». Телекамеры десятков телеканалов зафиксировали на лицах людей самые различные чувства: любопытство, восторг, гордость за символ морской столицы России. Некоторые участники проводов корабля, заполнившие набережные в центре Санкт-Петербурга, не скрывали слез. Для многих факт ухода «Авроры» с места вечной стоянки стал настоящим событием. Но больше всех в тот день переживали в Центральном военно-морском музее. Ведь до перехода крейсера на ремонт специалисты музея проделали очень большую работу. Была демонтирована экспозиция шести залов корабельного музея, проведена упаковка музейных предметов и транспортировка их в главное здание ЦВММ. Своего транспорта у музея нет, поэтому пришлось прибегнуть к услугам перевозчиков, решать вопросы логистики, оплаты, сохранности флотских реликвий. Поскольку подготовка к докованию происходила в летний период, многим сотрудникам музея пришлось пожертвовать отпуском и напряженно потрудиться.

Хотелось бы отметить вклад в этот процесс в ту пору заведующего филиалом ЦВММ на крейсере «Аврора» контр-адмирала в отставке Льва Давыдовича Чернавина, главного хранителя Натальи Владимировны Шишковой и других, кто подставил плечо в это горячее время. Конечно, весь коллектив волновался и за сам процесс перехода корабля из Санкт-Петербурга в Кронштадт. Только во время буксировки

«Авроры» по Неве многие увидели, насколько велик крейсер. Чтобы провести его по быстрому фарватеру Невы, морякам потребовалось приложить немало усилий. С этой целью в разгар дня в Санкт-Петербурге развели несколько мостов. Их поднятые «крылья» лишь подчеркнули величину боевого корабля, ставшего символом Северной столицы и всего Российского флота.

О судьбе «Авроры», ее участии в боевых действиях на море в начале XX века имеется достаточное количество исследований. Еще больше материалов досталось нам в наследство благодаря тому, что экипаж крейсера принимал активное участие в событиях Октября 1917 года. Сегодня трудно сказать, какой была судьба корабля, если бы не этот факт. Другие крейсера, построенные в начале XX века по тому же проекту, давно превратились в прах.

Как известно, крейсер I ранга Балтийского флота стал третьим кораблем в серии «богинь» («Диана», «Паллада», «Аврора»). Он был спущен на воду 11 (23) мая 1900 года. Наши предшественники — моряки и музейщики — его успешно сохранили[1]. Однако в угоду политической линии он скоро оброс партийными легендами. Одна из них, например, касается роли «Авроры» в Октябрьской революции[2]. В постперестроечное время начался процесс «развенчания», а затем и новый этап мифотворчества. Суть его можно обозначить следующим тезисом: «Аврора» — макет некогда боевого корабля, который после ряда ремонтов давно не соответствует подлиннику[3]. Нашлись СМИ, которые сообщили, что от легендарного корабля на нынешней «Авроре» остались лишь кусок машины, радиорубка и судовой колокол…[4]

Стоит отметить, что наибольшие разрушения крейсер получил в годы Великой Отечественной войны, находясь в военном порту Ораниенбаума, близко от передовой. Экипаж корабля проявил мужество и героизм, защищая Ленинград на его подступах. Девять 130-мм орудий с «Авроры» были демонтированы и установлены на рубеже между Дудергофскими

высотами и Киевским шоссе. Десятое орудие вместе с комендорами заняло место на бронепоезде «Балтиец». В дни блокады сам корабль серьезно пострадал от бесчисленных обстрелов. В пробоины поступила вода, корпус оказался полузатоплен, и чтобы «Аврора» не опрокинулась, ее поставили на грунт, на ровный киль. В июле 1944 года крейсер подняли и отправили в ремонт на Канонерский завод в Ленинграде. В 1948 году «Аврору» пришвартовали у Петроградской набережной Ленинграда и до 1956 года использовали как учебную базу Нахимовского военно-морского училища. В 1957 году корабль получил статус музея.

В новейшую историю внимание к крейсеру не угасло. Он интересен посетителям как объект военно-морского наследия[5]. В мире сохранилось несколько военных кораблей того периода. Помимо «Авроры» — это американский крейсер «Олимпия» (1895), японский броненосец «Микаса», спущенный на воду, как и русский крейсер в 1900 году. С ним «Аврора» повстречалась в Цусимском сражении. Другой ветеран — греческий броненосный крейсер «Георгиос Авероф», которому 106 лет[6]. Самый старый из броненосцев и крейсеров — «Уорриор» 1860 года постройки. Первенец броненосного флота является одним из самых популярных экспонатов Национального музея Королевского ВМФ в Портсмуте (Великобритания).

«Аврора» на фоне всех этих кораблей-музеев выглядит очень достойно. Участие крейсера в боевых действиях, в событиях Октября 1917 года, равно как и сохранность самого корабля делают его памятником военного кораблестроения мирового уровня. В нашей стране публикации об этом корабле-музее, в том числе скандального характера, связанные с его состоянием, службой на корабле, выводом из состава ВМФ в период 2010 – 2013 годов, будоражили общественное мнение[7]. Информация о том, что крейсер нуждается в ремонте и уже почти «тонет», регулярно появлялись на информационных лентах[8]. Поднимали вопрос использования и состояния «Авроры» ветераны ВМФ, общественность Санкт-Петербурга. В связи с этим

в 2013 году Министр обороны РФ Сергей Кужугетович Шойгу принял решение отправить крейсер на ремонт. Что и случилось в сентябре 2014 года.

С целью предотвратить возможные спекуляции на тему сохранности корабля, Центральным военно-морским музеем совместно с Управлением культуры Министерства обороны Российской Федерации, Департаментом МО РФ по обеспечению государственного оборонного заказа, администрацией Кронштадтского Морского завода еще осенью 2014 года была проведена пресс-конференция. Представителей масс-медиа пригласили в Кронштадт, непосредственно в док, где находилась «Аврора». Журналисты и блогеры смогли своими глазами увидеть состояние крейсера как внутри, так и снаружи — ниже ватерлинии. К тому времени провели освидетельствование корпуса и механизмов. Их состояние эксперты признали удовлетворительным. Из-за обнаружения ряда дефектов стороны произвели корректировку сметы и сроков сдачи работ. Окончательная дата возвращения «Авроры» к месту стоянки на Петровской набережной не изменилась — июль 2016 года.

После того как «Аврора» перешла в Кронштадт, несмотря на информационную кампанию в СМИ, а также информационный щит, который был установлен, специально для информирования граждан, на месте вечной стоянки, в ЦВММ регулярно обращались многочисленные гости города с вопросом: «Куда исчез знаменитый крейсер?»

Поэтому руководством музея было принято решение развернуть временную экспозицию в основном здании ЦВММ. 7 февраля 2015 года выставка «Крейсер "Аврора" в истории Отечества» начала свою работу. На ней представлены как экспонаты, которые прежде находились на крейсере в экспозиционных залах и были демонтированы перед отправкой корабля в док, так и предметы, отобранные в фондохранилищах в ходе подготовки нового тематико-экспозиционного плана. В их числе предметы, принадлежавшие морякам с «Авроры», несколько ее моделей, живопись, графика и прочие артефакты.

Выставка смогла частично удовлетворить интерес посетителей к легендарному крейсеру.

Ход ремонта «Авроры» был на жестком контроле со стороны Минобороны. Автор этих строк регулярно наведывался в Кронштадт, чтобы оценить обстановку. Корабелы пообещали, что постараются максимально сохранить как «родные» детали и механизмы, так и использованные свыше века назад материалы. Так, например, было решено оставить первоначальную внутреннюю зашивку пера руля «Авроры». Она была выполнена из тропического дерева тика, а затем покрыта медными листами. Бронзовую отливку пера руля обновили, а деревянные внутренности оставили первозданными.

Наибольшие по объему работы на «Авроре» затронули подводную часть корпуса. Она больше всего страдает от воздействия воды, в особенности район переменной ватерлинии. В ряде мест проржавевший металл судоремонтники заменили, как делалось это и ранее, в ходе предыдущих ремонтов. Подверглись полной очистке и окраске палубные надстройки. Остальные работы также велись в строгом соответствии с регламентом. Из новаций стоит отметить появление современных систем пожаротушения, связи и водоснабжения. С целью обеспечения дополнительных мер охраны на «Авроре» будет осуществляться видеомониторинг как всего корабля, так и прилегающей акватории. Такие шаги предприняты с целью повышения безопасности посетителей и музейных экспонатов.

Учитывая интерес, который проявила общественность к крейсеру, начальник Управления культуры МО РФ Антон Николаевич Губанков принял решение провести еще две пресс-конференции, посвященные перезагрузке «Авроры» после отправки в док. Первая встреча с журналистами состоялась в стенах ЦВММ 1 марта 2016 года. На ней А. Н. Губанков проинформировал СМИ, что обновленная экспозиция филиала ЦВММ на крейсере «Аврора» будет рассказывать уже не только об октябрьских событиях 1917 года, но и обо всей истории

Российского флота конца XIX — начала XX века, о месте «Авроры» в самых великих и трагических событиях ушедшего века.

Вторую пресс-конференцию посвятили вопросам, связанным с переходом крейсера из Кронштадта к Петроградской набережной Санкт-Петербурга и празднованию в 2016 году Дня Военно-Морского Флота. А. Н. Губанков сообщил представителям СМИ, что ремонтные работы идут по графику. Место вечной стоянки «Аврора» займет к 60-летию своего включения в состав ЦВММ, а в День ВМФ примет первых посетителей. Он подчеркнул, что новая экспозиция подготовлена с учетом мнения общественности и отметил позицию создателей экспозиции по отображению участия команды крейсера в событиях почти столетней давности.

Мы не забываем о переломных днях 1917 года, но более объективно подходим к ним, — подчеркнул руководитель сферы культуры Минобороны России. Он также рассказал о переменах в экспозиции филиала ЦВММ на крейсере «Аврора». В процессе реализации проекта было принято решение воссоздать в двух помещениях медицинскую часть. В них реконструировали исторические интерьеры. В операционной разместилась экспозиция «Военно-морская медицина и морские врачи. Морские госпитали», посвященная истории медицины и работе служившего на «Авроре» корабельного врача В. С. Кравченко. Он впервые в истории Российского флота применил на борту рентгеновский аппарат. Еще одной новинкой стал экспокомплекс, посвященный церковной службе на корабле. Он поможет посетителям понять, какую роль православие играло в жизни экипажа и всего флота.

В новой экспозиции почти в два раза увеличилось количество представленных музейных предметов — до 538 единиц. В том числе будут представлены ордена Красного Знамени и Октябрьской революции, которыми «Аврора» была награждена в 1927 и 1968 годах. Вместе с прежними экспонатами новые предметы разместились в девяти помещениях и посвящены

различным этапам из жизни крейсера и России, быту и службе военных моряков, участию «Авроры» в дальних походах и мировых войнах.

Зал № 1 отдан показу истории крейсера «Аврора» в сжатом виде. На прежние места экспонирования вернутся художественные произведения, ранее украшавшие этот зал. Также будут написаны новые картины, наглядно демонстрирующие основные вехи истории корабля. Большой мультимедийный контент, совмещенный с уникальной моделью крейсера, расскажет о его архитектуре, вооружении и технических характеристиках. Доминантой зала, безусловно, станет мультимедийный комплекс, который будет включать в себя свет, цвет и звук.

Зал № 2 раскрывает тему быта и служебных будней матросов и офицеров Российского флота на рубеже XIX–XX вв. на примере крейсера «Аврора». В экспозиции впервые представлены предметы быта, имеющие отношение к несению службы на кораблях императорского флота. В целях динамичного раскрытия данной темы использованы сцены голографического театра и большое количество плоскостных материалов. В частности, модель якоря Холла и две детальные схемы, показывающие работу якорного устройства.

Зал № 3 посвящен организации морского ведомства в России (1860-е годы — начало XX века), промышленным предприятиям, участвовавшим в строительстве Российского флота, постройке броненосных кораблей, развитию крейсерских сил (1860-е — середина 1890-х годов), строительству Российского флота по кораблестроительным программам 1895 и 1898 годов, проектированию и постройке крейсеров типа «Диана» («Диана», «Паллада» и «Аврора»), участию крейсеров «Паллада» и «Диана» в обороне Порт-Артура (1904 год), службе «Авроры» в составе 2-й Тихоокеанской эскадры и ее переходу на Дальний Восток. Главной темой зала станет рассказ об участии крейсера в Цусимском сражении 14–15 (27–28) мая 1905 года. Большой раздел экспозиции отведен

возвращению «Авроры» в Россию, модернизации крейсера и переоборудованию в учебный корабль.

Зал № 4 рассказывает о дальних плаваниях и походах «Авроры» перед Первой мировой войной, отечественном кораблестроении и морской науке, вооружении и технических средствах флота того периода, «Авроре» в период Первой мировой войны (1914–1918 гг.), входившей в состав 2-й бригады крейсеров Балтийского флота, участию команды крейсера в событиях Февральской революции в Петрограде, в Октябрьском вооруженном восстании 25–26 октября (7–8 ноября) 1917 г.. Доминантой зала станет макет «Штурм Зимнего дворца», который ранее располагался в холле у начала экспозиции Центрального военно-морского музея. Этот макет будет дополнен материалами, дающими современный взгляд на события Октября 1917 года. Также будут представлены материалы, рассказывающие об «Авроре» в период Гражданской войны, а также этапу восстановления крейсера и его службе в качестве учебного корабля (1923–1936).

Зал № 5 представляет исторический период 1941–1960 гг. Экспозиция тематически разделена на два основных блока: Великая Отечественная война 1941—1945 гг. и крейсер «Аврора» в послевоенное время (демонстрируются материалы, посвященные нахимовцам на «Авроре», созданию музея на корабле и проведению ремонтных работ в разные периоды). В зале будет воспроизводиться подлинная кинохроника периода блокады Ленинграда.

Зал № 6 собрал памятные подарки и голографические изображения моделей кораблей, построенных в тот же период, что и «Аврора», из фондов ЦВММ. Также в зале запланирован показ временных выставок, тематически связанных с историей крейсера «Аврора» и Военно-Морского Флота.

Будут и другие новшества, не так заметные посетителям корабля-музея. Разработан ритуал прибытия на «Аврору» высших должностных лиц. О его деталях пока говорить рано, главное, что участие в нем будет принимать команда корабля.

На крейсере сохранится 8 должностей военнослужащих. Штат филиала ЦВММ составит 19 работников.

Новая концепция развития ЦВММ приурочена к 310-летию музея и спланирована до 2019 года. Начальные мероприятия концепции развития реализованы уже в начале февраля 2016 года, когда прошла II Коллегия музеев военно-морской направленности. В апреле музей собрал в своих стенах специалистов на научно-практическую конференцию из цикла «Море и флот». Так стартовал целый цикл научных форумов, в рамках которых в 2016 году реализуется первая часть большого научно-исследовательского проекта «Крейсер “Аврора” в истории Отечества», посвященная истории знаменитого корабля с 1897 по 1916 год.

Одной из особенностей конференции стала предоставленная ее участникам уникальная возможность не только узнать новое из истории легендарного корабля, но и воочию увидеть его будущее, совершив виртуальную экскурсию по новой экспозиции филиала ЦВММ на крейсере «Аврора». Хорошим дополнением к виртуальной стала реальная экскурсия по развернутой в рамках форума выставке эскизов картин художников — членов мастерской художников-маринистов Центрального военно-морского музея. Все эти вновь написанные полотна в ближайшем будущем займут свое место в экспозиции филиала ЦВММ на крейсере «Аврора». На них легендарный корабль изображен как в мирные, так и драматические моменты своей истории.

На конференции представлено почти два десятка докладов, сообщений и презентаций ведущих историков и музейных работников Санкт-Петербурга и других городов России об исторических персоналиях, памятниках и предметах морского историко-культурного наследия, хранящихся в музеях. Обсуждены проблемы пополнения музейных фондов, сохранения, реставрации и экспонирования музейных предметов и коллекций, связанных с крейсером и корабельным музеем, а также подготовкой будущих выставочных проектов.

В 2017 году состоится второй и, пожалуй, главный этап этой конференции, который охватит биографию крейсера «Аврора» с 1917 по 2017 год. К этому моменту увидит свет историческая серия из 27 книг под общим названием «Всё об «Авроре». В этой серии читатели познакомятся с различными аспектами строительства и службы корабля, устройством корабельных механизмов, бытом военных моряков и т. д.

Возвращение крейсера «Аврора» с Кронштадтского Морского завода на место вечной стоянки и завершение крупномасштабного проекта по созданию новой экспозиции филиала ЦВММ на его борту станет очередной значимой вехой в реализации концепции развития музея. Накопленный опыт позволит продолжить работу над дорожной картой в целях музеефикации филиала ЦВММ «Корабль боевой славы «Михаил Кутузов», находящегося в городе-герое Новороссийске.

---

1. *Буров В. Н, Юхнин В. Е.* Крейсер «Аврора». Памятник истории отечественного кораблестроения. — Л.: Лениздат, 1987. См. также: Аврора (крейсер) это: http://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/13500.
2. Участие в Октябрьском вооружённом восстании. http://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/13500#.
3. *Бобыльков А.* «Гальюн-таймс» морской столицы? // Морская газета. 2002. 5 декабря; http://gazetam.ru/5-dekabrya/galyun-tayms-morskoy-stolitsyi.htm.
4. *Бурт В.* Тайны крейсера «Аврора», http://svpressa.ru/post/article/122783/.
5. *Пришедко И.* Что теперь снится крейсеру «Аврора»? // Смена. 2002. 6 августа; http://www.pressarchive.ru/smena-ru/2002/08/06/192129.html.
6. *Бурт В.* Тайны крейсера «Аврора», http://svpressa.ru/post/article/122783/.

7. *Казанцев С.* Что теперь тебе снится, крейсер «Аврора»? // Правда Севера. 2011. 22 октября, http://vda-severa.ru/content/chto-teper-tebe-snitsya-krejser-avrora.
8. Крен на крейсере «Аврора», http://echo.msk.ru/blog/echomsk/911871-echo/.

Н. Г. Морозова

НОВЫЕ МУЗЕЙНЫЕ МАТЕРИАЛЫ, ПОСВЯЩЕННЫЕ ДОРЕВОЛЮЦИОННОМУ ПЕРИОДУ ИСТОРИИ КРЕЙСЕРА «АВРОРА», В ЭКСПОЗИЦИИ ФИЛИАЛА ЦВММ НА КРЕЙСЕРЕ «АВРОРА»

Любые изменения и добавления в экспозицию — это, прежде всего, пересмотр основной идеи музейного пространства. И это неудивительно, так как время идет вперед и с переменами в нашей стране меняются его истинные символы. XXI век диктует свои правила, и наш расчет направлен на молодое поколение, которое знает основные идеи как императорской, так и советской России по книгам, фильмам и в большинстве своем пользуется всеми возможностями современного мультимедийного комплекса, без чего уже с трудом воспринимает информацию. Эту возможность мы хотим предоставить нашим молодым посетителям уже летом текущего года.

Что же мы хотим показать нашим посетителям в новой экспозиции филиала ЦВММ на крейсере «Аврора»? Прежде всего, живую историю императорского военно-морского флота России. «Аврора» не была уникальным кораблем своего времени, она являлась реальным, «хроникером» своего времени, и это очень важно для понимания того, что она несет в себе. Корабль был истинным свидетелем своего времени, поначалу без особого к себе отношения, которое появилось в 1946 году, когда крейсер отстаивал его первый советский командир Лев Андреевич Поленов. «Аврора» осталась в строю, была сохранена для нас с вами в 1923 году, когда ее отремонтировали и сделали учебным кораблем для будущих командиров флота, и в 1946 году, когда начали готовить для нахимовцев в качестве учебного корабля. И она до сих пор учит нас с вами, как нужно оставаться самими собой.

В 1991 году СССР прекратил свое существование, и тут

великий урок великого крейсера развернулся в другую сторону. В стране произошли кардинальные социально-политические преобразования, и к настоящему времени изменились и дополнились критерии оценки, роль корабля в истории страны и Военно-Морского Флота. Однако в целом за последние два десятилетия основной стержень филиала на крейсере «Аврора» практически не изменился, хотя экспозиция и подвергалась некоторым изменениям. Те, кто менял отношение к этому кораблю, представление его публике, были живыми людьми, которые вели экскурсии на этом корабле.

Музей — хранитель четкой, строгой документации того, что он представляет, как он представляет и зачем. Необходимо представить небольшой анализ того, что было и оставалось в основной идее экспозиции с 1987 года и что будет показано в новой экспозиции, которую предполагается открыть в 2016 году. Для нас музей — это здание, храм, а как только этот храм выходит за свои рамки и становится кораблем, причем действующим военным кораблем, где существует экипаж, мы пространство боевого «корабля номер один» должны поделить с военными. Это сложная дилемма, и поэтому еще в начале 2014 года был разработан документ «Модель использования Краснознаменного ордена Октябрьской революции корабля боевой славы крейсер «Аврора». В нем заложены следующие основные определения.

Во-первых, «Аврора» — это памятник истории Отечества. Во-вторых, это памятник истории Военно-Морского Флота. В третьих, это памятник истории отечественного кораблестроения. И, наконец, это база и основа патриотической воспитательной работы.

Рассмотрим экспозицию до ухода крейсера на реконструкцию в 2014 году. С 1987 года первый зал экспозиции назывался «Обзорный зал для делегаций», где показывались исторические вехи службы корабля. И, в связи с тем, что корабль был символом революции, именно революционные события и стали основой этого зала. Начиная со второго зала,

в предыдущей экспозиции его темы назывались: «История крейсера с его закладки», «Роль партии большевиков в период революционного подъема в России», «Участие «Авроры» в Февральской революции». Это был государственный заказ советского времени. Большое счастье, что сейчас мы живем в такое время, когда можем быть максимально исторически достоверны, не опускать и не замалчивать какие-то эпизоды, сложные периоды истории. Поэтому самый насыщенный, второй зал новой экспозиции мы назвали «Служба личного состава на кораблях Российского флота». Использовали вещи, которые были свойственны в период службы на корабле матросам и офицерам, высшему командному составу, и это важно для понимания дисциплины и внутренней жизни корабля. Третий зал прежней экспозиции филиала назывался «Курс большевистской партии на социалистическую революцию и участие моряков крейсера в подготовке Великой Октябрьской социалистической революции. «Авроровцы» на фронтах Гражданской войны, разгром контрреволюции в центрах и окраинах». Сейчас же для нас очень важно сделать «Аврору» памятником, уникальным объектом, как раз истории конца XIX — начала XX века.

Третий зал новой экспозиции, большая его часть, будет посвящена Цусимскому сражению 14–15 мая 1905 года. Мы хотим представить Цусимское сражение глазами русских моряков и глазами японцев. Мы понимаем, что представители Генерального консульства Японии в Санкт-Петербурге, Общества потомков участников Цусимского сражения обязательно должны присутствовать на открытии. Безусловно, в этой части экспозиции будет представлен реконструированный иконостас, который выносился на палубу «Авроры» перед Цусимским сражением. Небольшие части экспозиции третьего и четвертого залов будут посвящены вопросу, для чего и как строились корабли броненосного флота России в конце XIX — начале XX века.

Что касается задач новой экспозиции филиала ЦВММ

на крейсере «Аврора», то самой важной является создание новой художественно-эстетической и исторически-достоверной образной системы, подача материала для работы с целевой аудиторией, проведения экскурсий, собраний, для проведения молебна о погибших в Цусимском сражении и др.

Вторая часть научной программы — это выставочные и издательские проекты. В этом году мы открываем новый проект, который называется «Всё об «Авроре», готовится 27 выпусков по истории корабля. Начинается этот издательский проект с публикаций сотрудника ЦВММ Владимира Ивановича Фирсанова, который проработал на «Авроре» 41 год. На его глазах происходила трансформация корабельного музея от советской системы подачи материала до приближенной к истинно исторической.

Последнее — это научно-исследовательская база данных, и мы хотим ее совершенствовать. Кроме экскурсоводов, в филиале ЦВММ на крейсере «Аврора» есть научные сотрудники, которые собирают, исследуют, дополняют ранее наработанные материалы новыми интересными фактами, показывая их на выставках, используя в научных публикациях.

Что касается решения этих задач, то первая из них — это живопись в экспозиции. Исторически живопись на корабле всегда была в кают-компании, так как именно там офицерам хотелось приблизить походную жизнь на море к мирной, на берегу. Картины, находящиеся в каждом экспозиционном зале экспозиции, это дань традициям и художественное осмысление боевой славы крейсера. В нашем музее работают мастера своего дела — художники-маринисты. Они работают над полотнами для новой экспозиции «Авроры». Например, В. П. Яркин практически заново переписал свою прежнюю картину «Спуск крейсера «Аврора» на воду», уточнив ряд деталей, в частности факт присутствия при этом событии лиц из царской семьи, моряков Гвардейского экипажа.

В будущей экспозиции появятся новые сюжеты, новый художник мастерской художников-маринистов ЦВММ

С. А. Макаров в настоящее время пишет картину «Крейсер «Аврора» в Батавии. 1911 год». Это совершенно нераскрытая тема о том, как Великий князь Борис Владимирович на борту «Авроры» участвовал в коронации сиамского короля. Тогда попутно «Аврора» посетила и порт Батавию — ныне Джакарта (Индонезия). И. Н. Дементьев — руководитель мастерской художников-маринистов ЦВММ — пишет работу «Гибель командира крейсера «Авроры» капитана первого ранга Е. Р. Егорьева». И сегодня подробный рассказ о событиях на корабле, письма павшего в бою командира крейсера, описания очевидцев похода 2-й Тихоокеанской эскадры на Дальний Восток и Цусимского сражения уточняют историческую канву и создают совершенно новую экспозицию. Отдельная история — богослужения на корабле. По сохранившимся фотографиям художником-маринистом М. В. Петровым-Маслаковым создается новая живописная работа, эскиз которой можно видеть на выставке, приуроченной к конференции.

Второй источник пополнения экспозиции на крейсере — это поступления из частных собраний. За тот небольшой период, когда «Аврора» находится на ремонте, в Центральный военно-морской музей поступило очень много новых предметов. Один из частных коллекционеров, участник ремонта «Авроры» в 1984–1987 годах С. И. Овсянников передал многие фотографии по истории крейсера. В 2015 году, в день Военно-Морского Флота, одна из наших посетительниц подарила музею фотографию кочегаров «Авроры». Одна из интересных коллекций — Н. Н. Афонина, который передал ЦВММ фотоподборку значимых материалов, которой использованы для создания новой экспозиции.

В третьих, это касается того, что Центральный военно-морской музей намерен стать научной базой по истории «Авроры». Министерство обороны в последние годы развернулось в сторону Военно-Морского Флота, судостроительная промышленность получает новые заказы на корабли, наращивается производство военно-морской техники

— всё это очень важно для аналитики прежнего и нашего времени. Мы хотим провести параллели тому, как на данном этапе возрождается Военно-Морской Флот России, повышается интерес к его истории. Думается, что научно-информационная база данных по истории «Авроры» станет организующим центром и связующим звеном по сбору, накоплению данных и явится прочным фундаментов для будущих исследований.

Н. Н. Рыжикова

ОБЗОР ЛИТЕРАТУРЫ О КРЕЙСЕРАХ «ДИАНА», «ПАЛЛАДА» И «АВРОРА» (ИЗ ФОНДОВ ЦЕНТРАЛЬНОЙ ВОЕННО-МОРСКОЙ БИБЛИОТЕКИ)

«Аврора», «Диана» и «Паллада» – первые крейсера Российского флота серийной постройки. Этим крейсерам с именами античных богинь выпала весьма интересная судьба. Общий объем публикаций о данных крейсерах весьма обширен и разнообразен. Он обусловлен особенностями службы и судеб этих кораблей, их ролью в истории флота и страны.

Попробуем выделить несколько основных направлений, в рамках которых можно объединить публикации в некие тематические блоки для удобства обзора и анализа. Первое направление — техническая литература, чертежи и проектная документация, источники, посвященные тактико-техническим элементам крейсеров. Второе направление, которое мы условно можем выделить, — это публикации об участии крейсеров в сражениях Русско-японской войны 1904–1905 гг. Следующий, третий тематический блок литературы, можно назвать мемуарным — это воспоминания людей, служивших на крейсерах, участвовавших в боях и сражениях.

Первое направление, посвященное техническим характеристикам и конструкции крейсеров, представлено в Центральной военно-морской библиотеке весьма интересной коллекцией литературы. Это альбомы чертежей, спецификации, описание отдельных узлов и агрегатов крейсеров и принципы их действия. Характерной особенностью многих из этих документов является то, что они не имеют выходных данных: места издания, издательства, года публикации, нумерации страниц. Т. е. мы можем сделать вывод о том, что эти документы издавались очень ограниченным тиражом исключительно для внутренних нужд проектантов и кораблестроителей, а также офицеров, эксплуатирующих эти корабли и инженеров,

осуществляющих текущий ремонт крейсеров после постройки. Их вполне можно отнести к категории «неопубликованных» документов, что, несомненно, указывает на ценность и уникальность данных изданий.

В качестве примера рассмотрим подобный документ.

Представляет интерес альбом чертежей под названием «Крейсера 1-го ранга «Паллада», «Диана» и «Аврора» [4] без года и места издания, состоящий из 20 чертежей и одной страницы с перечислением главных размерений и элементов крейсера 1-го ранга «Диана». На чертежах отражены наружный вид, верхняя палуба, батарейная палуба, жилая палуба, трюм, мидель-шпангоут, поперечные сечения, водонепроницаемые отделения, водоотливная система. На форзаце альбома стоит штамп-экслибрис «Нового Адмиралтейства 14 июля 1903 г. № 417».

В ЦВМБ есть и другая техническая документация о крейсерах типа «Диана», подробно описывать которую мы не будем.

Второе направление в литературе о крейсерах типа «Диана», которое мы условно выделили, – это многочисленные публикации об участии крейсеров в сражениях Русско-японской войны 1904–1905 гг. Таких публикаций достаточно много и в различных сборниках, и в периодической печати, и в виде монографий. В некоторых есть подробный разбор действий всей эскадры, в других каждого отдельного крейсера, а в некоторых лишь упоминания о них в описании сражений. Подробно рассматривать эту литературу не будем, чтобы не «утонуть» в потоке документов, лишь обозначим несколько наиболее интересных и полных исследований.

Во-первых, это 7-томное исследование, которое называется: Русско-японская война 1904–1905 гг. Работа Исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904–1905 гг. при Морском Генеральном Штабе [9]. Этот труд издавался с 1912 по 1917 год.

Задачей комиссии было обработать по возможности весь

находящийся в ее распоряжении архивный материал, собранный после войны, и составить на его основании описание всех действий флота, «не вдающееся в преждевременную критику, но излагающее с полною достоверностью и правдивостью фактическую сторону событий». Конечно, достигнуть полной объективности в этом деле едва ли было возможно. Во всяком случае, Комиссия старалась приблизиться к ней в своем труде, ограничившись последовательным изложением фактов и предоставляя самому читателю делать из них выводы.

Описание действий флота разделено на две части. Первая часть охватывает действия 1-й Тихоокеанской эскадры, причем действия в Японском море изложены не в общем хронологическом порядке событий, а отдельно, как происходившие в самостоятельном районе театра военных действий.

Вторая часть труда описывает действия 2-й Тихоокеанской эскадры, и т. к. Цусимский бой является конечным звеном в длинной цепи морских событий, предшествовавших ему, то в эту часть вошло описание снаряжения и всего похода эскадры на Дальний Восток в условиях военного времени при современной ему международной обстановке.

К описанию действий флота приложен ряд карт и схематических чертежей со ссылками на относящиеся к ним страницы текста. В каждом томе даны указатели личных имен, судовых имен, географических названий, по которым легко найти информацию об интересующих нас крейсерах и их командирах.

Интересным изданием является 11-томник с похожим названием — «Русско-японская война. 1904–1905 гг. Действия флота. Документы» [8], также подготовленный Исторической комиссией по описанию действий флота в войну 1904–1905 гг. при Морском генеральном штабе, но уже исключительно для служебного пользования. В каждом томе после титульного листа вклеена цветная яркая страница с текстом: «Не подлежит оглашению до 1922 г. (издавались эти книги с 1912 по 1914 г.).

Настоящее… издание предназначается для… распространения в военно-морской среде и выдается под номерами из Морского Генерального Штаба учреждениям и частям…

Никто из пользующихся этим изданием лиц не имеет права делать ссылки в общедоступной печати на это издание или на документы в нем содержащиеся, иначе как с разрешения Морского Генерального Штаба».

В 1910 г. генерал-адъютант адмирал Ф. В. Дубасов передал в распоряжение Исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904–1905 гг., для напечатания в виде секретной книги в самом ограниченном количестве экземпляров, документы из своей служебной переписки, как начальника Тихоокеанской эскадры, с Морским министерством, с подчиненными ему флагманами, командирами кораблей и с дипломатическими представителями на Дальнем Востоке в период занятия Россией Квантунской области.

Историческая комиссия дополнила сборник документов адмирала Дубасова многими другими материалами, хранящимися в Архиве Русско-японской войны при Морском генеральном штабе. В таком дополненном виде этот сборник документов дает полную картину одного из важнейших событий российской истории.

В состав публикуемых в этих выпусках документов вошли как донесения и описания участников боя, так и показания всех, кто был опрошен следственной комиссией по делу. В конце выпуска помещается заключение и мнение следственной комиссии, изложенные после всестороннего выяснения всех обстоятельств боя. В конце каждой книги приложен «Указатель тех дел, в которых можно найти каждый из напечатанных документов».

Еще одно необычное издание из фондов ЦВМБ, относящееся к Русско-японской войне, о котором хотелось бы рассказать — это конволют под названием «Цусимский бой» [13]. В этом томе переплетены газетные вырезки 1905–1906 гг., посвященные как непосредственно Цусимскому сражению, так

и последующим разбирательствам в прессе о ходе сражения, об ошибках в действиях руководства флотом, о кражах и взятках на флоте, о тяжелом положении раненых и пленных, о некачественных артиллерийских снарядах и многих других аспектах; письма в газету самих командующих эскадрами и кораблями (З. П. Рожественского, Н. И. Небогатова и др.) и отклики на них; материалы, посвященные годовщине сражения, итогам войны в целом. Во многих статьях имеются сведения об участии и роли крейсера «Аврора» в Цусимском сражении.

Автор подборки этих статей нам не известен, но очевидно, что он всей душой болел за разбирательство этого боя. Вырезки тщательно разобраны по хронологии, наклеены на плотные листы бумаги с обеих сторон. Подборка переплетена в книжный формат с тиснением заголовка на обложке. Часть вырезок с карандашными пометами. Очевидно, что собирал их неравнодушный к событиям человек, возможно сам участвовавший в бою, а может и потерявший кого-то из близких. Вероятно, именно автор подборки лично передал этот том в Музей при храме-памятнике морякам, погибшим в войну с Японией. На форзаце тома содержится наклейка «Музей при храме-памятнике морякам, погибшим в войну с Японией. № 1523, поступило 15 марта 1914».

После Революции 1917 г. храм, а вместе с ним и музей были разрушены, а часть вещей передана в Центральный военно-морской музей. На этой книге стоит штамп библиотеки ЦВММ. Затем, видимо, книга была передана из музея в Центральную военно-морскую библиотеку.

Следующая публикация, на которую стоит обратить внимание, — это «Донесение командира крейсера 1 ранга «Диана» А. А. Ливена о бое 28-го июля и о походе до Сайгона» [5]. Это подробное, почти поминутное описание действий крейсера с вечера 27 июля 1904 г. в гавани Порт-Артура, на выходе из нее с эскадрой на Владивосток утром 28 июля и собственно весь ход сражения глазами командира крейсера «Диана». Подробное описание маневров каждого корабля,

переданных морских сигналов, всех вражеских атак. Сквозь текст донесения проходит мысль-сожаление о том, что нечетко поставленная задача, отсутствие грамотного руководства операцией погубили русскую эскадру. Князь Ливен обозначает ряд возможностей для победы и достижения цели, которые были упущены. Вот цитата, которая ярко отражает его отношение к произошедшему в Желтом море бою: «Наша эскадра не видела перед собой определенной разумной и, хотя бы и трудной, но выполнимой задачи. При всем желании нельзя было приложить все усилия и направить всю силу воли в известном направлении, потому что это самое направление не существовало… Конечно, предпринимать можно было многое, но ничего не делалось, а то, что в конце концов случилось, произошло не по нашему желанию».

В «Морском сборнике» за 1913 г. была опубликована большая статья М. Смирнова «Сражение в Корейском проливе 14-го и 15-го мая 1905 года» [11], в которой приведено подробное описание Цусимского сражения. Автор задается целью исследовать его с точки зрения военно-морского искусства. В материале использованы появившиеся в печати воспоминания и заметки участников боя, как с русской, так и с японской стороны, официальные отчеты адмиралов и командиров кораблей, изданные японским морским генеральным штабом, а также некоторые архивные документы. В своей работе автор анализирует различные точки зрения на события, которые подчас друг другу противоречат. «Поставленная задача заключала значительные трудности, прежде всего вследствие больших разногласий в отчетах и воспоминаниях, разногласиях совершенно понятных, принимая во внимание возбужденное состояние духа участников этой величайшей драмы, препятствовавшее точно восстановить в памяти пережитые события».

Автор основательно исследует стратегическую обстановку: сущность разногласий между Россией и Японией, дислокацию сил перед началом кампании, стратегические

цели на театре войны, сосредоточение русского флота, сосредоточение японского флота. Дает описание сражения, анализируя состав сил, характеристики начальников, личного состава, материальной части, план сражения, ход сражения (со схемами). Рассматривает результаты сражения, делает критический разбор боя (планы сторон, разведка, тактика сражавшихся, принципы военного искусства, значение первого удара, значение искусства руководительства, формы боя). В заключении он приходит к следующим выводам: «Морская сила не допускает импровизации и требует самой тщательной и настойчивой подготовки. Флот должен быть созидаем и обучаем, руководствуясь идеей решить определенную военную задачу».

Следующий тематический блок литературы о крейсерах «Аврора», «Диана» и «Паллада» мы условно назвали мемуарным. Это воспоминания людей, служивших на крейсерах, участвовавших в сражениях. Они частично пересекаются по содержанию с литературой о Русско-японской войне, но главная их особенность — личный взгляд и личное отношение к происходящим событиям, описанное не для публики, не для широкого распространения, а для себя (дневниковые записи) или для близких (письма). На мой взгляд, это самая интересная, живая и понятная для широкой публики часть литературы о знаменитых крейсерах.

Начать рассмотрение этого блока хочется с путевых заметок капитана 1 ранга Е. Р. Егорьева [1], командира крейсера «Аврора» за время похода 2-й Тихоокеанской эскадры, опубликованных в 1915 г. под названием «Вокруг Старого света в 1904–1905 году». Заметки морского офицера, героя Цусимского сражения Евгения Романовича Егорьева — это собственно личный дневник, который его потомки решили опубликовать. Характерной особенностью дневника является хронологическая точность фиксации всех этапов маршрута, а также событий, происходящих на крейсере «Аврора» и других кораблях, следовавших в составе 2-й Тихоокеанской эскадры.

Повествование начинается 27 сентября 1904 г. с посещения императором Николаем II и царской семьей флота в Ревеле, продолжается выходом из Либавы и заканчивается 14 мая 1905 г. — накануне Цусимского сражения. Особая ценность дневника Е. Р. Егорьева в том, что автор, будучи высокопрофессиональным морским офицером, все события, которые происходили во время перехода, описывает именно с позиции своего многолетнего опыта. Командир крейсера вносил записи в дневник почти ежедневно: в них отражаются и основные события похода, и морально-психологический климат среди экипажа. Автор обстоятельно рассказывает о настроениях моряков — чего они ждали, к чему готовились, что их тревожило, как они отдыхали и развлекались.

Описания рядовых рабочих будней перемежаются интересными и забавными фактами: о праздновании масленицы, о ловле акул, описания маленьких портовых городков, в которых приходилось останавливаться. Например, впечатления о необычных для россиян плодах манго, которые в изобилии росли в южноафриканских городках: «Громадные деревья манго усеяны плодами, которые валяются тут же всюду на земле. Едят их и люди, и куры, и утки. Даже чей-то белый конь, повалявшись на траве, получил оранжевую окраску от раздавленных манго…»

«Вчера 26 февраля праздновали масленицу, офицерами была составлена интересная программа увеселений для команды. В 2 часа начались шествия замаскированных: лучше всех была большая свинья, раскрашенная в красную краску с синими ушами…»

«8 марта встреча с акулами в море и охота на них. Поймали двух акул. Самое деятельное участие принимал при ловле и потрошении акул наш доктор и его медицинский персонал. Опять же все констатировали их поразительную живучесть: вынутое сердце еще через полчаса работало усиленно на руке одного из матросов…»

Подобные эпизоды встречаются регулярно в тексте

дневника и характеризуют жизнь на корабле очень ярко, живо и интересно. Они «расцвечивают» будни перехода, показывают «неофициальную» «Аврору».

Продолжим обзор мемуарной литературы изданием писем к жене флагманского корабельного инженера 2-й Тихоокеанской эскадры Е. С. Политовского «От Либавы до Цусимы» [7]. Эта книга четырежды издавалась только в дореволюционный период. Последний, пятый раз эти письма были изданы в 2010 г. Автор попал в плавание попал первый раз в жизни. Он не военный моряк, т. к. корабельные инженеры обычно только строят корабли, но на них не служат. Служба же Евгению Сигизмундовичу досталась весьма тяжелая и ответственная. На кораблях постоянно случались повреждения, и чинить их приходилось самыми ограниченными средствами и в самой тяжелой обстановке. Но, несмотря на все сложности, ни один корабль от эскадры не отстал, и во многом это заслуга Политовского. Письма он писал в течение всего похода от Либавы до Цусимы. Эти письма — беспристрастный взгляд человека, не связанного никакими военными обязательствами и традициями. Вместе с тем, находясь в штабе, он знал многое из того, что другим оставалось неизвестным. Содержащиеся в письмах сведения ценны малоизвестными подробностями, помогающими лучше понять историю Русско-японской войны 1904–1905 гг. В них отражены не только личные впечатления, но и изложены некоторые факты, которые не упоминаются в других мемуарах, официальных рапортах и служебной переписке. В бою 14 мая он погиб вместе с броненосцем «Князь Суворов». По одной из версий, Е. С. Политовский был тяжело ранен и про него забыли, когда снимали с «Суворова» штаб З. П. Рожественского.

Поскольку книга составлена из писем к жене, все, что он писал, не предназначалось для печати — отсюда искренность и правдивость тона. Автор вполне субъективен, он изо дня в день делится с самым дорогим ему человеком тем, что его занимает и волнует, и пишет отрывочно, отдельными фразами, урывая для письма иногда несколько свободных минут между делом.

И, несмотря на нежелание расстроить супругу, в письмах все же проскальзывает ощущение безысходности, даже обреченности. «Если бы ты могла только представить себе, что творится, — пишет он, — если бы я имел возможность говорить обо всем прямо, ты была бы поражена. Нет, где нам воевать. Я дошел до того состояния, что на все махнул рукой и утешаю себя только тем, от судьбы не уйдешь, другого утешения не придумаешь». Как он думал, так и писал. Изложение очень простое, образное, несмотря на свою отрывочность.

Еще одна публикация воспоминаний непосредственного участника тех далеких событий — книга В. С. Кравченко, судового врача крейсера «Изумруд», а затем «Авроры», под названием «Через три океана…» [3]. Автор взял за основу свой дневник, который вел со дня назначения на крейсер «Изумруд» и до прихода «Авроры» в составе отряда контр-адмирала О. А. Энквиста в Манилу. Владимир Семенович, обладая великолепной наблюдательностью и явными литературными способностями, помимо описания самого похода, приводит массу бытовых подробностей флотской службы, делающих его воспоминания истинно увлекательным чтением.

С началом Русско-японской войны его назначают судовым врачом на крейсер II ранга «Изумруд». После присоединения крейсера (в феврале 1905 г.) к основным силам эскадры В. С. Кравченко переводят на крейсер «Аврора». «Итак, — писал Владимир Семенович, — жребий брошен. Участь «Авроры» – моя участь... Первое впечатление от «Авроры» самое благоприятное. Команда веселая, бодрая, смотрит прямо в глаза, а не исподлобья; по палубе не ходит, а прямо летает, исполняя приказания. Все это отрадно видеть...»

На борту «Авроры» Владимир Семенович проделал с эскадрой весь дальнейший путь, который закончился Цусимской катастрофой. В своей книге он достаточно подробно описал как участие своего корабля в бою, так и геройское поведение его экипажа. Вместе с автором читатель как бы присутствует в боевой рубке, откуда «шло энергичное управление огнем и

ходом» и где получил смертельное ранение командир крейсера капитан 1 ранга Е. Р. Егорьев. Мы видим хладнокровные действия комендоров, которые из-за поврежденного в бою дальномера и под шквальным огнем противника «не зная расстояния, не видя своих попаданий... все-таки при таких из рук вон неблагоприятных условиях умудрялись попадать». Спускаемся в самые низы корабля, где под «задраенной наглухо броневой палубой» ниже ватерлинии бессменно находятся с начала сражения на своих боевых постах машинисты и кочегары.

Кравченко пишет: «Все работали молодцами. Вообще я ошибся, предполагая, что среди этого адского грохота мне придется видеть картину полного хаоса, людей ошалевших, мечущихся без толку, падающих в обморок. Ничего этого и в помине не было. Даже среди тяжелораненых мне не пришлось наблюдать ни одного обморока».

В этом немалая заслуга и самого Владимира Семеновича Кравченко. По его распоряжению заранее заготовили большое количество стерилизованного перевязочного материала, дополнительные носилки, для остановки кровотечения приготовили из найденных на корабле длинных резиновых жгутов импровизированные жгуты Эсмарха, пользованию которыми Владимир Семенович обучил почти каждого матроса. Он же прочел лекцию офицерам и команде об оказании первой помощи при ранениях и увечьях.

Кроме того, В. С. Кравченко впервые применил в судовых условиях после боя рентгеновский аппарат, с помощью которого удалось обнаружить массу осколков, переломов, причем там, «где их вовсе не ожидали... это страшно облегчило работу, а раненых избавило от лишних страданий — мучительного отыскивания осколков зондом» для последующего извлечения.

Ему было крайне неприятно, когда на кораблях отряда узнали, что в России в газетных статьях, посвященных критическому разбору Цусимского боя, их «три несчастных, измученных, израненных крейсера… забрызгивали грязью».

«Эти скромные незаметные герои, — отмечал Владимир Семенович, — без единого ропота отдававшие свою жизнь, умиравшие без громких фраз в бою и от ран в Маниле, не заслужили того, чтобы их чернили в глазах Родины». Возможно, именно эта несправедливость побудила автора опубликовать свои воспоминания после войны.

Есть еще ряд работ, содержащих воспоминания и письма тех, кто служил на крейсерах «Аврора», «Диана» или «Паллада», но подробно на них останавливаться не будем. Зато хочется отметить, что последние годы, к большой радости историков флота, издаются новые воспоминания моряков, не публиковавшихся ранее по идеологическим соображениям, поскольку они, не приняв Октябрьскую революцию, эмигрировали из страны.

В этом смысле интересна книга контр-адмирала Г. К. Старка «Моя жизнь» [12], изданная в 1998 г. Несмотря на то, что это издание является современным нам, оно написано на основе переписки контр-адмирала Георгия Карловича Старка с женой и воспоминания охватывают период с 1903 по 1916 г. Свои воспоминания он писал для сына, основываясь на дневниковых записях и письмах, поэтому какие-то главы получились более подробными, а какие-то краткими и обзорными. Воспоминания Старка проиллюстрированы уникальными фотографиями, сохранившимися в семейном архиве.

Жизнь и служба Георгия Карловича Старка с 1903 по 1912 г. была неразрывно связана с крейсером «Аврора». Здесь он прошел путь от минного офицера до старшего офицера крейсера. Первые плавания описываются несколько сухо. Немногословен автор и в описании похода 2-й Тихоокеанской эскадры и Цусимского сражения. Считая эту тему широко освещенной в исторической литературе, Старк останавливается на главных событиях боя, не преувеличивая своих собственных заслуг. Начиная с 1909 г. повествование становится более подробным, принимая характер дневниковых записей. Их источником послужила переписка с женой, сохранившаяся

в архиве адмирала. Воспоминания заканчиваются декабрем 1916 г. Но, несмотря на видимую незавершенность мемуаров, они представляют огромный интерес, позволяя создать более полную картину жизни флота в начале XX века.

Георгий Карлович будучи кадровым потомственным офицером не мог нарушить присягу, не мог принять Октябрьский переворот. Он участвовал в Гражданской войне, командовал Сибирской военной флотилией. В 1922 г. организовал эвакуацию остатков Белой армии из Владивостока. Всю оставшуюся жизнь провел в эмиграции в Париже, работая шофером такси.

Подводя итоги, следует отметить, что литература о крейсерах «Диана» и «Паллада» в советские годы практически не издавалась, множество публикаций было посвящено лишь крейсеру «Аврора». Только в двухтысячные годы было опубликовано несколько монографий, в которых эти крейсера снова стали рассматривать в связке как корабли одного проекта. Среди них можно отметить книги В. И. Катаева «Крейсерские операции Российского флота» [2], А. В. Скворцова «Крейсера I ранга «Аврора», «Диана» и «Паллада» [10], В. Новикова и С. Сергеева «Богини Российского флота: «Аврора», «Диана», «Паллада» [6]. В этих монографиях рассказывается о проектировании, устройстве, строительстве и боевой службе однотипных крейсеров «Аврора», «Диана» и «Паллада», вошедших в состав Российского флота в самом начале XX века. Все книги богато иллюстрированы фотографиями, чертежами, схемами кораблей, машин и механизмов, а также картами и планами, многие из которых публикуются впервые.

Литература и источники

Егорьев Е. Р. Вокруг Старого света в 1904–1905 году: (путевые заметки капитана 1-го ранга Е. Р. Егорьева, командира крейсера «Аврора» за время похода 2-й Тихоокеанской эскадры) / Е. Р. Егорьев // Мор. сб. — 1915. — № 8. – С. 1–41 (Неофиц. отд.); № 9. – С. 1–26 (Неофиц. отд.).

Катаев В. И. Крейсерские операции Российского флота / В. И. Катаев. — М.: Моркнига, 2009. — 328 с.: ил., черт., схемы.

Кравченко В. С. Через три океана: воспоминания врача о морском походе в Русско-японскую войну 1904–1905 гг. / В. С. Кравченко. — 2-е изд., доп. – СПб.: Тип. И. Флейтмана, 1910. — [10], 257 с.: ил., 2 л. портр.

Крейсера 1-го ранга «Паллада», «Диана» и «Аврора»: [альбом черт.]. — [СПб., 189-]. — 20 черт. (38 л.), [1] с.

[*Ливен А. А.]* Донесение командира крейсера 1 ранга «Диана» о бое 28-го июля и о походе до Сайгона / [А. А. Ливен]. — СПб.: Тип. т-ва «Электротип. Н. Я. Стойковой», 1907. — 72 с.: 1 л. ил., 1 карта.

Новиков В. Богини Российского флота: «Аврора», «Диана», «Паллада» / В. Новиков, А. Сергеев. — М.: Коллекция; Яуза; ЭКСМО, 2009. — 128 с.: фот., черт.

Политовский Е. С. От Либавы до Цусимы: письма к жене флагман. кораб. инженера 2-й Тихоокеан. эскадры Е. С. Политовского / Е. С. Политовский. — 3-е изд. — СПб., 1906. – 267 с.: фот.

Русско-японская война 1904–1905 гг. Действия флота. Документы: Отд. 1–4 [в 11 т.] / Ист. комиссия по описанию действий флота в войну 1904–1905 гг. при Мор. генер. штабе. — СПб.: Тип. Мор. м-ва, 1912–1914.

Русско-японская война 1904–1905 гг.: Работа исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904–1905 гг. при Морском Генеральном Штабе: кн. 1–7. — СПб. (Пг.), 1912–1917.

Скворцов А. В. Крейсера I ранга «Аврора», «Диана» и «Паллада» / А. В. Скворцов. — СПб.: Гангут, 2012. — 223 с.: ил., схемы. — (Мидель-шпангоут; № 29). — Библиогр.: с. 222–223.

Смирнов М. Сражение в Корейском проливе 14-го и 15-го мая 1905 года // Мор. сб. — 1913. — № 4. — С. 41–152 (Неофиц. отд.): табл., схемы, черт. — Библиогр.: [18] назв.

Старк Г. К. Моя жизнь: контр-адмирал Г. К. Старк / Г. К. Старк. — СПб., 1998. — 133 с.: фот, портр.

Цусимский бой: ч. III. — [СПб.,190–]. — [168] с. — [Вырезки из газет 1905-1906].

К. Б. Назаренко

КРЕЙСЕРЫ «ДИАНА», «ПАЛЛАДА», «АВРОРА» В ИСТОРИИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО КОРАБЛЕСТРОЕНИЯ И ФЛОТА КОНЦА XIX – НАЧАЛА XX ВЕКА

С середины XIX в. русско-английские отношения были достаточно напряженными. Сейчас иногда даже употребляют анахронистический термин «холодная война» применительно к этому противостоянию. Несколько раз происходили серьезные кризисы, когда Россия и Британия оказывались на грани войны. Прежде всего, это события, связанные с окончанием Русско-турецкой войны 1877-1878 гг. и Афганский кризис 1885 г. Русское морское ведомство все эти годы обсуждало вопрос о способах борьбы с Великобританией. В открытом бою справиться с англичанами было сложно. Длиннейший список боевых кораблей британского флота оказывал сильное психологическое воздействие на руководство русского морского ведомства.

Необходимо подчеркнуть, что действительно всестороннее рассмотрение любого вопроса, не только военной истории, но и истории вообще, невозможно без изучения положения дел в этой области в других странах мира. Если пренебрегать этим принципом, можно будет легко попасться на удочку «уникальности» того или иного события или процесса, тогда как что-то похожее не раз происходило в других странах и в другие времена. Можно восхищаться морскими силами Великобритании, глядя на них «со стороны». С другой стороны, нельзя упускать из виду, что перед британским флотом стояли масштабные задачи во всех районах земного шара. Британское Адмиралтейство было вынуждено постоянно «латать тришкин кафтан», формируя многочисленные эскадры для противостояния не только России, но и, прежде всего, Франции, колониальное соперничество с которой

в 80–90-е гг. XIX в. сильно обострилось.

Например, когда во время Афганского кризиса, в марте 1885 г., была сформирована английская эскадра для посылки в Балтийское море, ее флагманом стал батарейный броненосец «Минотавр»[1], заложенный еще в 1863 г. и введенный в строй в 1869 г. Отечественные броненосные батареи «Кремль» и «Первенец» были его ровесниками и, несомненно, смогли бы дать англичанам достойный отпор.

Британские военно-морские деятели отмечали довольно большие возможности русского флота для крейсерской войны. В то же время, нужно учитывать, что похвалы русскому флоту могли быть частью пропагандистской кампании. Например, осенью 1884 г. в Великобритании была организована «морская паника», чтобы привлечь внимание публики к развитию флота, создать ему рекламу и получить ассигнования на существенное усиление флота[2].

Вопрос об эффективности крейсерской войны нуждается в отдельном освещении. Опыт Германии времен Первой и Второй мировых войн свидетельствует о том, что крейсера могли использоваться даже в условиях развития радиосвязи и появления авиации, которые значительно уменьшили возможность скрытного действия крейсеров.

В эпоху до появления радио действия крейсеров были более эффективны, чему пример гражданская война в США — рейды крейсеров южан «Алабама», «Флорида» и «Шенандоа», которые за 53 месяца крейсерства захватили 142 судна (в среднем по 2,7 захваченных судна на один крейсер в месяц).

При этом средняя продолжительность крейсерства составила по 18 месяцев на каждый крейсер[3].

---

[1] *Лихарев Д. В.* Эра адмирала Фишера: Политическая биография реформатора британского флота. Владивосток: Изд-во Дальневост. ун-та, 1993. С. 95.

[2] Там же. С. 91–95.

[3] Морской атлас. Т. 3. Военно-исторический. Описания к картам. Ч. 1. М., 1959. С. 554.

Если не учитывать действия эскадры адмирала Шпее, в 1914–1916 гг. действовали отдельно 5 легких и 12 вспомогательных крейсеров Германии. Им удалось уничтожить 122 торговых судна, 3 легких и один вспомогательный крейсер, миноносец; на выставленных ими минах погибли 2 линейных корабля (в том числе один дредноут) и вспомогательный крейсер. Правда, сами рейдеры постигла большей частью печальная участь – погибло в бою 4 легких и 5 вспомогательных крейсеров, один легкий крейсер погиб от взрыва, один вспомогательный — от навигационной аварии. Четыре вспомогательных крейсера были интернированы, и лишь два благополучно вернулись в Германию (один из них — «Мёве» — дважды выходил в рейдерство и благополучно возвращался). Тем не менее, действия рейдеров следует признать достаточно эффективными, и это при том, что радио серьезно помогало в обнаружении рейдеров и в наведении на них британских сил. В общей сложности немецкие крейсера провели в рейдах около 59 месяцев — в среднем по 3,5 месяца каждый (результат — 2,1 потопленных или захваченных судна на один крейсер в месяц, не считая военных кораблей)[4].

Во время Второй мировой войны немецкие рейдеры (9 вспомогательных крейсеров) потопили и захватили 136 судов за примерно 115 месяцев плавания (1,2 судна на крейсер в месяц, средняя продолжительность плавания около 13 мес.). Семь из девяти вспомогательных крейсеров погибли в бою[5].

Таким образом, снижение эффективности крейсерских действий (2,7 судна в месяц во время гражданской войны в США, 2,1 судна во время Первой мировой войны и 1,2 судна во время Второй мировой войны) говорит о возросших трудностях крейсерства с появлением радио и авиации.

---

4. Там же. С. 891–895.

5. Там же. Ч. 2. С. 185–186.

Во время Русско-японской войны в июне — сентябре 1904 г. действовали 5 вспомогательных крейсеров в Атлантике и Индийском океане. В общей сложности они осмотрели 42 судна, из которых четыре задержали. Их крейсерство продолжалось менее 7 крейсеро-месяцев, так что если бы эти корабли вели неограниченную войну с торговыми судами, их эффективность составила бы 6 судов на крейсер в месяц. В среднем чуть больше месяца действий на каждый крейсер. Правда, следует отметить, что они действовали при отсутствии противодействия боевых кораблей противника[6].

Несомненно, определяли успех крейсерской войны подготовка экипажей и командиров, их решительность и решимость политического руководства страны действительно вести крейсерскую войну.

Для того чтобы бороться с британской торговлей, в России постоянно строились крейсера. Как раз в рамках этой стратегии были заложены «Паллада», «Диана» и «Аврора». Руководство морского ведомства ставило задачу спроектировать корабли по образцу британских крейсеров типа «Астрея» («Astraea»). Для сравнения приведем тактико-технические элементы этих крейсеров в сравнении с крейсерами типа «Эклипс» («Eclipse») и «Виктория Луиза» или «Херта» («Victoria Louise», «Hertha»), которые строились в Великобритании и Германии одновременно с крейсерами типа «Паллада», а также с крейсерами типа «Челленджер» и «Хайфлайер» («Challenger» и «Highflyer») вошедшими в строй британского флота чуть позже, чем русские корабли, о которых мы ведем речь.

---

6. Там же. Ч. 1. С. 682–683.

Таблица

Головной корабль серии	**Astraea**	**Eclipse**	**Victoria Louise / Hertha**	Паллада	**Challenger и Highflyer**
Страна	Великобр.	Великобр.	Германия	Россия	Великобр.
Годы постройки	1892-1896	1893-1898	1896-1899	1897-1903	1897-1904
Количество в серии	8	9	5	3	5
Водоизмещение, т	4360-4430	5690	6400-6600	7271-7900	5974
Длина, м	103,5	113,7	110,6	126,7	113,4
Ширина, м	15,1	16,3	17,4	16,8	17,1
Осадка, м	5,8	6,3	7	6,4-6,6	6,1
Мощность механизмов, л. с.	7500	8000	10800	11610-12200	12500
Скорость, уз	18	18,5	18,5-19	19,3-20	21
Запас топлива, т	1000	1075	950	1300	1100
Дальность плавания, миль	7000			3700 - 4000	
Бронирование, мм:					
башни главного калибра			100		
казематы			100		
щиты орудий	114	76			76
палуба	51	37	40	37	37
скосы палубы		76	100	63	76
рубки	76	152	100	51-152	152
гласис машинного отделения	127	152			127
элеваторы				37	
Вооружение:					
Главный калибр	2-152-мм 8-120-мм	5-152-мм 6-120-мм	2-210-мм 8-150-мм	8-152-мм	11-152-мм
Противоминный калибр	10-57-мм 1-47-мм	8-76-мм 6-47-мм	10-88-мм	24-75-мм 8-37-мм	9-76-мм 6-47-мм
Торпедные аппараты	4-457-мм	3-457-мм	3-450-мм	3-381-мм	2-457-мм
Экипаж	318	437-450	477	571-581	430-450

Из таблицы можно видеть, что русские корабли несколько превосходили крейсера типа «Астрея» по массе бортового залпа примерно на 30 %, крейсера типа «Эклипс» примерно на 20 % и примерно равнялись крейсерам типа «Челленджер». Германские крейсера почти на 35 % превосходили русские по массе бортового залпа. Следует отметить, что низко расположенные носовые казематы 150-мм орудий на германских крейсерах сильно заливало водой при волнении и на больших ходах, поэтому моряки признавали эти орудия почти бесполезными. Поэтому фактически масса бортового залпа немецких крейсеров была меньше. Скорость всех крейсеров была близкой, особенно учитывая то обстоятельство, что вплоть до начала XX в. в британском флоте было принято указывать завышенные показатели максимальной скорости, поскольку испытания проводились в условиях, далеких от тех, в которых крейсера действительно использовались. Бронирование у русских и британских крейсеров было примерно одинаковым, а немецкие крейсера значительно превосходили своих собратьев по этому показателю. Что касается дальности плавания, то германские крейсера проигрывали русским и английским, поскольку предназначались для действий в водах, омывающих Германию, а не для крейсерства в океане.

Проблема заключалась не в соотношении боевых элементов отдельных кораблей, а в том, что Великобритания имела возможность строить примерно в 5 раз больше крейсеров, чем Россия. С другой стороны, надо учесть, что британский флот теоретически должен был быть готов к столкновению с русским и французским одновременно, а это уже изменяло соотношение сил не в пользу Британии.

Говоря об эффективности концепции бронепалубного крейсера, можно вспомнить, что известный военно-морской теоретик начала XX в. Н. Л. Кладо писал вскоре после Русско-японской войны: «Что же касается до больших бронепалубных крейсеров, то бесполезность их, вне всякого сомнения, очевидна, да об этом и не стоит и распространяться, так как

это было решено задолго ещё до этой войны во всех флотах, за исключением, к сожалению, русского»[7].

Данное утверждение неверно. В британском флоте последняя серия бронепалубных крейсеров (типа «Челленджер») была закончена постройкой в 1905 г. Позднее были построены крейсера типов «Бристоль» и «Веймут» (к 1910 г.) по типу близкие бронепалубным. В Германии бронепалубные крейсера типа «Дрезден» вошли в строй к 1906 г.

В Цусимском сражении на «Авроре» были убиты один офицер (командир и 9 матросов (кроме того, 5 матросов позже умерли от ран); 8 офицеров и 74 матроса получили ранения различной степени тяжести. Большинство пострадавших — 57 человек — были комендорами и орудийной прислугой. Броневая палуба не была пробита, котлы, машины, снарядные погреба не пострадали. Таким образом, можно констатировать, что броневая палуба выполнила свою миссию. Следует помнить, что бронепалубные крейсера предназначались для «истребления торговли», а не для артиллерийского боя, тем более эскадренного.

Литература, посвященная строительству крейсеров типа «Диана», изобилует описаниями сложных ситуаций, недочетов, поломок, задержек и т. п.[8] В частности, указывается, что скорость этих крейсеров была почти на один узел меньше проектной. Вероятно, обводы корпусов всех трех крейсеров были неудачны.

---

7. *Кладо Н. Л.* Очерк военных действий на море во время русско-японской войны. СПб.: Типография А. Бенке, 1906. 175 с.

8. *Поленов Л. Л.* Крейсер «Аврора». Л.: Судостроение, 1987. 263 с.; *Новиков В., Сергеев А.* Богини российского флота: «Аврора», «Диана», «Паллада. М.: Яуза, 2009. 128 с.

Довольно часто историки, работающие с делопроизводственными документами, «идут от документа», то есть строят свое повествование в соответствии с источниками, отложившимися в архиве. Если источники описывают то или иное событие — историк пишет о нем, если источники молчат или уделяют событию мало внимания — историк также проходит мимо него. Такой подход приводит к крену в сторону описания негативных фактов. Причина этого заключается в том, что делопроизводство гораздо подробнее описывает чрезвычайные ситуации, чем нормальный порядок дел. Действительно, плавание корабля, во время которого ничего примечательного не случилось, оставит по себе в архиве в лучшем случае несколько страниц судового журнала. А любая авария, катастрофа, преступление оставят сотни и тысячи страниц документов. Если исходить в исследовательской работе лишь из объема доступных архивных документов — любое исследование превратится в рассказ о всевозможных отклонениях от нормы, а норма останется «за кадром». Историк должен уметь «приподняться» над архивными документами. Это не означает, конечно, что историк имеет право игнорировать источники или, тем более, искажать или произвольно подбирать их.

Крейсера «Паллада», «Диана» и «Аврора» были заложены в один день, 23 мая 1897 г., первые два на Галерном острове в Санкт-Петербурге, а последний — в Новом Адмиралтействе. Спущены на воду первые два корабля были в 1899 г., вошли в строй они в 1902 г. «Аврора» сошла на воду в 1900 г., а вошла в строй в 1903 г.

При выборе названия крейсера «Аврора» Николаю II были предложены следующие варианты: «Аврора», «Наяда», «Гелиона», «Юнона», «Психея», «Аскольд», «Варяг», «Богатырь», «Боярин», «Полкан», «Нептун».

Судьба трех однотипных кораблей сложилась по-разному. «Паллада» была потоплена в Порт-Артуре в конце ноября 1904 г., затем поднята и отремонтирована японцами и прослужила в японском флоте под названием «Цугару» до 1924 г.

«Аврора» участвовала в Цусимском сражении в составе отряда крейсеров адмирала О. А. Энквиста. Он принял правильное решение после сражения — формально нарушил приказ З. П. Рожественского прорываться во Владивосток, но тем самым он спас свои корабли для России, а изменить ход проигранного сражения крейсера все равно не могли. К сожалению, ныне падкие до сенсаций журналисты пытаются эксплуатировать тему «бегства» «Авроры» после Цусимского сражения. Разумеется, в данном контексте о бегстве речи быть не может.

«Диана» участвовала в бою в Желтом море, затем была интернирована в Сайгоне. После войны крейсер прошел несколько ремонтов с полной заменой вооружения на 130-мм пушки. Вооружение «Авроры» также было усилено.

Во время Первой мировой войны «Диана» и «Аврора», которые считались сравнительно устаревшими кораблями, ограниченно участвовали в боевых действиях: «Диана» — в обороне Рижского залива, в набеговых операциях, в Моонзундской операции. «Аврора» выполняла вспомогательные задачи в составе 2-й бригады крейсеров Балтийского флота. В 1918 г. «Диана» была разоружена, а в 1922 г. продана на слом.

«Аврору» же ждала совсем другая судьба.

Подводя итоги, отметим, что крейсера типа «Диана» не были шедеврами судостроения или кораблями революционной конструкции. Это были «середнячки» из тех, на которых, тем не менее, держится флот.

Г. А. Гребенщикова

ВЕЛИКОЛЕПНАЯ «ТРОЙКА БОГИНЬ» НА СЛУЖБЕ РОССИИ

«Аврора», «Диана», «Паллада» — в честь этой прекрасной древнеримской триады богинь получили наименования парусные фрегаты первой половины XIX века. Из названной великолепной тройки наиболее отличились два корабля — «Аврора» и «Паллада», но особенно «Аврора» благодаря ее героическому участию в боевых действиях у берегов Камчатки и в обороне Петропавловска. «Аврору» — предшественницу знаменитого крейсера «Аврора» — и «Палладу» совершенно справедливо относят к феноменам Российского флота и заслуженно называют шедеврами отечественного деревянного судостроения, гордостью флота, в составе которого они прослужили свыше двадцати лет! Такой срок службы судов свидетельствовал о качестве их постройки, хороших прочностных характеристиках и, конечно же, о правильной заготовке и условиях хранения корабельного леса — основного судостроительного материала в рассматриваемую эпоху.

Все три фрегата принадлежали к рангу 44-пушечных — наиболее мощных по артиллерийскому вооружению фрегатов с высоким уровнем боевых возможностей. Фрегаты этого ранга стали результатом прогрессивного развития предшествующих им французских и английских прототипов, когда в 1782 году во Франции, на верфи в Рошфоре, состоялась закладка опытового 44-пушечного фрегата «La Pomona» больших размеров и с сильной артиллерией. В 1794 году англичане в сражении с французами захватили «Помону», отвели в Портсмут, сделали обмерные чертежи и по ним в 1797 году построили типовой фрегат «Endymion». Также по чертежу «La Pomona» построили два типовых фрегата в России для Черноморского и Балтийского флотов: в 1799 году в Херсоне сошел на воду головной 44-пушечный фрегат «Назарет»,

а в следующем году в Архангельске — «Спешный».

Эти фрегаты стали для своего времени передовыми в отношении удачных пропорций, обводов и качества постройки. В дальнейшем варьировались их размеры, а с появлением новых судостроительных технологий и инженерных решений менялось внутреннее крепление по борту и в трюме, но обводы, геометрия и форма корпусов оставались прежними. После вступления в строй «Спешного» и «Назарета» Россия свыше сорока лет следовала тенденциям ведущих морских держав и наращивала темпы постройки фрегатов этого ранга как оказывающим содействие линейным кораблям в боевой линии, поскольку вплоть до Крымской войны 1853–1856 годов в парусных флотах преобладала линейная тактика. Фрегаты типа «Спешный» и «Назарет» в России строили свыше тридцати лет. Реально они могли нести до 48 до 54 орудий и представляли собой серьезную боевую силу, поэтому материальные и финансовые затраты на их серийную постройку вполне оправдались.

Третьего августа 1831 года император Николай I отдал распоряжение в приказе по морскому ведомству: «По спуске на воду строимых на Охтинской верфи парохода и малых судов немедленно заложить там один 74-пушечный корабль и один 44-пушечный фрегат из наличного лиственничного леса». Постройку упомянутого в высочайшем повелении фрегата поручили корабельному инженеру В. Ф. Стоке, который вынес на рассмотрение Кораблестроительного и учетного комитета вопрос об изменении пропорций будущего фрегата в сторону их увеличения. По сути, В. Ф. Стоке предложил отойти от типовых проектов и строить фрегат по чертежу английского фрегата «President» больших размеров. Главные размерения «President» составляли: длина между перпендикулярами 173 фута 3 дюйма (52,81 м), ширина без обшивки 43 фута 8 дюймов (13,31 м), глубина интрюма 14 футов (4,27 м). В документе от 27 августа 1831 года указано: «Чертеж сего фрегата рассмотрен в Комитете под председательством Адмирала Грейга и одобрен». Николай I наименовал фрегат «Палладой».

В апреле 1832 года в отношении «Паллады» последовало следующее повеление: «Государю Императору угодно, чтобы строящийся на Охте фрегат «Паллада» отделан был с особенным тщанием и с применением способов для удобнейшего и чистейшего вооружения оного… Длинные 24-фунтовые орудия, кои должны быть поставлены в деке, иметь новые». 1 сентября 1832 года «Паллада» благополучно сошла на воду; после зимовки в устье Охты ее на камелях отвели в Кронштадт, где довооружили, обшили корпус медью и установили 24-фн, 12-фн и 6-фн артиллерию общим количеством 52 орудия. Таким образом, фрегат «Паллада» представлял собой мощную для своего времени боевую систему и был способен совершать длительные автономные плавания.

Двадцать первого ноября 1833 года морской министр вице-адмирал А. В. фон Моллер получил очередное предписание Главного морского штаба: «Государь император высочайше повелеть соизволил: приготовляемый к закладке на Охтенской верфи 44-пушечный фрегат заложить с обыкновенным, в подобных случаях, обрядом. Наименовать фрегат сей «Аврора»[1].Торжественная закладка киля «Авроры» состоялась 23 ноября 1833 года в 12 часов пополудни. Строил «Аврору» подполковник Корпуса корабельных инженеров И. А. Амосов — талантливый корабел из династии мастеров Амосовых. Перед тем, как он получил задание на постройку фрегата, Иван Афанасьевич дважды побывал в Англии, где проходил стажировку на ведущих королевских верфях, знакомился с техническими достижениями и перенимал судостроительный опыт англичан. Вернувшись в Петербург, Амосов применил полученные знания на практике и построил «Аврору» по новым судостроительным технологиям, в частности, с круглой кормой вместо прежней четырехугольной транцевой. Конструктивное решение в виде замены транцевой кормы закругленной, с поворотными шпангоутами, давало важное преимущество, а именно увеличение секторов обстрела и возможность удобнее действовать ретирадными орудиями.

Фрегат был построен из прочной архангельской лиственницы с удачным применением других материалов — железа и меди, причем И. А. Амосов стремился не слепо копировать английские методики, а внедрял и собственные разработки, творчески развивая отечественное судостроение. Предметы из железа (цепи, якоря, кницы и др.) для нужд Балтийского флота изготавливал казенный Ижорский завод.

Двадцать седьмого июля 1835 года «Аврора» торжественно сошла на воду. Этот красавец фрегат радовал глаз современников изящными и плавными обводами корпуса, красивым и стройным парусным вооружением, прочным и пропорциональным рангоутом и представлял собой настоящий феномен, созданный трудом выдающегося корабельного инженера. В отличие от «Паллады», «Аврора» имела типовые для ее ранга размеры: длина между перпендикулярами составляла 159 футов 2 2/3 дюйма (33,19 м), ширина без обшивки 42 фута 6 дюймов (12,65 м), глубина интрюма 12 футов 8 дюймов (3,86 м). Водоизмещение «Авроры» в полном грузу достигало 2000 тонн.

До начала 1850-х годов вошедшие в состав Балтийского флота «Аврора» и «Паллада» ничем особенным не отличились; они совершали практические и учебные плавания на Балтике. «Паллада» в 1848 году под командованием генерал-адмирала Российского флота 20-летнего Великого князя Константина Николаевича (второго сына Николая I) посетила с официальным визитом Англию. Во время стоянки на Спитхедском рейде Портсмута на «Палладе» состоялась встреча принца Альберта и лордов британского Адмиралтейства с Константином Николаевичем и командой фрегата. «Паллада» получила высокую оценку англичан, причем во всех отношениях: парусного и артиллерийского вооружения, качества постройки, внутренней отделки, а также порядка и чистоты.

В начале 1850-х годов правительство Николая I вплотную приступило к подготовке и реализации программы по обеспечению интересов России на Дальнем

Востоке. Стремительно усиливавшаяся активность Северо-Американских Соединенных Штатов у берегов Камчатки и Японии, закрытой в то время для иностранных держав, и расширение американцами сферы экономических и военно-стратегических интересов в Тихом океане вынуждала Россию также включиться в это направление и проводить собственную геополитику в Тихоокеанском регионе. Кроме того, правительству Николая I представлялось важным обеспечить безопасность русским владениям в Восточной Азии и в западной части Северной Америки.

В феврале 1852 года генерал Н. Н. Муравьев подал Великому князю Константину Николаевичу записку, в которой изложил мысли по поводу опасности, исходившей от вероятной военной и экономической экспансии Англии и Соединенных Штатов в Японию и Китай и превращения их — уже в ближайшей перспективе — в свои колонии. «Китай и Япония делаются постепенно добычею англичан и американцев, — писал Муравьев. — Мысли этих предприимчивых народов быстро осуществляются. Об английских пароходах я уже говорил прежде, американские в будущем уже лете понесутся по океану в Японию, вооруженные и готовые к бою». По дошедшей до Петербурга информации, правительство США приступило к подготовке Тихоокеанской эскадры военных судов.

Эти и другие обстоятельства способствовали принятию правительством Николая I мер по укреплению позиций на Тихом океане, для чего постановили в кратчайшие сроки подготовить свою экспедицию в Японию. Выполнение этой важной и ответственной задачи император поручил вице-адмиралу Е. В. Путятину, выбор на которого пал не случайно. Ефим Васильевич приобрел опыт плавания за годы службы под командованием Михаила Петровича Лазарева, впоследствии главного командира Черноморского флота и портов, военного губернатора Николаева и Севастополя. В октябре 1827 года Путятин под началом Лазарева принимал участие в знаменитом сражении под Наварином против турецко-египетского флота.

Так что боевой опыт у Ефима Васильевича уже имелся.

Пока шло приготовление «Паллады» к дальнему переходу, Е. В. Путятин отплыл из Кронштадта на частном английском пароходе. Глава российского МИД К. В. Нессельроде снабдил его высочайше утвержденными инструкциями, в которых разъяснялись цели дипломатической миссии. Обеспокоенный активностью американцев в Тихом океане, российский император предпринимает попытки договориться с руководством Японии об открытии для россиян одного из северных портов Японии для вывоза продовольствия в колонии Российско-Американской компании и на Камчатку — в обмен на товары, необходимые японцам. В обращении к японскому императору Николай I подчеркивал дружественный характер посольства генерал-адъютанта вице-адмирала Е. В. Путятина, выражал надежду на понимание значимости этого вопроса для обеих держав и просил разрешения открыть порты для обмена товарами.

О прибытии в Англию Е. В. Путятин дожидался подхода «Паллады», которая пришла на Спитхедский рейд Портсмута 30 октября (11 ноября). Команда фрегата состояла из 22 человек офицеров, включая командира капитан-лейтенанта И. С. Унковского, и 439 нижних чинов. Кроме членов экипажа, на борту фрегата находились адъютант Е. В. Путятина капитан-лейтенант К. Н. Посьет, архимандрит Александро-Невской Лавры Аввакум, который хорошо знал китайский язык, представитель Департамента внешней торговли И. А. Гончаров (в будущем известный писатель) и два чиновника МИД и Министерства финансов.

Е. В. Путятин докладывал в Петербург: «Для совершенного уравнения фрегата «Паллада» с военными иностранными судами того же ранга, я счел нужным поставить на фрегат четыре бомбовые 68-фунтовые орудия, которые были приобретены мною, равно как и 60 штуцеров, взятых у двух лучших английских мастеров». Решение Путятина об артиллерийском вооружении фрегата надо расценивать как

дальновидное и своевременное. Перед началом Крымской войны и до ее окончания 68-фунтовые бомбовые пушки являлись самыми мощными новыми морскими орудиями большой разрушительной силы. Кроме обычных чугунных ядер, из них производили стрельбу разрывными снарядами — бомбами, которые при попадании в деревянный борт корабля или пробив его навылет вызывали многочисленные очаги пожара. Поэтому вооружение «Паллады» таким типом орудий являлось надежным средством как для предполагаемых операций в Тихом океане, так и для целей обороны.

В феврале 1853 года МИД России направил Е. В. Путятину дополнительные инструкции, в которых ему рекомендовалось для более удобного ведения переговоров с японцами лучше всего прибыть в порт Нагасаки. В ходе переговоров поднять вопрос об установлении с Японией государственных границ. В целом, переход «Паллады» от Кронштадта до берегов Японии следует расценивать как мужественный и героический. Он сопровождался штормами и бурями, сильными встречными ветрами, фрегат получал тяжелейшие для деревянного корпуса перегрузки, и порой его кренило так, что ноками реев черпали воду. Но моряки выстояли и благополучно дошли до берегов незнакомой им прежде Японии. Уже осенью 1853 года Путятин получил известие из России о том, что на смену «Палладе» вышел новый фрегат «Диана» под командованием капитан-лейтенанта С. С. Лесовского.

К середине января 1854 года Е. В. Путятин получил от японских представителей предварительное согласие на установление торговых отношений и передал им проект договора, попросив по возможности быстрее определиться с вопросом о государственных границах. На полученной в Петербурге по этому поводу шифрованной депеше Николай I собственноручно начертал: «Хорошее начало»[2]. 26 февраля (10 марта) 1854 года Путятин отправил руководству очередное донесение: «Продолжил плавание по Японскому морю, в Амурском заливе, в Татарском проливе». На побережье

Татарского пролива моряки обнаружили удобную бухту и наименовали ее Императорская. В этой бухте Путятин узнал о начале Крымской войны, и положение малого отряда российских судов на Дальнем Востоке становилось крайне опасным.

В декабре 1854 года у берегов Японии произошло землетрясение; стоявший в то время в порту Симода фрегат «Диана» сорвало с якорей и закружило в поднявшемся водовороте. Команда «Дианы» вместе с японцами пытались спасти судно и отбуксировать его в безопасное место, но в конечном итоге операция не увенчалась успехом и фрегат разбился. Е. В. Путятин смог продолжить переговоры с японцами в январе 1855 года, завершив их подписанием первого русско-японского трактата, установившего торгово-дипломатические отношения между Россией и Японией. Правительство Японии открыло для русских торговых судов порты Хакодате, Нагасаки и Симода, где россиянам разрешалось совершать торговые сделки под контролем японских чиновников, запасаться провизией, высаживать больных для лечения и исправлять повреждения судов. Российским морским офицерам разрешалось оставлять при себе оружие «и всякие знаки чина и отличия»[3]. Миссия вице-адмирала Е. В. Путятина вполне удалась, но два фрегата были потеряны. После зимовки «Паллады» в Константиновской бухте Императорской гавани фрегат уже не подлежал восстановлению, и в конце января 1856 года «Палладу» пришлось затопить.

Судьба «Авроры» оказалась удачливее. В апреле 1853 года Николай I повелел с целью крейсерских операций отправить «Аврору» в Камчатское и Охотское моря, и в мае началась подготовка «Авроры» к дальнему переходу. Генерал-адмирал Великий князь Константин Николаевич приказал провести работы по модернизации фрегата, в частности «в крюйт-камерах поместить такое число ящиков, чтобы можно было взять по 100 боевых зарядов на каждое орудие. В борт на шканцах вбить обухи, чтобы можно было во время похода ставить орудие по борту». На «Авроре» устроили бомбовые

погреба в связи с установкой бомбического орудия, поместили походную церковь, «вызолотили на корме карнизы на пилястрах, орла буквы и боковые звезды, а в носовой части корону орла и принадлежность в лапах». На золочение декора «Авроры» пошло 13 листов чистого червонного золота. Командиром фрегата был назначен капитан-лейтенант Иван Николаевич Изыльметьев, в его подчинении находилось 350 человек матросов.

В отличие от «Паллады», плавание «Авроры» проходило относительно благополучно, без сильных бурь и штормов. 15 (27) января 1854 года, после 52-дневного пребывания в море, «Аврора» пришла в Рио-де-Жанейро, и И. Н. Изыльметьев доложил в Петербург: «Нашим морякам сделан в Бразилии весьма благосклонный прием. На рейде находилась английская эскадра адмирала Андерсона, французский 36-пушечный корвет «Галатея» и бриг. Офицеры фрегата «Аврора» с французскими офицерами весьма подружились»[4]. Однако дружба россиян и французов продлилась недолго: через десять дней Изыльметьев получил известие о начале Крымской войны и о победе, одержанной на Синопском рейде эскадрой вице-адмирала П. С. Нахимова над турецким флотом. В связи с военными действиями между Россией и Турцией, Изыльметьева предупреждали о предполагавшемся разрыве отношений с Англией и Францией из-за вероятного вступления этих держав в войну на стороне Турции. Командир «Авроры» короткой депешей уведомил руководство: «Фрегат и команда приготовлены к решительному бою, несмотря на неравенство сил». Напряженная обстановка на рейде Рио-де-Жанейро сохранялась, но боя не произошло, и после нескольких дней ожидания способного ветра «Аврора» снялся с якоря и вышла в море, взяв курс на мыс Горн.

В двадцатых числах июля 1854 года фрегат пришел в Петропавловск. По свидетельству директора Российского государственного архива Военно-Морского Флота (РГАВМФ) доктора исторических наук В. Г. Смирнова, обнаружившего

документы о первоначальной задаче, поставленной командиру «Авроры», фрегату назначалось идти в Охотск. В Петропавловск он зашел вынужденно, по причине большого количества больных, и это неблагоприятное для команды обстоятельство сыграло важную роль в деле обороны порта от англо-французских атак и десантов, так как вовремя подкрепило малочисленный гарнизон порта.

Вечером 16 августа 1854 года сигналом с дальних маяков дали знать о появлении на горизонте неизвестных судов, а на следующий день предположение о приближении английской эскадры подтвердилось. Утром 17 августа в Авачинскую губу зашел трехмачтовый колесный пароход под американским флагом, и офицеры с «Авроры» узнали этот пароход, так как видели его у берегов Южной Америки. Русские моряки любезно предложили американцам доставить на пароход воду, провизию, медикаменты и другие необходимые принадлежности, но те отказались, и вскоре пароход покинул бухту. А 18 августа англо-французская эскадра под флагом английского адмирала Прайса вошла в Авачинскую бухту. Положение защитников порта сделалось крайне затруднительным из-за многократного превосходства противника в силах: у англичан имелось два фрегата с 52 и 44 пушками и большой пароход с восемью бомбическими орудиями; у французов — также два фрегата с 60 и 32 пушками и бриг с 18 пушками. Несложно представить драматизм сложившейся обстановки, а противостоять такой силе мог только фрегат «Аврора» с 52 орудиями.

Начальство порта во главе с контр-адмиралом В. С. Завойко приступило к организации обороны порта и Авачинской бухты. Гарнизон Петропавловска устроил береговые батареи, в том числе на косе, что давало возможность преградить продвижение вглубь неприятельских десантов; вместе с моряками протянули заградительные боны из железных цепей и приняли ряд других эффективных мер. В той сложной обстановке особенно стоит отметить поступки иеромонаха с «Авроры» отца Ионы, не терявшего присутствия духа, ободрявшего команды — и свою,

и сухопутную, напутствовавшего защитников порта.

После артиллерийской подготовки противник, под прикрытием плотного дыма, направил к берегу гребные суда с десантом. Вначале французам удалось захватить одну батарею и водрузить там свой флаг, но стрелковые партии защитников Петропавловска при огневой поддержке с «Авроры» выбили противника с позиции и освободили батарею. Наверное, никто лучше других не расскажет о героизме тех дней, как сам очевидец и участник обороны. Он вспоминал: «При отражении атаки погиб на своем фрегате английский командующий адмирал Прайс — от влетевшей в его каюту нашей бомбы. Англичане тотчас придумали, что русское ядро не может убить английского адмирала, поэтому сказали, что старый адмирал не вынес позора поражения от того, что не смог овладеть портом и Камчаткой, и покончил жизнь самоубийством»[7].

Силы противника повторяли атаки в течение 20–22 августа, но из-за их дальнейшей бесперспективности, в том числе высадок десантов, 23 августа оставили позиции на суше и перебрались на свои суда, которые через три дня покинули берега Камчатки и ушли в океан. Героическая оборона дальневосточных рубежей была успешно завершена, а весомый вклад в дело защиты Петропавловска внесли моряки с фрегата «Аврора», не потеряв ни одного своего товарища. Честь им и слава. Достойными преемниками великолепной и героической «тройки богинь» — «Авроры», «Паллады» и «Дианы» стали крейсеры с таким же наименованием, построенные много лет спустя после окончания Крымской войны. Особенно знаменит всем известный крейсер «Аврора» со своей историей постройки и службы.

---

1. Подробнее об этом см: *Гребенщикова Г. А.* Российские фрегаты 44-пушечного ранга // Судостроение. 2015. № 6.
2. РГА ВМФ. Ф. 171. Оп. 1. Д. 264. Л. 4–6.
3. Там же. Л. 33, 65.
4. РГА ВМФ. Ф. 283. Оп. 1. Д. 2863. Л. 5–6. Подчеркнуто в документе.

[5.] Граф Николай Николаевич Муравьев-Амурский по его письмам, официальным документам, рассказам современников и печатным источникам. Материалы для биографии. Кн. 1. М., 1891. С. 309.
[6.] Морской сборник. 1856. № 10. С. 23.
[7.] *Файнберг Э. Я.* Русско-японские отношения в 1697–1875 гг. М., 1960.
[8.] РГА ВМФ. Ф. 296. Оп. 1. Д. 75. Л. 269.
[9.] Там же. Д. 75 а. Л. 166, 170–171.
[10.] РГА ВМФ. Ф. 158. Оп. 2. Д. 1322. Л. 1, 6, 8.
[11.] Там же. Ф. 15. Оп. 1. Д. 24. Л. 4–5.
[12.] Там же. Л. 5.
[13.] Сообщение директора РГАВМФ д. и. н. В .Г. Смирнова автору настоящей статьи на конференции в ЦВММ 21 апреля 2016 года.
[14.] Оборона Петропавловского порта в 1854 году против англо-французской эскадры. Из записок очевидца и участника в этом деле // Русская старина. 1870. № 1. С. 304–319.

А. С. Бобрецов

КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬ И. А. АМОСОВ — СОЗДАТЕЛЬ ФРЕГАТА «АВРОРА»

Выдающийся русский кораблестроитель Иван Афанасьевич Амосов родился 12 декабря 1800 года в Архангельске, в семье потомственных мореходов, кораблестроителей. Согласно сохранившимся документам, род Амосовых занимался судостроением на Архангельском Севере (а позднее — в Санкт-Петербурге) еще с XIV века. Его отец Афанасий Петрович Амосов, окончив Училище флотских штурманов, долгие годы служил на различных кораблях Балтийского флота, дослужившись до чина подполковника Корпуса флотских штурманов [1].

Детские годы Ивана Амосова прошли в Петербурге. В 1817 году, после окончания Училища корабельной архитектуры в Санкт-Петербурге, И. А. Амосов был направлен в Кронштадтский порт руководителем ремонтных работ на фрегатах, подготавливаемых к началу летней навигации.

В 1823–1827 гг. И. А. Амосов работал в Санкт-Петербурге, в Главном Адмиралтействе, руководил конструкторской службой, участвовал в проектировании и строительстве линейных кораблей «Гангут» (1825), «Император Александр I» (1826) и других [2].

В 1827–1828 гг. Иван Афанасьевич Амосов был командирован в Англию, на судостроительные верфи в Лондоне и Глазго для ознакомления с технологией постройки кораблей на английских верфях.

В 1830 году для проверки соответствия объявленных правительством Северо-Американских Соединенных Штатов тактико-технических элементов 30-пушечного парусного корвета «Кенсингтон», который американцы хотели продать

России, в Нью-Йорк были командированы капитан 1 ранга А. П. Авинов и поручик Корпуса корабельных инженеров И. А. Амосов. Они должны были определить предельную цену, которую следовало установить за приобретаемый корабль, а также изучить используемую в Северо-Американских Соединенных Штатах технологию строительства кораблей, чтобы потом использовать этот опыт в России. Авинов и Амосов способствовали приобретению на приемлемых условиях корвета и наблюдали за его подготовкой к переходу в Россию. По прибытии в Петербург И. А. Амосов представил в Морское министерство альбом зарисовок практически всех стадий строительства кораблей на американских верфях. Корвет прибыл в Кронштадт, получил наименование «Князь Варшавский» и вошел в состав Балтийского флота.

В Петербурге И. А. Амосов снова приступил к обязанностям кораблестроителя на верфях Главного Адмиралтейства. По своему проекту он построил 4-пушечный военный транспорт «Либава», а затем совместно с полковником Корпуса корабельных инженеров К. А. Глазыриным спроектировал и построил 54-пушечный фрегат «Прозерпина» (заложен 10 октября 1831 года в Главном Адмиралтействе, спущен на воду 31 августа 1832 года).

В 1832 году командир строившегося на Охтинской верфи 52-пушечного парусного фрегата «Паллада» капитан-лейтенант П. С. Нахимов выразил И. А. Амосову беспокойство по поводу недостаточно надежной конструкции оборудуемого на «Палладе» порохового погреба — крюйт-камеры. Ее конструкция не гарантировала безопасность от случайных взрывов. Амосов, основываясь на изученном им в Англии опыте оборудования пороховых погребов кораблей английского флота, разработал конструкцию новой крюйт-камеры для «Паллады». Нахимов одобрил проект, а Охтинская верфь его реализовала. Фрегат «Паллада» был заложен на Охтинской судоверфи 2 ноября 1831 года, спущен на воду 1 сентября 1832 года и стал одним из лучших парусных фрегатов Российского флота [1].

В 1852–1853 гг. под командованием капитан-лейтенанта И. С. Унковского фрегат «Паллада» с дипломатической миссией вице-адмирала Е. В. Путятина совершил кругосветное плавание из Кронштадта через Атлантический, Индийский, Тихий океаны к берегам Японии. В этом рейсе участвовал в качестве секретаря Путятина известный писатель И. А. Гончаров, после возвращения в Россию на основе своих путевых заметок написавший замечательную книгу «Фрегат «Паллада» [3].

В 1832 году И. А. Амосов был назначен управляющим Охтинской верфи, сменив на этом посту англичанина В. Ф. Стоке. Совместно с ним Амосов разработал проект 74-пушечного корабля «Фершампенуаз», который вскоре был заложен на Охтинской верфи и спущен на воду в 1833 году. «Фершампенуаз», обладавший отличными мореходными качествами и удачным расположением орудий, был признан лучшим кораблем Балтийского флота. За постройку «Фершампенуаза» И. А. Амосов бы награжден орденом Св. Владимира 4-й степени. Получивший этот орден одновременно становился потомственным дворянином.

23 ноября 1833 года на Охтинской верфи под руководством И. А. Амосова был заложен фрегат «Аврора». Хотя в соответствии с заказом он должен был иметь 44-пушечное артиллерийское вооружение, Амосову удалось разместить на нем 56 орудий. Этого удалось достичь, применяя в судовом наборе в качестве подкреплений диагональные связи — ридерсы. Корпус стал заметно облегчен, что увеличило грузоподъемность корабля. Поскольку фрегат предназначался для службы на Дальнем Востоке, где тогда отсутствовала судоремонтная база, его постарались сделать как можно более прочным. Он был гладкопалубным и имел круглую корму, в качестве якорных канатов использовались стальные цепи, якорные и швартовные клюзы изготовили из чугуна. На воду фрегат «Аврора» спустили 27 июля 1835 года.

После почти 20 лет службы в составе Российского флота фрегат «Аврора» прошел капитальный ремонт и в 1854 году

под командованием капитан-лейтенанта И. Н. Изыльметьева совершил переход в Петропавловск-на-Камчатке, где в условиях начавшейся Крымской войны 1853–1856 годов активно шла подготовка к обороне города от англо-французской эскадры. Большая часть команды фрегата и все пушки с его левого борта заблаговременно были свезены на берег, где 24 августа 1854 года участвовали в отражении англо-французского десанта. Орудия правого борта «Авроры» успешно стреляли по кораблям врага. В результате решительной штыковой контратаки против почти вдвое превосходящего их численно противника морякам-авроровцам и солдатам петропавловского гарнизона удалось сбросить вражеский десант в море. Потеряв в сражении более 400 человек убитыми и ранеными, англо-французские корабли ушли из Авачинской бухты. Отвага и стойкость, проявленные моряками фрегата «Аврора» в бою, навсегда вошли в славную историю Российского флота [4].

После окончания Крымской войны, завершив кругосветное плавание, фрегат «Аврора» 1 июня 1857 года вернулся в Кронштадт. В составе флота корабль оставался около 26 лет. 8 апреля 1861 года фрегат «Аврора» был исключен из списка флота и впоследствии разобран. Его наименование в конце XIX века получил знаменитый крейсер «Аврора» [5].

В 1835 году И. А. Амосова произвели в подполковники Корпуса корабельных инженеров. На Охтинской верфи по его проекту были построены 74-пушечные корабли «Константин» (1837) и «Выборг» (1841), вошедшие в историю Российского флота тем, что оба перед началом Крымской войны («Выборг» в 1853, а «Константин» в 1854 году) были оборудованы паровыми энергетическим установками и винтовыми движителями.

К концу 1830-х годов И. А. Амосов стал конструктором и строителем паровых кораблей. На Охтинской верфи, помимо малых пароходов, им по своим проектам были построены 400-сильные колесные пароходофрегаты «Грозящий» (1844) и «Надежда» (1845), которые стали достойными представителями этого класса боевых кораблей Российского флота.

В историю отечественного кораблестроения И. А. Амосов вошел и как создатель первого в России парового корабля с винтовым движителем. Мореходные и боевые качества колесных пароходофрегатов оставляли желать много лучшего. Колеса были слишком восприимчивы к нагрузкам, создаваемым ударами волн, а большие колесные кожухи препятствовали размещению пушек в средней части корабля. Значительно более эффективным движителем для морских пароходов оказался гребной винт.

В 1846 году И. А. Амосова снова направили в Англию для ознакомления со строительством первых паровых судов с «архимедовым винтом» (так называли тогда гребной винт). Возвратившись через несколько месяцев в Петербург, он сразу же приступил к разработке проекта первого в нашей стране боевого корабля — фрегата с паровым двигателем и винтовым движителем, получившего наименование «Архимед». В ходе подготовки к строительству Амосов спроектировал двух-, трех- и четырехлопастные гребные винты, провел большую научно-исследовательскую и экспериментальную работу по исследованию сил, действующих на гребной винт, особенностей взаимодействия винта с корпусом корабля. Впервые подробно И. А. Амосов изучил гидродинамические характеристики винта, обосновал требования к материалу винтов, предложил методику проведения швартовных и ходовых испытаний строящихся судов. В наши дни швартовные и ходовые испытания являются неотъемлемой и очень важной частью процесса строительства или ремонта любого корабля или судна [6].

Со стапеля Охтинской верфи фрегат «Архимед» сошел 20 июля 1848 года [7]. Это было относительно крупное паровое судно с главными размерениями 54,5×13,4×6,1 м, имевшее четыре паровые машины общей мощностью 300 номинальных л. с., вращавшие двухлопастной гребной винт. Фрегат нес полную парусную оснастку и был вооружен 48 пушками. Впоследствии на той же верфи И. А. Амосов построил еще два колесных пароходофрегата — «Гремящий» и «Олег» с

машинами мощностью по 400 номинальных л. с. [2, 8, 9].

В 1860 году И.А. Амосова назначили инспектором кораблестроительных работ Кронштадтского порта. На этом посту он много сделал для расширения и реконструкции производственных мощностей Кронштадтской верфи. На строящихся и ремонтируемых кораблях Амосов применял специальные подкрепления палубы в местах установки орудий, что позволило увеличить их калибр, дополнительные подкрепления бортов в районе машинного отделения и артиллерийских погребов, усовершенствованный тип рулевого устройства, а также предусмотрел дублирование трюмно-балластных и противопожарных систем кораблей [10, 11].

В 1872 году И. А. Амосов был произведен в инженер-генералы Корпуса корабельных инженеров, который он и возглавил. 1 января 1873 года его наградили орденом Белого Орла, а в 1874 году — орденом Св. Владимира 2-й степени.

В 1873 году И. А. Амосов был освобожден от должности инспектора кораблестроительных работ Кронштадтского порта и назначен членом Адмиралтейств-совета — высшего совещательного органа при Морском министре [6]. Скончался Иван Афанасьевич Амосов 1 июня 1878 года и был похоронен на Большеохтинском кладбище в Петербурге.

[1.] *Быховский И. А.* Рассказы о русских кораблестроителях. Л.: Судостроение, 1966. С. 23–38.

[2.] *Быховский И. А.* Архангелогородские корабелы. Архангельск: Сев.-Зап. кн. изд-во, 1988. С. 91–101.

[3.] *Разумневич В. Л.* Фрегат «Паллада» // Корабли-герои: Сборник / под ред. В. Н. Алексеева. — М.: Изд-во ДОСААФ, 1970. С. 44–49.

[4.] *Щедрин Г. И.* Огненная кругосветка «Авроры» // Корабли-герои: Сборник / под ред. В. Н. Алексеева. — М.: Изд-во ДОСААФ, 1970. С. 42–43.

[5.] Всемирная история флота / Авторы-сост. *Лапшова О. В., Смирнова Л. Н., Михеенкова О. В., Рычкова Ю. В.* — М.: Вече, 2001. С. 139–141.

[6.] *Половинкин В. Н., Фомичев А. Б.* Отечественное кораблестроение. — СПб., 2015. С. 349.

[7.] *Кондратенко Р. В.* Первые шаги отечественного винтового судостроения // Судостроение. 2010. № 5. С. 74–78.
[8.] *Куратов А. А. Амосовы* // Поморская энциклопедия: В 5 томах. Том I / под ред. В. Н. Булатова. — Архангельск: Поморский гос. университет им. М. В. Ломоносова, 2001. С. 32–33.
[9.] *Генриот Э.* Краткая иллюстрированная история судостроения. Пер. с нем. — Л.: Судостроение, 1973. С. 133.
[10.] *Амосов Иван Афанасьевич* // Большая Советская Энциклопедия: В 30 томах. Том I / под ред. А. М. Прохорова. — М.: Изд-во «Советская энциклопедия», 1969. С. 536.
[11.] Морской энциклопедический справочник: В двух томах. Том I / под ред. Н. Н. Исанина. — Л.: Судостроение, 1986. С. 34.

Д. В. Кузьменко

ФРЕГАТ «ПАЛЛАДА» ОТ РОЖДЕНИЯ ДО ГИБЕЛИ. СМОЛЕНСКИЙ АКЦЕНТ

Фрегат «Паллада» Российского императорского флота был заложен на Охтинском адмиралтействе в Санкт-Петербурге 2 ноября 1831 года, спущен на воду 1 сентября 1832 года. Длина фрегата — 52,8 м, ширина — 13,6 м, вооружение — 52 орудия. Строился под руководством видного судостроителя первой половины XIX века, полковника Корпуса корабельных инженеров В. Ф. Стоке. За этими скупыми строчками скрыто начало рождения знаменитого корабля, оставившего заметный след в истории нашего флота. Корабли, как и люди, — рождаются, стареют и умирают. И каждый корабль, как и человек, имеют свою судьбу, свой характер и нрав. Многое в человеке закладывается его родителями. У фрегата «Паллада» мать — Россия, а отцом можно назвать сплав воли трех человек, это кораблестроители И. А. Амосов, В. Ф. Стоке, но в первую очередь уроженец Смоленской губернии, на момент рождения «Паллады», капитан-лейтенант П. С. Нахимов.

Павел Степанович Нахимов родился в сельце Городок Вяземского уезда, которое сейчас находится на территории музея-заповедника им. А. С. Грибоедова «Хмелита». Сотрудники музея некоторым образом чувствуют свою сопричастность к судьбе удивительного корабля, воспетого в романе И. А. Гончарова. Наш музей расположен на Смоленской земле, Павел Нахимов был первым командиром фрегата, лейтенантами служили на «Палладе» уроженцы Смоленщины, ставшие впоследствии адмиралами, И. Белавенец и П. Тихменев, последним командиром корабля стал Иван Унковский. Он тесно связан родственными отношениями с соседями Нахимовых Белкиными, так как его мать была представителем этого рода. И. С. Унковский вместе с отцом С. Я. Унковским не раз бывали в селе Богородицком, которое сегодня входит в состав

территории музея-заповедника «Хмелита».

Каждый из выше перечисленных людей вложил немалую часть своей души в фрегат «Паллада» и придал кораблю тот неповторимый шарм и достоинство, которым была наполнена душа «Паллады» и который так восхитил Гончарова. В первую очередь обратим внимание на деятельность при строительстве фрегата его первого командира П. С. Нахимова.

Фрегат начали строить согласно личному указанию императора Николая I, сделанному в сентябре 1831 года полковнику В. Ф. Стоке. В «императорском повелении» указывалось, что фрегат надлежит строить по Сеппингсовой системе: с креплением корпуса диагональными ридерсами и раскосами, а также с применением для крепления корпуса фрегата железных связей. Особо предписывалось вести строительство фрегата по чертежам английского фрегата «Президент», являвшегося точной копией американского фрегата «Президент». Последний был взят английским флотом в качестве трофея и являлся одним из лучших кораблей для океанского плавания и крейсерства. Чертежи в Англии добыл штабс-капитан Корпуса корабельных инженеров И. А. Амосов. Но В. Ф. Стоке решился на перепроектирование фрегата ради применения круглой (более прочной и легкой) кормы и тем самым рискнул нарушить императорское указание. «Паллада» проектировалась и строилась по лучшим кораблестроительным образцам того времени. В конструкции корпуса фрегата и его оборудовании учитывались самые последние новшества. Поскольку корабль предназначался в том числе для заграничных визитов членов царской фамилии, Николай I издал рескрипт отделывать его «…с особенным тщанием и применением способов для удобнейшего и чистейшего вооружения оного».

Весной 1832 года управляющим Охтинским адмиралтейством был назначен выдающийся русский кораблестроитель, капитан Корпуса корабельных инженеров И. А. Амосов, который продолжил строительство «Паллады». Вскоре после закладки фрегата его командиром назначили

капитан-лейтенанта П. С. Нахимова, совершившего к тому времени кругосветное плавание и отличившегося в 1827 году в Наваринском сражении.

Воспитанник М. П. Лазарева, один из самых грамотных и опытных морских офицеров, П. С. Нахимов внес ряд важных усовершенствований в конструкцию корабля. Так, например, он просил установить на «Палладе» двойной шпиль с металлическим баллером, два железных румпеля новой системы, аксиометр на штурвал и только что появившиеся якоря системы Перинга. Кроме того, он предлагал заменить якорные пеньковые канаты цепями, а свинцовые клюзы — литыми чугунными. По-иному, чем в первоначальном проекте, по предложению П. С. Нахимова на «Палладе» сделали крюйт-камеру и судовую аптеку, а вместо деревянных бочек для хранения питьевой воды поставили квадратные цистерны из луженого железа.

Также по предложению П. С. Нахимова вокруг нактоузов компасов железные гвозди палубного настила в радиусе 6 футов (1,83 м) заменили медными. Кроме того, будущий адмирал обратил внимание и на снабжение фрегата гребными судами, и на его артиллерийское вооружение. К полагавшимся по штату семи гребным судам он потребовал добавить восьмое — 12-весельный полубарказ, а в кормовую и носовую части батарейной палубы вместо малоподвижных тяжелых пушечных станков поставить шесть облегченных, чтобы ими можно было заменить любое орудие, поврежденное в бою.

Что стоило добиться Нахимову введения этих новшеств, хорошо видно по переписке с разными инстанциями и ведомствами. В книге «П. С. Нахимов. Документы и материалы» есть целый раздел, посвященный службе Нахимова на «Палладе». За сухими, казенными строчками писем и рапортов скрывается целая драма борьбы с чиновниками как военно-морского, так и различных гражданских ведомств. Нахимов лично проверял все поставляемые для строительства фрегата материалы и беспощадно браковал некачественные детали и

древесину. В результате был не только выполнен указ императора Николая I о тщательной отделке и вооружении корабля, но флот получил фрегат, который стал одним из лучших в мире по своим характеристикам и ходовым качествам. Ниже мы перечислим основные усовершенствования, внедренные П. С. Нахимовым при строительстве фрегата. Он вложил в «Палладу» свою душу, и фрегат прибрел черты характера, которыми так славятся смоляне, — стойкость, терпеливость, скромность и трудолюбие. Дальнейшая жизнь и служба корабля это подтвердила.

Первого сентября 1832 года «Паллада» была спущена на воду. К этому моменту с Адмиралтейских Ижорских заводов подвезли 30 24-фунтовых (150-мм) бронзовых пушек и 22 24-фунтовые (145-мм) бронзовые карронады. Доставили два комплекта по 175 железных точеных кофель-нагелей для крепления снастей бегучего такелажа, железные румпели и железные баллеры шпилей, а из Санкт-Петербургского военного порта — четыре якоря Перинга.

Плехт (правый становой якорь) фрегата весил 175 пудов (2866,7 кг), а длина якорного цепного каната к нему составила 175 саженей (373,1 м). Следует отметить, что часть доставленного материала была Нахимовым забракована. Весной 1833 года «Палладу» перевели в Кронштадт и ввели в док, для обшивки подводной части корпуса красно-медными листами. Такая обшивка предохраняет корпус от обрастания живыми организмами и проникновения в него морского червя-древоточца. Обшивка кораблей медью в русском флоте применялась с 1781 года, но далеко не на каждом корабле. Кстати, Нахимов не допустил размещения балласта и цистерн для воды до окончания испытаний на герметичность корпуса и лично проверил расчеты по размещению балласта перед спуском на воду и выводом судна из дока. Расчеты оказались очень точны. Перелом корабля по горизонтали между носом и кормой составил полтора фута (46 см). После окончания работ в доке приступили к постановке рангоута и такелажа. При оснащении фрегата стоячим и бегучим такелажем

ввели ряд новшеств. Каждое из них тщательно обсуждалось П. С. Нахимовым и И. А. Амосовым. Так, например, вместо юферсных тросовых талрепов поставили винтовые, на многих блоках тросовую оплетку заменили железными оковками с вертлюгами, а для штага и бакштагов мартин-гика и для боргов нижних рей применили такелажные цепи. Кроме того, были сделаны и некоторые усовершенствования в проводке и креплении снастей бегучего такелажа.

В конструктивном отношении фрегат представляет собой двухпалубный корабль с гладкой верхней орудийной палубой. Термин «корабль» здесь относится к характеристике парусного вооружения и подразумевает наличие на всех мачтах прямых парусов. Поскольку фрегат изначально предназначался, в частности, для визитов за границу царской семьи, он строился по новейшим технологиям. Набор и обшивка корпуса были выполнены из выдержанных лиственницы и дуба, а палубы набраны из тика. В бортах жилой палубы, расположенной под нижней, батарейной, впервые в отечественном флоте установили бронзовые иллюминаторы с толстым стеклом. Впервые появились двойной шпиль для подъема якорей, железный румпель и якоря новой системы, металлические цистерны для воды, винтовые талрепы для натяжения вант. За установкой и качеством исполнения работ тщательно следил П. С. Нахимов.

При установке парусного вооружения Нахимов использовал последние достижения, которые были направлены на облегчение управлением кораблем и повышение ходовых и мореходных качеств. В результате для управления парусами, в зависимости от погоды, было достаточно 20–30 человек. Однако для полноценного маневрирования в боевых условиях было необходимо не менее 70–80 матросов. На фрегатах старого типа людей требовалось в полтора раза больше.

Паруса фрегата:

Бушприт — бом-кливер, кливер, фор-стень-стаксель, фор-стаксель.

Фок-мачта — фок, фор-марсель, фор-брамсель, фор-бом-брамсель, за мачтой — фор-трисель и грот-брам-стаксель (или мидель-стаксель).

Грот-мачта — грот, грот-марсель, грот-брамсель, грот-бом-брамсель, за мачтой — грот-трисель.

Бизань-мачта — крюйс-марсель, крюйс-брамсель, крюйс-бом-брамсель, за мачтой — трисель. Для увеличения парусности, при слабом ветре, два нижних паруса на фок- и грот-мачтах могли дополняться добавочными боковыми парусами — лиселями, подвешиваемыми на специальных выдвижных лисель-реях.

Большое внимание Нахимов уделял условиям проживания экипажа и сохранению его здоровья в дальних походах. По сравнению с фрегатами устаревших типов это ему удалось. В первую очередь из-за оптимизации парусного вооружения. Несмотря на то что «Паллада» относилась к классу 44-пушечных фрегатов, она имела размеры 60-пушечного, что помогло Нахимову существенно улучшить бытовые условия экипажа. Основное количество матросов требовалось для обслуживания артиллерии. Так, штатный расчет одной 24-фунтовой пушки составлял 5 человек. Требовались матросы и для работы на помпах, для экстренного ремонта. Также в состав экипажа входили около 20 офицеров и унтер-офицеров, штурман, врач, священник, кок, плотник, парусный мастер. Таким образом, полная численность экипажа согласно штатному расписанию составляла 426 человек. Сравните с прототипом «Паллады» фрегатом «Президент». Его экипаж составлял 600 человек.

Относясь к классу 44-пушечных фрегатов, «Паллада» фактически имела 52 пушки. Артиллерийское вооружение включало в себя:

верхняя открытая палуба (квартердек) — 22 22-фунтовых (145-мм) короткоствольные пушки-карронады;

нижняя батарейная палуба (опердек) — 30 24-фунтовых (150-мм) пушек.

Таким образом, в историю Российского флота вошел

современный, превосходящий зарубежные аналоги фрегат, способный выполнять разнообразные боевые задачи и прекрасно приспособленный к дальним походам. Кроме того, как показали исследования документов фондов № 165 и 421 РГАВМФ, командование флота рассматривало «Палладу» и как «опытовую» артиллерийскую площадку для разработки оптимального артиллерийского вооружения океанского фрегата. Любопытно, что особенно много в этом направлении сделал командовавший фрегатом в 1847–1848 и 1852 гг. представитель династии Романовых Великий князь Константин Николаевич. С момента перевода П. С. Нахимова на Черное море «Паллада» честно несет свою службу. В разные годы фрегатом командовали: П. А. Моллер (1834–1837), Е. И. Цебриков (1838–1842 , П. П. Митьков (1843), А. Г. Машин (1844), С. И. Мофетт (1847–1848), К. А. Ивков, (1849–1850) Великий князь Константин Николаевич (1847–1848, 1852), И. С. Унковский (1852–1854).

В 1852 году командиром «Паллады» был назначен опытный моряк, ученик Лазарева Иван Семенович Унковский. Фрегат к тому времени уже был устаревшим, но по-прежнему считался надежным кораблем. В конце 40-х гг. XIX века в Японию для заключения «торгового трактата» была направлена русская дипломатическая миссия во главе с вице-адмиралом Е. В. Путятиным. В качестве судна миссии был выбран фрегат «Паллада» под командованием флигель-адъютанта И. С. Унковского.

Фрегат вышел из Кронштадта 7 октября 1852 года, укомплектованный экипажем из 426 матросов и офицеров. Для составления летописи плавания и ведения протоколов во время переговоров с японскими представителями адмирал Путятин включил в состав команды еще одного человека. Он издал специальный приказ «О назначении занимающего должность столоначальника департамента внешней торговли коллежского асессора Гончарова секретарем при генерал-адъютанте Путятине на время дальнего плавания фрегата «Паллада»,

о денежном довольствии этого чиновника».

Этим чиновником был Иван Александрович Гончаров. Он действительно служил тогда коллежским асессором, но был широко известен читающей России как замечательный писатель, автор популярного романа «Обыкновенная история», которым восхищался сам Белинский. Отправиться в дальнее морское путешествие с детских лет было его заветным желанием. «Я все мечтал — и давно мечтал — об этом вояже,— писал он, ступив на палубу фрегата «Паллада»,— может быть, с той минуты, когда учитель сказал мне, что если ехать от какой-нибудь точки безостановочно, то воротишься к ней с другой стороны... И вдруг неожиданно суждено было воскресить мечты, расшевелить воспоминания, вспомнить давно забытых мною кругосветных героев. Вдруг и я вслед за ними иду вокруг света! Я радостно содрогнулся при мысли: я буду в Китае, в Индии, переплыву океаны, ступлю ногою на те острова, где гуляет в первобытной простоте дикарь, посмотрю на эти чудеса — и жизнь моя не будет праздным отражением мелких, надоевших явлений. Я обновился; все мечты и надежды юности, сама юность воротилась ко мне. Скорей, скорей в путь!»

Плавание началось неудачно, выйдя из Кронштадта и держа курс на Портсмут «Паллада» попал в густой туман в проливе Зунд и села на мель возле датских берегов. Потребовался ремонт, который занял больше месяца. Уже в начале ноября «Паллада» была готова выйти в океан. Но направиться в Атлантику ей удалось лишь спустя два месяца в январе 1853 года. Причиной задержки стали сильные встречные ветры с запада, нередко переходившие в шторм. Время было упущено, и Путятин решает изменить маршрут, опасаясь штормовой погоды и дрейфующих льдов при переходе в Тихий океан вокруг мыса Горн. Командир же «Паллады» Унковский, используя свой опыт, решает идти в Японию по новому маршруту, через Индийский океан вокруг мыса Доброй Надежды.

Атлантика встретила экспедицию непогодой. На третий день пути поднялась большая волна, и перегруженная

«Паллада», переваливаясь с борта на борт, зарывалась в воду по самые коечные сетки. Но уже через сутки погода улучшилась, и ровный умеренный ветер сопровождал фрегат до самого мыса Доброй Надежды. За время перехода через Атлантику «Паллада» в среднем проходила по 185 миль в сутки, иногда развивая скорость 12 узлов. Старый фрегат благодаря своему экипажу и командиру уверенно шел через океан, но старость не радость. Все чаще фрегату требовался ремонт. Сдвигались с мест бимсы и пиллерсы. Открывались течи, и Путятин, начальник экспедиции, опасаясь продолжать плавание, отправил в Петербург донесение. Он сообщал, что корабль, хотя и отличный по своему устройству и «лучше других соответствовал назначению для предстоящего нам плавания, но выбор этот сделан единственно за недостатком новых фрегатов, а как теперь имеется при Балтийском флоте вновь построенный фрегат «Диана», то я считаю долгом представить, не благородно ли будет испросить разрешение об отправлении в нынешнем же году фрегата «Диана» нам на смену» (этот фрегат был спущен на воду в Архангельске в мае 1852 года).

Несмотря на тяжелые штормы, от мыса Доброй Надежды до Зондского пролива «Паллада» прошла за 32 дня 5800 миль. Впоследствии в своем отчете Путятин писал: «…вполне оправдало заслуженную фрегатом репутацию отличного ходока, ибо, сколько известно, этот переход не совершался быстрее ни одним парусным судном». И. С. Унковский в своих рапортах постоянно отмечал великолепные мореходные и ходовые качества фрегата. Говорил о том, что те шторма и бури, через которые прошла «Паллада», выдержал бы не всякий новый корабль и особо отметил отличную спаянность экипажа и службу лейтенантов Тихменева и Белавенца.

12 июня «Паллада» пришла в Гонконг. Дальнейший путь лежал в Японию. На пути к островам Бонин в районе Филиппинской впадины 9 июля фрегат попал тайфун. Размахи качки достигали 45 градусов, один раз корабль так накренился, что нок грота-рея ушли на мгновение в воду. Более 30 часов

продолжалась схватка со стихией. «Какую энергию, сметливость и присутствие духа обнаружили тут многие!» — с восхищением писал И. А. Гончаров о поведении команды во время тайфуна. 26 июля «Паллада» вошла в порт Ллойд на острове Пиль. Весь переход от Англии, сквозь штормы и тайфуны, продемонстрировал исключительные мореходные качества фрегата.

После исправления повреждений отряд Путятина (в его составе от Англии шла и приобретенная там винтовая шхуна «Восток») 4 августа покинул порт Ллойд и через шесть дней бросил якорь в средней гавани Нагасаки. Хотя японские власти приняли русских любезно, в переговорах они придерживались тактики проволочек. Не имея возможности ускорить переговоры, Путятин прервал их и в конце января 1854 года увел свои корабли в Манилу. После кратковременной стоянки «Паллада» направилась для гидрографического описания почти не исследованного восточного берега Кореи. Под руководством К. Н. Посьета русские моряки открыли заливы Посьета и Ольги, бухты Унковского и Лазарева, острова Хализова и Гончарова и рейд Паллада. Прибыв 17 мая в Татарский пролив, «Паллада» встретила там шхуну «Восток», которая доставила весть о вступлении Англии и Франции в Крымскую войну, а также распоряжение генерал-губернатора Сибири Н. Н. Муравьева всем русским судам на Дальнем Востоке собраться в заливе Де-Кастри.

Придя 22 мая в Императорскую гавань (ныне Советская гавань), «Паллада» застала там транспорт «Князь Меншиков», с которого передали требование морского ведомства об освидетельствовании «Паллады» «на предмет ее благонадежности» для обратного плавания в Кронштадт и для использования ее в составе Сибирской флотилии. Освидетельствование фрегата показало, что для несения дальнейшей службы он требует капитального ремонта в доке. Уже стало известно, что английский адмирал Прайс уже стягивал к берегам Чили эскадру кораблей для нападения на Дальний Восток. «Паллада» спешно готовилась к бою. Старому,

отслужившему свой век паруснику, конечно, не под силу было бы справиться с паровыми кораблями. В случае окружения в неравном бою решено было взорвать фрегат. Однако от встречи с английскими кораблями вскоре пришлось отказаться — из Петербурга поступило совершенно другое указание: укрыть «Палладу» в устье Амура.

Больше двух месяцев бился И. С. Унковский над выполнением этого приказа, пытаясь ввести огромный фрегат в извилистое и узкое устье реки. Фарватер не имел достаточной глубины, был усеян бесчисленными мелями и подводными камнями. Попытки, предпринятые лейтенантом Белавенцом, найти другой фарватер успеха не имели. Ничего не добившись, командир повернул обратно в Императорскую гавань и поставил «Палладу» в дальнюю Константиновскую бухту. С двух сторон к бухте подступали сопки, надежно защищавшие корабль от ветров и посторонних глаз. Все орудия и боевые припасы с судна были сняты, перемещены на пришедший к тому времени из Кронштадта фрегат «Диана», на котором адмирал Путятин мыслил продолжить путь в Японию и затем вернуться в Петербург. Моряки «Паллады» перешли на новый фрегат, а секретарь адмирала писатель Гончаров на шхуне «Восток» отправился в Аян, откуда сухопутным путем через Сибирь проследовал в Европейскую часть России. Письма, отправленные друзьям, и дневниковые записи, которые он вел во время двухлетнего плавания по южным и восточным морям на фрегате «Паллада», составили обширную книгу путешествий, ставшую классическим образцом путевого очерка.

По возвращении Гончаров издал свои путевые заметки под названием «Фрегат “Паллада”». «Странно, однако же, устроен человек — хочется на берег, а жаль покидать и фрегат! Но если бы вы знали, что за изящное, за благородное судно, что за люди на нем, так не удивились бы, что я скрепя сердце покидаю “Палладу”» — так описал свое прощание с кораблем Гончаров. Судьба фрегата, между тем, завершилась трагически. После того как команда ушла с судна, на борту его остались

лишь поручик Кузнецов, боцман Синицын и десять матросов. В инструкции, данной Кузнецову, было предписано «в случае входа неприятеля в гавань сжечь фрегат, а самому стараться достигнуть берегом до заселений на Амуре». Матросы заботливо оберегали корабль, откачивали воду из трюма, зорко следили, как бы враг не проник в гавань. Неприятель, разыскивая русский фрегат, подошел к самому проливу, но местонахождение «Паллады» ему известно не было. И тут вдруг поступило нелепейшее, ничем не оправданное распоряжение флотского командования — затопить «Палладу».

Вот как пишет об этом в своей книге Г. И. Невельской: «Начальник Константиновского поста подпоручик Кузнецов в письме от 25 ноября сообщил мне: Императорская гавань покрылась льдом, что неприятель не показывался, что вся команда здорова, провианта имеется на 10 месяцев... В то время, когда я получил от Кузнецова это донесение... прибыл мичман Разградский, которого контр-адмирал Завойко командировал в Императорскую гавань с тем, чтобы затопить там фрегат «Палладу», а команду с Кузнецовым возвратить в Николаевское. Я на некоторое время задержал Разградского в Мариинском посту, впредь до ответа от Завойко, которому сообщил, препровождая донесение Кузнецова: «В уничтожении фрегата «Паллада» не предстоит ныне ни малейшей крайности, потому что до вскрытия Императорской гавани, до мая месяца 1856 года может последовать перемирие и даже мир, а поэтому нужно... подтвердить Кузнецову, в случае если мира не последует и неприятель войдет с целью завладеть фрегатом, действовать в точности согласно данным ему инструкциям, то есть взорвать фрегат, а самому с людьми отступить в лес по направлению к Хунгари. Подобное действие будет иметь гораздо большее влияние на неприятеля в нашу пользу, чем затопление безо всякой еще крайности фрегата, который может быть выведен из гавани, в случае наступления мира с весной 1856 года...» На это предложение... Завойко... отвечал мне, что, ввиду данных ему приказаний, он не может принять подобное мое

предложение, как противоречащее этим приказаниям, на свою ответственность, а потому строго приказывает Разградскому немедленно отправиться в Императорскую гавань и затопить там фрегат «Паллада». Вследствие этого Разградский, следуя в Императорскую гавань через селение Хунгари, прибыл туда 17 января 1856 года, то есть в 16 дней; он затопил у Константиновского поста фрегат «Паллада» и, забрав бывшую в этом посте с Кузнецовым команду, 20 марта тем же путем возвратился в Николаевский пост».

Так нелепо и трагически кончилась жизнь фрегата «Паллада». Из поколения в поколение переходит волнующая повесть о дальних странствиях «Паллады». В бухту, на дне которой лежит затопленный фрегат, много раз наведывались моряки. Водолазам порой удавалось ступить на его палубу. Первую такую попытку сделали в 1885 году матросы клипера «Джигит». Потом они с гордостью показывали друзьям вещи, поднятые с «Паллады». Чугунные детали оказались рыхлыми, как сыр, и их можно было мять в ладони, зато куски дуба обрели неожиданную прочность, стали тверже железа. Полный обзор затонувшего корабля водолазы сделали лишь в 1888 году. Во время Первой мировой войны на дно бухты спустился водолазный офицер Петров. На поверхность он поднялся с куском дерева от «Паллады». В 1923 году моряками канонерской лодки «Красный Октябрь» был найден и отправлен во Владивостокский порт якорь фрегата, а несколько позже — медный иллюминатор и часть фальшборта знаменитого парусника. Перед самой Великой Отечественной войной водолазы вновь во всех подробностях осмотрели исторический парусник и установили, что лежит он на 20-метровой глубине. Ни мачт, ни верхних надстроек уже не было. Корпус фрегата, изъеденный местами морским червем, облепленный ракушками и водорослями, сохранился сравнительно хорошо. И тогда же в печати появилось сообщение: «В 1941 году советские водолазы поднимут с морского дна столетний «литературный памятник».

Война помешала осуществлению многотрудного замысла.

В 1965 году на берегу бухты Постовой, напротив места затопления «Паллады», был установлен памятник. В его постамент вмурован застекленный футляр с куском поднятого со дна корабельного бимса. На постаменте высечены слова: «В знак памяти и глубокого уважения к экипажу фрегата «Паллада».

В 1989 году Приморским краевым клубом подводного поиска «Восток» были произведены работы по обследованию фрегата. Стало ясно, что ни при каких обстоятельствах поднять корпус фрегата не представляется возможным. Были подняты части обшивки и предметов с «Паллады», они сегодня экспонируются в музее Арсеньева. Так закончилась история легендарного фрегата, который очень близок нам, смолянам, так как в судьбе знаменитого корабля принимали живое участие выдающиеся люди земли Смоленской.

В нашем музее-заповеднике имени А. С. Грибоедова «Хмелита» в 2002 году, в честь 200-летия со дня рождения П. С. Нахимова, в старинном здании середины XVIII века был торжественно открыт музей его имени. В нем экспонируется проектная модель фрегата «Паллада» 1832 года, переданная нам на хранение ЦВММ. Немалая часть экскурсионного и сопроводительного текста отведена службе Нахимова на этом корабле. Именно на «Палладе» окончательно сформировались характерные черты нравственности, понятия дворянского и офицерского долга, которые были так присущи П. С. Нахимову. Также посетители могут увидеть в экспозиции прекрасные работы смоленского художника-мариниста А. С. Тербушева. Одна из работ, посвященная легендарному кораблю, называется «Фрегат «Паллада» спасает эскадру Беллинсгаузена от гибели». Сотрудники музея-заповедника еще до его открытия в 1995 году, во время реставрации, начали сбор материалов и документов связанные с П. С. Нахимовым, который продолжается и в настоящее время. Таким образом, в фондах музея-заповедника появился целый отдел, посвященный морской тематике. Там немало материалов о фрегате «Паллада» и моряках-смолянах,

которые имели честь служить на легенде нашего флота.

Литература и источники

Нахимов П. С. Документы и материалы. — М., 1954.

Гончаров И. А. Фрегат «Паллада». — М, 1976.

Обзор заграничных плаваний судов русского императорского флота с 1850 по 1868 год. СПб., 1879.

Быков Н. Г. Прожитое и пережитое. — М., 1996.

Раевский С. П. Русские судьбы. Адмирал Унковский и его потомки. СПб., 1995. http://backup.flot.com/publications/books/shelf/heroicships/21.htm.

Разумневич В. Фрегат «Паллада» (дата доступа — 12.02. 2016. 14 ч 30 мин)

Н. С. Полищук

ПОСТРОЙКА КРЕЙСЕРОВ ТИПА «ДИАНА» НА ПЕТЕРБУРГСКИХ ВЕРФЯХ

Проект крейсеров типа «Диана» разрабатывался на Балтийском заводе. Но что интересно: принята была только основная спецификация проекта, а более подробные чертежи следовало разработать в процессе строительства кораблей. «Аврора», равно как «Диана» и «Паллада», была заказана в соответствии с кораблестроительной программой 1895 года, большинство кораблей которой предназначались для усиления морских сил на Дал нем Востоке. 20 апреля 1896 года Морской технический комитет утвердил спецификацию и чертежи крейсеров типа «Диана».

11 июня 1896 года поступило предписание приступить к постройке уже третьего крейсера — «Авроры» — в Новом Адмиралтействе. Изначально крейсеров должно было два («Паллада» и «Диана»). Их закладка состоялась на Галерном островке 23 мая 1897 года, в этот же день на Новом Адмиралтействе закладывается и «Аврора».

Так как поначалу планировалось строительство лишь двух крейсеров, возникло достаточно большое количество проблем, связанных с постройкой третьего крейсера. На него не было предусмотрено ни материалов, ни производственных мощностей, в связи с чем постройку «Аврору» перенесли на Новое Адмиралтейство. Первая трудность заключалась в отсутствии металла, который был в то время всеобщей проблемой: строительство кораблей идет интенсивно, мощности перегружены, нужно заказывать металл на разных заводах. «Паллад» получила судостроительную сталь от Александровского чугунолитейного завода, «Диана» — от Адмиралтейского Ижорского завода. Металл же для «Авроры» поступал с этих же заводов, но уже по остаточному принципу. Таким образом, хотя закладка происходит одновременно,

«Аврора» по срокам начинает отставать. Правление Адмиралтейского Ижорского завода попросило отсрочку в самом начале строительства, чтобы поставить металл по плану.

31 марта 1897 года «Аврора» получила свое наименование (до этого она называлась «крейсер водоизмещением 6630 т типа “Диана”»). Из 11 имен император Николай II выбрал имя «Аврора» — богиня утренней зари.

Строительство «Дианы» и «Паллады» велось практически параллельно. 14 августа 1899 года состоялся спуск на воду «Паллады», 30 сентября того же года — «Дианы». Силовые установки для всех трех кораблей изготавливались Объединением Франко-русских заводов. Для «Авроры» приняли решение построить силовую установку не на Франко-русском заводе, а на Балтийском. Но для этого Франко-русский завод должен был передать ему чертежи. Конечно, руководство Франко-русского завод сделать это отказалось, «скинуло» стоимость для морского ведомства на 2 % и в итоге получило заказ на силовую установку для «Авроры».

«Аврора» сошла на воду со стапеля 11 мая 1900 года в торжественной обстановке, в присутствии императриц Марии Федоровны и Александры Федоровны, наблюдавших за церемонией из императорского павильона. Со стоявших на Неве кораблей раздались залпы салюта. Крейсер благополучно сошел на воду «без перегиба и течей», как докладывал впоследствии его строитель К. М. Токаревский.

Крейсер «Аврора» строился в большом деревянном эллинге Нового Адмиралтейства. Сейчас этого здания не существует, на этом месте на предприятии «Адмиралтейские верфи» сейчас находится участок 9-го цеха. Памятную доску, посвященную строительству «Авроры», установили на стене эллинга постройки 1830 года, который находится рядом с не существующим деревянным эллингом.

После спуска «Авроры» на воду принимается решение о пополнении Тихоокеанской эскадры Балтийского флота, поэтому быстро приступают к ходовым испытаниям всех трех

крейсеров типа «Диана». В 1900 году, 19 сентября и 10 октября соответственно, уходят на заводские испытания «Паллада» и «Диана», а в октябре 1901 года завершаются сдаточные испытания их обеих. Осенью 1902 года они уходят в Тихий океан, в Порт-Артур, откуда «Паллада» уже не возвращается…

К августу 1900 года у «Авроры», спущенной на воду и находящейся в достройке, появляются три дымовые трубы, которые придают ей привычный для нас облик. 17 октября 1900 года дым впервые поднялся из этих труб. 30 октября состоялась первая проба машин, и наблюдающая комиссия разрешила переход в Кронштадт для ходовых испытаний. Однако для этого перехода не было готово рулевое устройство: отсутствовала паровая рулевая машина, не установили электрический привод руля. Все эти недостатки пришлось спешно устранять.

В процессе испытаний «Паллады» и «Дианы» выяснилось, что неисправно работают телефоны, нужно изменить устройство погребов боезапаса. Все эти нюансы учитывать и на «Авроре». Кроме того, увеличили размеры пушечных портов, что увеличило угол обстрела 75-мм пушек.

В этот период на казенных заводах одновременно приступили к постройке шести кораблей, поэтому работы на «Авроре» велись медленно. В 1902 году на ней установили якоря системы Холла производства Адмиралтейского Ижорского завода. «Аврора» стала первым крупным российским кораблем, на котором установили якоря данной системы. В мае 1902 года крейсер «Аврора» был полностью готов к переводу в Кронштадт. На переходе ненадолго вышло из строя рулевое управление и «Аврора» коснулась бровки Морского канала, повредив правый гребной винт.

8 августа 1902 года «Аврора» вышла из Кронштадта на заводские ходовые испытания. Несмотря на стук в цилиндре низкого давления паровой машины, крейсер развил максимальную скорость 19,66 узла. Заявленной в спецификации скорости в 20 узлов не достиг ни один из трех крейсеров серии. 25 октября «Аврора» после устранения выявленных

недостатков вновь проходит испытания. Спустя четыре дня, 29 октября, неудачей завершается испытание котлов и машин в режиме полного хода. Правление Общества Франко-русских заводов, которое построило котлы, уговорило приемную комиссию провести еще одно испытание. 9 ноября котлы его выдерживают, но принять их комиссия все равно отказывается. Условия, в которых проходили испытания, не соответствовали реальным: персонал, обслуживающий котлы, превысил потребный в два раза, при этом металлические части поливались самым качественным смазочным маслом и охлаждались водой. Было принято решение перенести испытания на следующее лето, потому что на Финском заливе началось образование льда.

Спустя полгода, в период с 6 по 14 июня 1903 года, состоялись итоговые испытания. 16 июня того же года «Аврора» официально вошла в состав Российского флота, после чего 10 июля были опробованы торпедные аппараты. В общем, подготовка «Авроры» к флотской службе завершилась к началу сентября, после чего она была готова отправиться в свой первый поход.

В. Ю. Грибовский

КРЕЙСЕР I РАНГА «АВРОРА» В РУССКО-ЯПОНСКОЙ ВОЙНЕ. ЦУСИМСКОЕ СРАЖЕНИЕ 14–15 МАЯ 1905 г.

Крейсеру «Аврора» посвящено большое количество публикаций в отечественной и зарубежной печати. Повторять их «один в один» нет необходимости. В то же время необходимо напомнить некоторые известные или малоизвестные факты истории легендарного крейсера, который является бесценным свидетелем боевой, революционной и трудовой (повседневной) славы нашего ВМФ.

Крейсер «Аврора» был создан на рубеже XIX–XX вв. и являлся достижением российской военной промышленности (той, что сейчас называют ВПК). В те времена самостоятельно строить боевые корабли всех классов, главные механизмы для них и вооружение могли только пять морских держав, а именно Великобритания, Франция, Северо-Американские Соединенные Штаты (ныне США), Германия и Россия.

Характерным для России того времени было сосредоточение всей морской политики и т. п.) в одном ведомстве — Морском, а именно в Морском министерстве, где во главе всего дела находился «главный начальник Флота и Морского ведомства» генерал-адмирал — представитель правящей династии. В 1882–1905 гг. таковым был генерал-адмирал Великий князь Алексей Александрович, августейший дядя императора Николая II (брат Александра III). При нем состоял управляющий Морским министерством (из профессиональных моряков), бывший на правах министра с докладом императору. В 1896–1903 гг. управляющим был опытнейший моряк и авторитет в своем деле адмирал П. П. Тыртов, в 1903–1905 гг. — адмирал Ф. К. Авелан[1].

[1] Список чинов флота и зачисленным по флоту. СПб., 1903, 1905. С. 3–7, 10–11.

На рубеже XIX–XX вв. российские моряки сами разрабатывали задания (ОТЗ) для проектирования кораблей, сами (в лице специалистов Корпуса корабельных инженеров) разрабатывали проекты и сами строили корабли с отечественным вооружением (производства Обуховского завода). После этого моряки сами создавали эскадры (отряды) и вели их в дальние походы или в бой. Сами они дрались в боях и погибали, порой расплачиваясь за «заслуги» своих старших коллег и учителей.

Исключением были заказы кораблей за границей (Англия, Франция, Германия, САСШ), где по нашим заданиям строились миноносцы, крейсера и даже линейные корабли (эскадренные броненосцы). Что касается крейсеров, то наиболее ярким примерами здесь являются германский вариант нашего задания 1898 г. удачный «Богатырь» и отчасти удачный «Аскольд». Всемирно известный «Варяг», спроектированный и построенный американским заводчиком В. Крампом в Филадельфии, отличался отсутствием броневой защиты артиллерии и просчетом в проектировании главных механизмом. Котлы Никлосса не могли обеспечить проектную мощность главных машин, позволивших крейсеру достичь на испытании скорость всего 23,12 узлов вместо возможных 24–25 узлов.

Что касается «Авроры», то она строилась в счет программы 1895 г.[2] Эта программа предусматривала постройку броненосцев и крейсеров, способных к автономному плаванию на Дальний Восток. Проект бронепалубных крейсеров I ранга (впоследствии «Паллада», «Диана» и «Аврора») разрабатывался инженерами Балтийского судостроительного и механического завода под общим руководством его начальника К. К. Ратника и по заданиям Морского министерства, которое ориентировалось на английские бронепалубные крейсера 2-го класса водоизмещением 5600 т.

Требования к автономному плаванию в Тихий океан выполнены не были, так как нормальная вместимость угольных

[2] *Моисеев С. П.* Список кораблей русского парового и броненосного флота с 1861 по 1917 г. — М.: Воениздат, 1948. С. 23.

ям составила всего 800 т. (полная — около 917 т) при расчетной дальности плавания 10-узловым ходом всего 4000 миль. В тактическом отношении проект не был обоснован и скорее подходил к характеристикам крейсера — «истребителя торговли», т. е. предназначенного для уничтожения транспортов (торговых судов).

Паровые машины Франко-Русского завода с 24 котлами Бельвиля оказались хорошего качества и превысили проектную производительность на всех трех однотипных кораблях. Но ни один крейсер на приемных испытаниях не достиг заданной скорости (20 уз). «Аврора» не достигла и 19 уз. Это во многом объяснялось неудачными для быстроходного корабля обводами подводной части корпуса, теоретический чертеж которого не учитывал результатов запоздалых испытаний моделей в опытовом бассейне[3].

По решению генерал-адмирала конструкторы отказались от носового и кормового 203-мм орудий в пользу установки орудий 152-мм калибра. Сказалось и чрезмерное увлечение наших моряков 75-мм пушками, которые должны были «засыпать противника градом снарядов» (скорострельность 12–14 выстрелов в минуту) на короткой дистанции.

В результате проектирования получился высокобортный мореходный (с полубаком) корабль проектным нормальным водоизмещением 6731 т (фактически несколько более 7000 т), представлявший собой хорошую цель (при трех высоких трубах), со скромным по мощности артиллерийским вооружением.

На вооружении корабля состояли восемь 152-мм скорострельных орудий системы Канэ производства Обуховского завода (одно на полубаке и семь на верхней палубе); двадцать четыре 75-мм орудия той же системы и того же производства (из них 12 — на батарейной и 12 на верхней палубах); восемь 37-мм орудий (Гочкиса, Обуховский завод, четыре — на марсах, четыре — на мостиках); две 64-мм скорострельные десантные

[3] *Гирс И. В.* Первый русский опытовый бассейн. — Л.: Судостроение, 1968. С. 55–56.

пушки системы Барановского (на вооружении шлюпок и для судового десанта на берегу); один носовой и два бортовых минных (торпедных) аппарата для 381-мм мин Уайтхеда (торпед); шесть боевых прожекторов системы Манжена[4].

Экипаж крейсера по штату 1902 г. насчитывал 2 штаб-офицера (командир и старший офицер), 13 обер-офицеров, 4 инженер-механика, 8 кондукторов, 19 квартирмейстеров и 545 рядовых[5]. Командиром «Авроры» с 1901 г. состоял капитан 1 ранга Иван Владимирович Сухотин, воспитанник Морского училища, мичман с 1876 г., имевший опыт самостоятельного командования судами с 1890 г.[6]. В 1902–1903 гг. он командовал крейсером на испытаниях, а в сентябре 1903 г. вывел его из Кронштадта в поход на Дальний Восток.

План похода предусматривал строгое соблюдение графика со сроком прибытия в состав эскадры Тихого океана до 1 января 1904 г. Однако «Авроре» было не суждено встретить начало Русско-японской войны в Порт-Артуре. По прибытии крейсера в Средиземное море его командир получил приказание ГМШ из Петербурга войти в Отдельный отряд судов под командованием контр-адмирала А. А. Вирениуса. Отряд, также имевший назначением Порт-Артур, включал эскадренный броненосец «Ослябя» (14 300 т, 18 уз, 4 254-мм, 11 152-мм, 20 75-мм орудий), крейсер I ранга «Дмитрий Донской» (6200 т, ок. 15 уз, 6 152-мм, 10 120-мм, 6 47-мм орудий и др.), крейсер II ранга «Алмаз», 7 больших и 4 малых миноносца с прибавлением двух пароходов-крейсеров Добровольного флота ——20-узлового «Смоленска» с боеприпасами для Порт-Артура и 18-узлового «Саратова» с грузом 6000 т угля.

---

[4] Судовой список на 1904 г. — СПб., 1904. С. 20–21.

[5] РГА ВМФ. Ф. 421. Оп.1. Д. 21. Л. 12.

[6] Список лицам, состоящим в Морском ведомстве. Ч. 1. — СПб., 1905. С. 71–72.

Отряд А. А. Вирениуса задерживался в Средиземном море из-за необходимости ремонта «Осляби», поврежденного при касании грунта в Гибралтарском проливе, и постоянных поломок малых номерных миноносцев. По приказу командующего отрядом «Аврора» вместо Порт-Саида (вход в Суэцкий канал) направилась из Алжира в Специю, где стоял в доке броненосец, с которого адмирал перенес на крейсер свой флаг. Из Специи под флагом А. А. Вирениуса «Аврора» пошла в Бизерту (французская военно-морская база в Тунисе). Здесь она около месяца поджидала отставшие суда отряда. Время было потеряно безвозвратно.

Наконец, встретив Рождество в Пирее (Греция), в начале января 1904 г. «Аврора» достигла Порт-Саида, где застала спешащие на Дальний Восток броненосные крейсера «Ниссин» и «Касуга», построенные на заводе Ансальдо в Генуе (Италия) для Аргентины и купленные японцами.

Старший минный офицер «Авроры» лейтенант Г. К. Старк в своих заметках отметил: «Крейсер «Ниссин» [имел] 7800 тонн водоизмещения, палубную и поясную броню… район действия больше нашего. Вооружение четыре восьмидюймовых [орудия] в башнях… 12 шестидюймовых в бронированных казематах (в действительности 14. — В. Г.), скорость хода 20 узлов de facto [фактически]; но эти корабли строил на заводе Ансальдо в Генуе гениальный Куниберти»)[7].

Сравнение «Авроры» с «Ниссином» и «Касугой», японскими крейсерами итальянской постройки, сделанное лейтенантом Г. К. Старком в Порт-Саиде накануне войны с Японией представляется справедливым: оно явно не в пользу нашего крейсера.

Были и другие примеры более удачного сочетания наступательных и оборонительных элементов больших крейсеров. Так, броненосный крейсер «Esmeralda», построенный в Англии для Чили (спущен на воду в 1896 г.), при водоизмещении около 7000 т развивал скорость свыше 22 уз и в составе глав-

[7] *Старк Г. К.* Моя жизнь. — СПб.: Цитадель, 1998. С. 26.

ного вооружения имел два 203-мм и шестнадцать 152-мм орудий и при этом броневую защиту: 75 % борта по ватерлинии, и 114-мм броневые щиты у орудий[8]. При всех недостатках в отношении мореходности, прочности, живучести, в боевом отношении «Esmeralda» выглядела значительно сильнее «Авроры».

Правда, англичане, строившие в то время большие серии крейсеров в ответ на русские «истребители торговли», также не раз поступались вооружением и защитой. Примером могут служить бронепалубные крейсера 1-го класса типов «Diadem» и «Ariadne» (1896–1898 гг. спуска на воду), имевшие по шестнадцать 152-мм и двенадцать 75-мм орудий при водоизмещении около 12000 т и представлявшие собой огромные мишени для противника. Скорость их достигала 20-21 уз максимум, а защита борта ограничивалась броневой палубой[9].

Из Порт-Саида «Аврора» направилась через Суэцкий канал (открыт в 1869 г.) в Красное море, т. е. фактически достигла Индийского океана. Но ее поход окончился в Джибути (к югу от Аравийского полуострова). Здесь крейсер застало известие о внезапном нападении японского флота на эскадру Тихого океана и подрыве минами Уайтхеда (торпедами) двух ее лучших броненосцев — «Цесаревич» и «Ретвизан» — и крейсера «Паллада», однотипного с «Авророй» (в ночь с 26 на 27 января 1904 г.).

Началась война, которая оказалась совершенно неожиданной для «миролюбивого» контр-адмирала А. А. Вирениуса, прибывшего в Джибути на «Ослябя» 31 января 1904 г. Формально Андрей Андреевич оставался в подчинении ГМШ до Сабанга (архипелаг Палаван, Голландская Индия). В Сабанге он переходил в подчинение адмирала Е. И. Алексеева, наместника царя на Дальнем Востоке.

---

[8] Военные флоты и морская справочная книжка на 1906 г. — СПб.: Изд. В.К.А.М., 1906. С.456–457.

[9] Там же. С. 134–135.

Из Джибути А. А. Вирениус телеграфировал в С.-Петербург о мнимых опасностях, поджидавших его отряд на пути в Порт-Артур[10]. Адмирал Е. И. Алексеев и С. О. Макаров, только что назначенный командующим флотом в Тихом океане, наоборот, предлагали ускорить поход и даже обещали встретить отряд в Желтом море. Однако в столице решили иначе: всему отряду А. А. Вирениуса было предписано возвращение на Балтику с целью присоединения к целой эскадре, направляемой для усиления флота Тихого океана.

На обратном пути через Красное море — Суэцкий канал — Средиземное море — Атлантику — Северное море «Аврора» шла в составе отряда, имея при себе миноносцы. В Дании на крейсере узнали о гибели вице-адмирала С. О. Макарова на броненосце «Петропавловск».

Из Либавы «Аврора» перешла в Кронштадт, где присоединилась ко 2-й эскадре флота Тихого океана, которая снаряжалась для похода на Дальний Восток под командованием Свиты его императорского величества контр-адмирала (впоследствии вице-адмирала) З. П. Рожественского. На крейсер установили новый радиотелеграф системы Сляби-Арко германской фирмы «Телефункен». Прежний был системы Попова-Дюкрете, изготовленный в Кронштадтских мастерских. Он действовал не далее визуальной видимости. Новый радиотелеграф обеспечивал радиосвязь на дистанции до 50 миль[11]. Кроме этого, «Аврора» получила английский дальномер системы Барра и Струда, приспособления для погрузки угля — лебедки Спенсер-Миллера и стрелы Темперлея.

На крейсере сменилось командование: командиром 5 июля 1904 г. назначен капитан 1 ранга Евгений Романович Егорьев, воспитанник Морского училища (мичман с 1875 г.). Он командовал судами с 1894 г., в 1901–1904 гг., будучи командиром уникального учебного судна — транспорта «Океан», совершил поход из Кронштадта на Дальний Восток и обратно. Опытный

[10] РГА ВМФ. Ф. 421 .Оп. 1. Д. 3. Л. 159.
[11] *Старк Г. К.* Указ. соч. С. 27.

моряк, Е. Р. Егорьев пользовался заслуженным авторитетом у офицеров и команды.

Старшим офицером корабля почти одновременно стал капитан 2 ранга Аркадий Константинович Небольсин. Офицерский состав пополнился офицерами военного времени — двумя прапорщиками по морской части (вахтенные офицеры) и одним прапорщиком по механической части. Вместо восьми кондукторов было назначено 12.

После императорского смотра в Ревеле 2-я эскадра перешла в Либаву, откуда 2 октября 1904 г. двинулась в беспримерный поход через три океана. Миновав Балтийские проливы, З. П. Рожественнский на стоянке у м. Скаген (Дания) подразделил эскадру на шесть эшелонов, которые направились в Северное море. «Аврора» шла в третьем эшелоне во главе с крейсером I ранга «Дмитрий Донской» (флаг контр-адмирала О. А. Энквиста). В кильватер «Авроре» вступила плавучая мастерская (транспорт) «Камчатка», которая вскоре отстала и «потерялась» в густом тумане[12]. Адмирал Энквист уменьшил ход с 10 до 8 уз и вскоре был настигнут первым эшелоном, включавшим самые сильные корабли эскадры — эскадренные броненосцы «Князь Суворов» (флаг вице-адмирала З. П. Рожественского), «Император Александр III», «Бородино» и «Орел».

Вскоре после полуночи 9 октября «Аврора» впервые оказалась под огнем, но не японских, а своих броненосцев. К этому времени эскадра достигла Доггер-банки, где застала до 30 траулеров, по обыкновению занимавшихся ловлей сельдей. Приняв небольшие рыболовецкие суда за японские миноносцы (о возможном присутствии которых предупреждали З. П. Рожественского), флагманский «Князь Суворов» открыл по ним интенсивную стрельбу. Остальные три броненосца отряда дружно поддержали флагмана. За десять минут, пока огонь не прекратили по приказу адмирала, броненосцы выпустили не менее чем по 500 снарядов малого (47-мм) и среднего (152-мм) калибров. Из них пять (один 47-мм и четыре 75-мм) снарядов

[12] *Старк Г. К.* Указ. соч. С. 28.

поразили «Аврору».

Повреждения крейсера были ничтожны: наши 47-мм и 75-мм снаряды отличились слабым бризантным действием. К счастью, 305-мм снаряд с «Бородино» пролетел мимо, иначе для «Авроры» поход вполне мог завершиться преждевременно. Но крейсер понес потери: священнику отцу Анастасию (Рукину) в каюте оторвало руку, был ранен также один комендор[13].

Обстоятельства Гулльского инцидента, «сражение» это было так названо из-за приписки пострадавших траулеров к английскому порту Гулль (один из них погиб), хорошо известны. Достаточно сказать, что каких-либо миноносцев на Доггер-банке не было. Командиру Е. Р. Егорьеву было отказано в разрешении зайти в Шербур для того, чтобы сдать раненого на берег, и о. Анастасий скончался 16 октября в Танжере[14].

Дальнейший переход «Аврора» совершила в отряде из пяти самых крупных броненосцев и трех крейсеров вокруг м. Доброй Надежды. Поход проходил в сложных условиях тропической жары и сопровождался изнурительными погрузками угля, который каждый раз принимали на сотни тонн больше полной вместимости угольных ям. Уголь занял всё свободное пространство в жилой, батарейной и на верхней палубах. В авральных погрузках угля участвовал весь экипаж, включая и офицеров. Обогнув м. Доброй Надежды и преодолев жестокий шторм, «Аврора» в составе отряда 16 декабря достигла о. Мадагаскар. Здесь вскоре с главными силами З. П. Рожественского соединились отряды, совершавшие переход через Средиземное море и Суэцкий канал.

Стоянка у берегов Мадагаскара оказалась продолжительной и сопровождалась периодическими погрузками угля, нехитрыми развлечениями для матросов, редкими съездами на берег, шлюпочными гонками и выходами на практические стрельбы. Следует отметить, что команда «Авроры» отличалась сравни-

---

[13] *Грибовский В. Ю., Познахирев В. В. Вице-адмирал З. П. Рожественский.* — СПб.: Цитадель, 1999. С. 193.

[14] *Старк Г. К.* Указ. соч. С. 28.

тельно хорошей дисциплиной и сплоченностью. Крейсер был даже поставлен в пример прочим за образцовое расположение излишков угля. Приказ об этом был уникальным событием для вице-адмирала З. П. Рожественского, который даже лично посетил «Аврору»[15].

Длительное пребывание в тропиках сказалось на здоровье экипажей, которые страдали от болезней. С «Авроры» в Россию по болезни были списаны ревизор лейтенант А. А. Захаров и старший врач надворный советник М. М. Белов (31 декабря 1904 г. и 2 февраля 1905 г. соответственно). Вместо последнего был назначен надворный советник В. С. Кравченко[16]. Одновременно младший врач крейсера лекарь А. М. Бравин был назначен на крейсер II ранга «Изумруд»; он сменил В. С. Кравченко, который на «Авроре» так и остался в одиночестве, так как младшего врача не назначили. Судовым священником несколько ранее назначили о. Георгия.

3 марта 1905 г. «Аврора» в составе эскадры вышла от Мадагаскара и после длительного перехода Индийским океаном 1 апреля достигла Индокитая (ныне — Вьетнам). От Либавы до Камранга крейсер прошел более 17500 миль. Здесь к эскадре присоединился Отдельный отряд контр-адмирала Н. И. Небогатова. Перед последним переходом, а до Владивостока оставалось 2500 миль, З. П. Рожественского принял решение прорываться туда Корейским проливом и в расчете не неизбежный бой с японцами объявил о новой организации. Главные силы составили три отряда броненосцев. «Аврора» вошла в состав отряда крейсеров под флагом контр-адмирала О. А. Энквиста, державшего флаг на крейсере «Олег». В этот же отряд включили крейсера I ранга «Дмитрий Донской» и «Владимир Мономах».

---

[15] *Грибовский В. Ю., Познахирев В. В.* Указ. соч. С. 214.

[16] *Кравченко В. С.* Через три океана. — СПб.: Гангут, 2002. С. 57.

В результате «Олег» с ходом до 22 уз и «Аврора» (18–19 уз) оказались в одном отряде с крейсерами с максимальной скоростью около 15 уз. (реальный полный ход). Кроме этого, З. П. Рожественский оставил в составе эскадры четыре крупных тихоходных транспорта, которые ограничивали эскадренный ход до 9 уз.

В последний поход от берегов Аннама к Владивостоку эскадра вышла 1 мая 1905 г. Накануне прорыва (сражения) отряду крейсеров командующий эскадрой поставил задачи: прикрывать транспорты («Дмитрий Донской», «Владимир Мономах») и оказывать помощь поврежденным броненосцам («Олег» и «Аврора»).

14 мая, около 8 час утра, вскоре после появления в виду эскадры японского крейсера «Идзуми», на «Авроре» по примеру флагманского корабля объявили боевую тревогу и подняли на обеих мачтах стеньговые (боевые) Андреевские флаги.

Бой главных сил начался в 13ч 49 мин, вскоре после появления боевых японских адмирала Того Хейхатиро. Пока наши три броненосных отряда вели артиллерийскую дуэль с японскими броненосцами и броненосными крейсерами, четыре японских отряда крейсеров заходили в тыл русской эскадры, где находились транспорты и охранявшие их крейсера. Соотношение крейсерских сил противников складывалось в пользу японцев: против 9 русских крейсеров, из которых «Урал» представлял собой вооруженный пароход, а «Алмаз» — безбронную крейсер-яхту с ничтожной артиллерией, японцы имели 16 боевых единиц, в том числе один, правда устаревший, броненосец и 15 крейсеров 2-го и 3-го классов.

Японские корабли располагали семью тяжелыми (305–320 мм) и 150 орудиями среднего калибра (120–203 мм)[17]. Русские крейсера имели на вооружении 27 152-мм и 34 120-мм орудия. Оценив угрозу противника транспортам, адмирал О. А. Энквист на «Олеге» немедленно повернул на их защиту. «Аврора» весь бой неотступно следовала за флагманским кораблем, вместе с

[17] Военные флоты 1906 г. — СПб., 1906. С. 493, 496–499.

которым стала главной целью противника. Вскоре после 14 ч крейсер открыл огонь из всех орудий 152- и 75-мм калибров. Одновременно и сама «Аврора» оказалась под перекрестным огнем противника.

В самом начале боя небольшой (очевидно, 76-мм) снаряд попал в трап, шедший на передний мостик «Авроры», и разорвался как раз напротив прорези боевой рубки. Часть его осколков залетела в рубку и поразила почти всех находившихся в ней людей. Одним из осколков командир крейсера капитан 1 ранга Е. Р. Егорьев был смертельно ранен в голову. Вскоре он скончался, не приходя в сознание. Из находившихся в боевой рубке на ногах остались только двое — старший штурманский офицер лейтенант К. В. Прохоров и рулевой[18]. Старший минный офицер лейтенант Г. К. Старк, старший артиллерийский офицер лейтенант А. Н. Лосев и сигнальщики были ранены.

В командование крейсером вступил старший офицер капитан 2 ранга А. К. Небольсин, ранее уже раненый при тушении пожара Обязанности старшего офицера были возложены на лейтенанта Г. К. Старка. «Аврора» продолжала поддерживать «Олег» в отражении атак японских крейсеров. Маневрирование наших крейсеров в бою носило беспорядочный характер, они придерживались общего направления движения эскадры и стремились прикрыть транспорты и вышедший из строя подбитый флагманский броненосец «Князь Суворов». Дистанция боя лежала в пределах 24–42 кабельтовых. «Аврора» получила целый ряд попаданий снарядами и повреждений от близких разрывов, понесла потери в людях. Одновременно с крейсера наблюдали гибель «Осляби», пожары и повреждения других кораблей эскадры. Тем не менее, весь экипаж корабля храбро сражался, многие раненые оставались на боевых постах. Судовой врач В. С. Кравченко вспоминал: «Первый снаряд, ударивший в левый борт, сделал пробоину в восемь квадратных футов, много мелких, изрешетил паровой катер… Следующий снаряд 75-мм калибра (в действительности 76-мм. — В. Г.)

[18] *Старк Г. К.* Указ. соч. С. 33.

пробил правый борт и, не разорвавшись, упал в батарейной палубе у орудия № 7, откуда и был тотчас же выброшен за борт комендором Кривоносовым.

Почти тут же рядом разорвался более крупный 8-дюймовый фугасный снаряд, нанесший много бед… Замолкли орудия № 21 и № 7 (75-мм. — В. Г.)… В борту зияла пробоина в 20 квадратных футов»[19].

У орудия № 21 тяжело ранило четверых (одного — смертельно). Мичман В. Я. Яковлев с тяжелым ранением был отнесен в перевязочный пункт. Вечером 14 мая с «Авроры» наблюдали гибель броненосцев «Император Александр III» и «Бородино»…

Вслед за окончанием дневного боя последовали минные атаки многочисленных японских миноносцев. «Олег» и «Аврора» увеличили ход до 17 уз, за ними следовал крейсер II ранга «Жемчуг», а «старички» «Донской» и «Мономах» отстали. Следуя приказу З. П. Рожественского, адмирал О. А. Энквист трижды пытался прорваться на север, однако всякий раз встречал японские отряды миноносцев и, предположительно, крейсеров. Будучи свидетелем гибели лучших кораблей эскадры, Энквист и командир «Олега» капитан 1 ранга Л. Ф. Добротворский посчитали невозможным достижение Владивостока и решили отступить из корейского пролива на юг. А потом и в Манилу, американскую военно-морскую базу на Филиппинских островах.

Сейчас, оценивая это решение адмирала О. А. Энквиста в сравнении с решением адмирала Н. И. Небогатова и некоторых командиров кораблей продолжать прорыв во Владивосток, сделать однозначный вывод представляется затруднительным. Как известно, четыре броненосца с адмиралом Н. И. Небогатовым сдались неприятелю, броненосец «Адмирал Ушаков», крейсера «Светлана» и «Дмитрий Донской», миноносцы «Громкий» и «Безупречный» геройски погибли в неравных боях с противником.

Трудно предположить, какая судьба могла ожидать сильно

[19] *Кравченко В. С.* Через три океана. С. 149.

поврежденные «Олег» и «Аврору» и быстроходный, но небольшой «Жемчуг» в случае их движения на север. Так или иначе, но адмирал О. А. Энквист вывел свой отряд из-под удара и спас корабли и их доблестные экипажи от позора сдачи или неминуемой гибели.

В бою 14 мая «Аврора» получила 21 попадание снарядами от 76 до 152-мм (возможно и 203-мм) калибра. Экипаж потерял 16 человек убитыми (в том числе одного офицера — командира) и 83 человека ранеными (около 16,7 % экипажа)[20].

Сам крейсер выпустил 303 снаряда 152-мм, 1282 снаряда из 75-мм орудий и 320 37-мм снарядов (в ночь на 15 мая по миноносцам)[21].

Ущерб, понесенный противником от огня «Авроры», точно не известен. Но почти все японские крейсера получили некоторые повреждения и понесли потери. Фактом остается то, что наши крейсера защитили транспорты, кроме «Камчатки», разделившей судьбу «Князя Суворова», и отразили ночные минные атаки.

Офицеры и кондукторы крейсера I ранга «Аврора» принявшие участие в Цусимском сражении[22].

1. Командир крейсера — капитан 1 ранга Евгений Романович Егорьев (в бою погиб).
2. Старший офицер — капитан 2 ранга Аркадий Константинович Небольсин (в бою тяжело ранен).
3. Старший артиллерийский офицер — лейтенант Алексей Николаевич Лосев (ранен).
4. Младший артиллерийский офицер — мичман князь Александр Владимирович Путятин.

---

[20] Русско-японская война 1904–1905 гг. Работа исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904-1905 гг. при МГШ. — Пг.., 1917. С. 22–223. Согласно В. С. Кравченко, крейсер потерял 10 человек убитыми.

[21] *Буров В. Н., Юхнин В. Е.* Крейсер «Аврора». — Л.: Лениздат, 1987. С. 94.

[22] Хронологический перечень действий флота в 1904–1905 гг. Вып. .II. Сост. лейтенант Н. В. Новиков. — СПб., 1912. Приложение. Список господ офицеров по судам. С. 1–64.

5. Старший минный офицер — лейтенант Георгий Карлович Старк 3-й (ранен).
6. Младший минный офицер — лейтенант Борис Павлович Ильин.
7. Старший штурманский офицер — лейтенант Константин Викторович Прохоров 1-й (ранен).
8. Младший штурманский офицер — мичман Борис Николаевич Эйсмонт.
9. Ревизор (и. д.) — мичман Михаил Львович Бертенсон.
Вахтенные начальники.
10. Мичман Готфрид Рудольфович Дорн (ранен).
11. Мичман Михаил Владимирович Шаховской (ранен).
12. Мичман Африкан Владимирович Терентьев 2-й.
13. Вахтенный офицер и водолазный офицер —мичман Василий Васильевич Яковлев 9-й (тяжело ранен).
Вахтенные офицеры.
14. Прапорщик по морской части Эдуард Григорьевич Берг.
15. Прапорщик по морской части Михаил Яковлевич Сорокин.
16. Старший судовой механик — подполковник Николай Карлович Гербих.
Младшие судовые механики.
17. Поручик Чеслав Федорович Малышевич.
18. Поручик Николай Иванович Капустинский.
19. Прапорщик по механической части Михаил Клементьевич Городниченко.
20. Старший врач надворный советник Владимир Семенович Кравченко (прибыл 7 февраля 1905 г. с крейсера «Изумруд»).
21. Священник о. Георгий.
Всего на положении офицеров — 21 человек.

Кондукторы: Губанов Кирилл, Лезин Петр, Алексеев Семен, Юргенсон Константин, Пряхин Семен, Иваночкин Степан, Бубнов Николай, Крылов Александр, Семенкин Михаил, Николаев Николай, Лыжин Андрей, Михайлов Иван (машинный). Всего 12 человек.

В Маниле отряд крейсеров О. А. Энквиста был интерни-

рован до заключения Портсмутского мирного договора. Все три крейсера были отремонтированы, и в 1906 г. «Олег» и «Аврора» вернулись на Балтику.

За отличия в бою 87 человек команды «Авроры» уже в 1905 г. были награждены знаками отличия Военного Ордена 4-й степени (позднее Георгиевский крест), в их числе были старший боцман Кирилл Губанов и артиллерийский кондуктор Петр Лезин. Четыре человека удостоились золотой медали с надписью: «За усердие» на Станиславской ленте, в том числе старший баталер К. Юргенсон и шкипер Н. Бубнов. Серебряные медали «За усердие» получили шесть человек, в их числе рулевой кондуктор С. Пряхин и машинный И. Михайлов[23].

Офицерам-цусимцам наград пришлось подождать до окончания расследования обстоятельств сражения, за исключением офицеров трех кораблей, прорвавшихся во Владивосток. В 1907 г. за бой 14 мая капитан 2 ранга А. К. Небольсин был награжден орденом Св. Анны 2-й степени с мечами, остальные офицеры (по старшинству) получили ордена Св. Анны 3-й степени или Св. Станислава 2-й степени, все с мечами.

Судьбы офицеров и матросов «Авроры» после Цусимы сами по себе весьма примечательны и могут явиться темой специального исследования.

---

[23] Список нижних чинов флота, коим Всемилостивейше пожалованы награды за отличия их в минувшую войну с Японией. — СПб., 1905.

А. Ю. Емелин

МОРСКАЯ ДИНАСТИЯ ЕГОРЬЕВЫХ И КРЕЙСЕР «АВРОРА»

Об отце и сыне Егорьевых, оставивших заметный след в истории отечественного флота, написано много. Капитан 1 ранга Евгений Романович Егорьев, командовавший крейсером «Аврора» в Цусимском сражении и сраженный осколком японского снаряда, упоминается во всех работах, повествующих об участии «Авроры» в этой битве. Его сын Всеволод Евгеньевич, капитан 1 ранга императорского флота и контр-адмирал флота советского, видный ученый, известен любителям истории флота монографией «Операции владивостокских крейсеров в русско-японскую войну в 1904–1905 гг.»[1].

По семейным преданиям, род Егорьевых происходил из поморов. Во времена Петра Великого один из предков в качестве солдата из-под Архангельска попал в Москву, а уже в конце XVIII в. Михайло Егорьев обосновался в Ревеле. Дворянское звание было получено в 1814 г.[2]

Отец будущего командира «Авроры», Роман Петрович Егорьев, большую часть жизни провел в Ревеле, его мачехе принадлежал каменный дом в Вышгороде. Долгая служба Романа Егорьева преимущественно была связана с почтой. На момент рождения старшего сына Евгения он в чине губернского секретаря служил контролером и бухгалтером в Ревельской губернской почтовой конторе. В 1869 г. был произведен в коллежские советники (приказ от 23 сентября, старшинство в чине с 1 января 1869 г.) и назначен помощником управляющего почтовой частью Эстляндской губернии, в том же году 27 ноября перемещен на аналогичную должность в Оренбургскую губернию. В июне 1870 г. покинул службу, однако в мае 1871 г., когда старший сын Евгений уже обучался в Морском училище, Роман Петрович также поступил в морское ведомство, заняв должность комиссара кадра постоянных мастеровых и рабочих

в портах Восточного океана. В 1878 г. окончательно вышел в отставку, скончался 29 января 1884 г.

Роман Петрович был женат на лютеранке Шарлотте Макер (?), обычно подписывавшейся как Амалия Карловна. Судьба подарила им трех сыновей — Евгения, Емельяна и Бориса. О старшем, Евгении, речь впереди. О судьбе Емельяна (род. 18 июля 1859 г.) пока ничего выяснить не удалось.

Младший сын Борис, родившийся 5 ноября 1861 г., окончил Морское училище в 1882 г., но на морской службе не преуспел. Служил на Балтике: батарея «Кремль» (1883) быстро сменилась на шхуны «Компас» (1884, 1891), «Секстан» (1885, 1887, 1892), «Самоед» (1886, 1888, 1889, 1890), транспорт «Артельщик» (1887). Сгубила его любовь к алкогольным напиткам — не раз случалось, что его подбирали на улице, что для офицера было абсолютно недопустимо. В апреле 1895 г. он по предложению начальства покинул службу с формулировкой «по домашним обстоятельствам», а когда спустя полтора года пожелал вернуться — конечно, принят не был. В мае 1898 г. в очередном прошении он прямо указывал, что «находится в крайне затруднительном положении, по неимению каких-либо средств для жизни», но управляющий Морским министерством вице-адмирал П. П. Тыртов «не признал возможным» его возвращение на службу[3]. Дальнейшая судьба Бориса Егорьева пока неизвестна.

Остановимся теперь более подробно на старшем сыне Романа Петровича, Евгении. Он родился в Ревеле 9 октября 1854 г., а 7 ноября того же года он был крещен в одном из старинных соборов города — Спасо-Преображенском[4].

В 1870 г. поступил в Морское училище, которое и окончил в 1874 г. Много лет служил на Дальнем Востоке. На Балтике командовал пароходом «Полезный» (1890), транспортом «Бакан» (1894), пароходом «Славянка» (1894–1895), служил младшим помощником капитана над Кронштадтским портом (1895–1897), командиром канонерской лодки «Гиляк» (1897), учебного судна «Воин» (1897–1901). Был первым командиром

строившегося в Германии учебного судна «Океан» (1901–1904), на котором в 1903 г. вновь побывал на Дальнем Востоке[5].

5 июля 1904 г. вышел приказ, предопределивший судьбу моряка – он был назначен командиром крейсера I ранга «Аврора», уже включенного в состав формировавшейся 2-й эскадры флота Тихого океана.

Интересно, что контр-адмирал З. П. Рожественский, возглавивший эскадру, годом ранее дал Е. Р. Егорьеву такую аттестацию: «Честный и высоконравственный. Хорошие умственные способности. Настойчивость в труде и твердой воли». «Умеет, не упуская сущности, разрабатывать детали порученного ему дела. Очень аккуратен и точен. Отлично дисциплинированный, сам умеет быть требовательным, не угнетая подчиненных. Проявляет отличные способности в административно-хозяйственном отношении. Уважаем товарищами, любим подчиненными и корректен с начальством»[6].

Здесь необходимо сказать несколько слов о единственном сыне Евгения Романовича, Всеволоде, появившемся на свет 23 октября 1883 г. во Владивостоке. В 1893–1896 гг. он окончил три класса Кронштадтской гимназии, после чего поступил в младший общий класс Морского кадетского корпуса. В мае 1902 г. по окончании обучения получил первый офицерский чин мичмана. Сразу же был отправлен в Германию на достраивавшийся крейсер I ранга «Богатырь», на котором в 1902–1903 гг. перешел на Дальний Восток. К началу Русско-японской войны служил вахтенным офицером на крейсере I ранга «Россия» — флагманском корабле Владивостокского отряда крейсеров. В апреле 1904 г. был назначен младшим флаг-офицером штаба командующего отдельным отрядом крейсеров (кстати, командующим отрядом был Карл Петрович Иессен, учившийся в Морском училище вместе с Евгением Романовичем Егорьевым). Принимал участие во всех выходах отряда в крейсерские операции, а также в бою с эскадрой контр-адмирала Камимуры 1 августа 1904 г.

В личном фонде Всеволода Евгеньевича, хранящемся

в Российском государственном архиве Военно-Морского Флота (РГАВМФ), имеется чрезвычайно интересная переписка отца и сына. Письма и телеграммы отца сохранились за период с 1895 по 1905 г. и составляют 415 листов. Письма сына за 1902–1904 гг. — 157 листов[7].

Особо хочется сказать о письмах Евгения Романовича за 1904–1905 гг., когда он командовал крейсером «Аврора». Документы личного происхождения (письма, дневники, воспоминания) всегда привлекали особое внимание исследователей. Несмотря на необходимость особо критического к ним отношения, они зачастую лучше, чем официальные документы, передают атмосферу эпохи, а также содержат такие подробности (в том числе о причинах событий), которые не найти в официальных материалах[8].

Всеволод Евгеньевич в своем докладе об участии крейсера «Аврора» в Русско-японской войне, прочитанном в 1950 г., отмечал, что его отец с момента нападения японцев просил о переводе его с «Океана» на боевой корабль, и именно с этими ходатайствами связано последовавшее 5 июля 1904 г. назначение его командиром крейсера I ранга «Аврора»[9].

Первое письмо сыну с «Авроры» было написано Е. Р. Егорьевым 16 июля 1904 г. (корабль в тот период стоял на Большом Кронштадтском рейде):

«11 июля я перебрался на “Аврору”, на корабль с пушками, который теперь изучаю. Уже раз успел сходить на сторожевой пост около Лондонского плавучего маяка. Служба настала более сложная, чем на “Океане”, но зато много интереснее, чем там. <…> Каюты на “Авроре” страшно комфортабельны, так что на берег совершенно не тянет, да и некогда. Такая масса письменных дел, разных судовых работ, но все-таки менее, чем на других наших судах. Ставят три разные системы для ночной сигнализации, и в этом отношении мы будем оборудованы основательно. Заканчивают беспроволочный телеграф, и, самое ужасное, ставят разные темперлеевские сооружения, никуда нам негодные, и еще Спенсер-Миллера[10]. Переделывают неко-

торые части бомбовых погребов, и с разными другими работами все-таки имеем ежедневно около 40 ч[ел.] мастеровых. Но на других судах на рейде рабочих насчитывают сотнями»[11].

Далее в письмах сообщаются новости о формировании эскадры, связанные с этим слухи — когда она может тронуться в путь, какие еще корабли войдут в ее состав, какие угрозы со стороны японцев могут ее ждать на пути. «Здесь, как и всегда в такое тревожное время, на дню 10 новостей, и, в сущности, не знаешь, которая из них верна для угадания ближайших событий».

Постоянной «злобой дня» были работы по введению в строй кораблей эскадры. Из письма от 27 июля 1904 г.: «В субботу Зинов[ий] Петрович, говорят, орал на ген[ерал]-майора Ларина[12], хотел его отдать под суд, так как явились подозрения, что он, якобы, тормозит разными отпусками из Порта, но в этом ведь не исключительно виноват он один, а тысячи других, причем зависящих от совокупности, что Флот давно уже забыл и всячески старался обойти девиз “Помни войну!”»[13].

Наконец, длительное и утомительное нахождение крейсера на Большом Кронштадтском рейде закончилось.

28 августа во Владивосток полетела телеграмма: «Владивосток, крейсер Россия, лейтенанту Егорьеву. Завтра идем в Ревель, окончательный уход откладывается по слухам до ноября. Говорят, что выжидаем событий и присоединения каких-то купленных крейсеров. Целую, всего хорошего. Отец»[14]. Как видно из телеграмм и переписки, никаких секретов из перемещений кораблей еще не делалось.

Особое внимание в письмах уделено высочайшим смотрам и посещениям.

«17 сентября был для нас приятный день. Посетила нас перед отъездом в Данию императрица Мария Федоровна, королева эллинов[15], вел. кн. Александр Михайлович с супругой и с ними его адъютант лейтенант Фогель[16] и дама графиня Гейден. Погоды в сентябре оказались замечательно хороши и в особенности день их приезда. <…> На “Авроре” была сравнительно

долго, и как будто раньше очереди. Это я объясняю тем, что мой старший офицер Небольсин[17], кажется, в очень хороших отношениях с в. к. Александром Михайл[овичем] и Ксенией Александровной, а потому, вероятно, в. князь направил их раньше к нам из-за желания увидеть его и “Аврору”. Осматривала подробно, много раз здоровалась с командою, и количество осмотра зависело от меня. Прошли они все в мою каюту, и свойственным женским любопытством осматривала у меня всё, и в особенности карточки на письменном столе. Взяла карточку Бухвостова[18], я ей сказал, что это мой большой приятель. Она его расхваливала как человека и командира. <…> В моей же каюте она благословила меня на путь образком Спасителя для ношения на шее. Очень красиво сделанный, на довольно большой толстой серебряной позолоченной пластинке, вроде брони. На “[Императоре] Александре [III]” раздала подарки всем офицерам. Николашка[19] получил очень красивый серебряный портсигар с бриллиантиком и лилово эмалевыми лугами. Провожать ее поехали на Ревельский вокзал около 150 офицеров с эскадры. Казалось тогда, что будто бы уходим скоро, но теперь опять приходится призадумываться»[20].

Наконец, 2 октября 1904 г. эскадра покинула Либаву и начала свое историческое плавание. Евгений Романович писал сыну сперва в среднем одно письмо в две недели, затем реже. На большинстве писем есть отметки Всеволода с указанием даты получения — письма шли с Балтики до Владивостока около месяца, во время похода — от полутора до двух месяцев.

Евгений Романович нередко в письмах обращает внимание на настроения личного состава, а также делится своими настроениями. После двухмесячной стоянки в Носси-бе, на Мадагаскаре, перед тяжелейшим переходом через Индийский океан, Егорьев 2 марта писал сыну: «Для меня уже давно ясно, что японцев нам не одолеть, что скоро придется заключить мир во избежание все больших и больших потерь. Здесь мы простояли 2 ½ месяца, колебаясь идти или не идти, в зависимости от приказаний из Питера, и теперь вдруг, когда дела на Востоке

стали еще хуже, еще безнадежнее, нас посылают, как будто наша эскадра одна сможет спасти Россию»[21].

Интересно, что его сын Всеволод в письме от 23 сентября 1904 г. пишет отцу: «Сегодня, дорогой папа, только что получил твое письмо от 28 августа из Кронштадта. Судя по нему, у вас там настроение не из веселых, — думаю, что у нас бодрее. Было и здесь одно время весьма кисло настроены, но теперь снова бодримся». Напомню, что это написано через два месяца после тяжелейшего боя.

Мы привыкли к тому, что в письмах и мемуарах офицеры весьма критически высказывались о командующем эскадрой З. П. Рожественском. В письмах Егорьева адмирал обычно называется «Рождество» или «Cristmas», но при этом ярко критических оценок нет. Например, говоря об эскадренных учениях, проводившихся во время длительной стоянки на Мадагаскаре, командир «Авроры» пишет: «В последнее время мы по два дня в неделю выходим на эволюции, все-таки развлечение, польза и масса разносительных (от слова «разнос». – А. Е.) сигналов, больше такого свойства, что, видимо, адмирал находится в невеселом настроении»[22]. «Здоровье Рождества, говорят, тоже не важное, сильно осунулся, да и почки сильно не в порядке. На другие суда он совсем не ездит, спит часа два в сутки и поддерживает свою энергию бесчисленным черным кофе»[23].

Последнее сохранившееся письмо не датировано и, видимо, отправлено из бухты Камран 2 апреля 1905 г. На нем пометы: «Получено 6 июня 1905 г.» и «Это последнее письмо полученное мной от отца. Запоздалое после Цусимы. Видимо послано из Камрана во Владивосток»[24]. В письме рассказывается о трудностях перехода через Индийский океан.

Эти письма являются интересным дополнением к дневникам Евгения Романовича, изданным сыном в 1915 г. под названием «Вокруг старого света в 1904–1905 гг.» и перепечатанным в 2015 г. в отдельном выпуске журнала «Морская коллекция»[25]. Об этих дневниках упоминает в своих

воспоминаниях судовой врач «Авроры» Владимир Семенович Кравченко (его книга «Через три океана» — одно из лучших мемуарных произведений о Русско-японской войне на море). К сожалению, о месте нахождения подлинных дневников ничего не известно, в РГАВМФ имеются лишь машинописные копии. Всеволод Евгеньевич в 1950 г. отмечал, что дневник утерян[26]. Вероятнее всего, исходный текст дневника был подвергнут некоторым сокращениям.

Во Владивостоке о результатах Цусимского сражения узнали из сообщений западных агентств довольно быстро, но о судьбе крейсеров «Аврора», «Олег» и «Жемчуг» долго не было сведений. Лишь когда они пришли в Манилу, стало известно о гибели в бою командира «Авроры» Евгения Романовича Егорьева. Доставить его тело для похорон на берегу не удалось, и оно под звуки траурного салюта было погребено в море в полдень 21 мая (широта — 15º N, долгота ——119º 50' Ost)[27]. В бумагах В. Е. Егорьева сохранились письма к нему от офицеров-авроровцев с выражением соболезнований. Так, мичман М. Л. Бертенсон писал: «Крейсер потерял доблестного командира и примерного моряка, а мы все редкого начальника и доблестного товарища. Я лично за два года совместной службы горячо привязался к Евгению Романовичу и был предан всей душой»[28].

В память о Евгении Романовиче его сыну был поднесен фотопортрет, обрамленный фрагментом покореженной осколками переборки и обгорелыми досками палубы. Впоследствии Всеволод Евгеньевич передал портрет в музей на крейсере «Аврора».

Всеволод Евгеньевич Егорьев к памяти отца относился трепетно. Для ее сохранения, в частности, по его заказу был изготовлен серебряный чеканный кубок высотой около 30 сантиметров с барельефом — витязями на конях. В верхней части помещались три цветных камня, между ними шла надпись: «Приз имени капитана 1 ранга Евгения Егорьева, командира крейсера Аврора, убитого в бою при Тсусиме

14 мая 1905 г.»[29].

Кубок предназначался в качестве переходящего приза за парусные шлюпочные гонки без рулей. Зимой 1908–1909 гг. на рейде Виго кубок был разыгран впервые, его взяла шлюпка крейсера «Богатырь». Впоследствии по ходатайству Всеволода Евгеньевича морской министр Иван Константинович Григорович 11 октября 1911 г. получил высочайшее разрешение на принятие данного приза. 20 октября 1911 г. приказом № 308 по морскому ведомству было введено в действие положение об этом призе с тем, чтобы он разыгрывался на первой бригаде линейных кораблей Балтийского моря.

После Великой Отечественной войны на крейсере «Аврора» не раз проходили встречи с ветеранами. В документах личного фонда В. Е. Егорьева сохранились его заметки о встрече, состоявшейся на «Авроре» в 1947 г., в канун 30-летия Великого Октября. Наряду с участниками событий 1917 г., на встрече присутствовал Андрей Павлович Подлесный, «цусимец», минер-электрик. Всеволод Евгеньевич записал себе на память: «Говорит, что нес тело отца из б[оевой] рубки на перевязочный пункт. О пробоине говорит, что она одна из тех, к[отор]ые разбили гальюн. Сейчас работает на Сясьском бумажном и целлюлозном комбинате. Высокий, красивый, аккуратный старик. Знак Почета, Георгий, серебряная медаль “вокруг Африки”»[30].

В 1961 архив Всеволода Евгеньевича Егорьева был передан на хранение в Центральный (ныне Российский) государственный архив Военно-Морского Флота, где он сейчас и хранится, составляя фонд Р-2242. Представляется, что полная публикация переписки отца и сына Егорьевых, хотя бы за период Русско-японской войны 1904–1905 гг., была бы чрезвычайно интересна. Тем более, что исследования воспоминаний «цусимцев» и публикации ранее не введенных в научный оборот источников продолжаются[31].

[1] Подробнее о нем см.: *Доценко В. Д.* Всеволод Евгеньевич Егорьев: Научная биография. СПб.: Наука, 1995. 128 с.; *Лурье В. М.* Адмиралы и генералы Военно-Морского Флота СССР в период Великой Отечественной и Советско-японской войн (1941–1945). СПб., 2001. С. 75–76.

[2] *Доценко В. Д.* Указ. соч. С. 14.

[3] РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 4. Д. 2980. Л. 1–19.

[4] РГА ВМФ. Ф. 432. Оп. 5. Д. 5188. Л. 3.

[5] Служба Е. Р. Егорьева кратко изложена здесь: *Доценко В. Д.* Указ. соч. С. 9–12.

[6] РГВИА. Ф. 970. Оп. 3. Д. 1345. Л. 23–24 об. – Сведения предоставлены С .Н. Харитоновым (Москва).

[7] Отдельные фрагменты писем Всеволода Евгеньевича к отцу из Владивостока опубликованы: Владивосток, январь 1904 г.: «Мы готовы...» Из писем мичмана В. Е. Егорьева к отцу. Публикация *Р. В. Кондратенко* // КОРТИК. Флот. История. Люди. Вып. 10. С. 37–41.

[8] *Емелин А. Ю.* Материалы личного происхождения о русско-японской войне в фондах РГАВМФ // Россия и АТР. 2014. № 1 (83). С. 107–117.

[9] РГА ВМФ. Ф. Р-2242. Оп. 1. Д. 25. Л. 2.

[10] Приспособления для погрузки угля в открытом море.

В мемуарах авроровца В. С. Кравченко «Через три океана» угольным погрузкам посвящена отдельная глава, начинающаяся так:

«За неимением по дороге угольных станций, принадлежавших России, вопрос о погрузке угля для 2-й Тихоокеанской эскадры являлся прямо роковым. В силу исключительных особенностей нашего плавания, без захода в порты, этот вопрос представил так много оригинального и интересного, что пусть не посетует на меня читатель, если я отведу ему отдельную главу, которая уцелевшим участникам похода будет, вероятно, самая близкая сердцу.

Первоначально предполагалось грузить уголь по способу американца Спенсер-Миллера. При этом способе военное судно буксирует угольщика; требуется масса арматуры, электрические лебедки, которые должны давать сотни оборотов в минуту и передвигать по кабелю над водой мешки угля с громадной быстротой. Этот способ, кажется, никем еще не испытанный, усиленно рекламировался американцами. При формировании эскадры было приобретено приборов Спенсер-Миллера почти на 1,5 миллиона рублей. В Кронштадте на судах эскадры адмирала Рожественского производились опыты, суда грузились в море. Хотя, в конце концов, и выяснилась полная непригодность этого способа погрузки, тем не менее громоздкие приспособления Спенсер-Миллера были взяты в поход и занимали на палубах судов немало места, не принеся ни разу пользы» (Кравченко В. С.

Через три океана. Воспоминания врача о морском походе в Русско-японскую войну 1904–1905 годов. СПб., 2002. С. 201–202).

[11] РГА ВМФ. Ф. Р-2242. Оп. 1. Д. 95. Л. 346 об. – 348.

[12] *Ларин Валериан Андреевич* (15.11.1846– ?), выпускник Морского училища 1869 г. На момент описываемых событий — старший помощник капитана над Кронштадтским портом (с 11.10.1900, генерал-майор по адмиралтейству (22.10.1901). Уволен в отставку с производством в генерал-лейтенанты по адмиралтейству 18.09.1905.

[13] РГА ВМФ. Ф. Р-2242. Оп. 1. Д. 95.. Л. 350 об. – 351.

«Помни войну!» – девиз, неоднократно озвучивавшийся вице-адмиралом С. О. Макаровым. Воспроизведен на памятнике Макарову, установленном в 1913 г. на Якорной площади в Кронштадте.

[14] Там же. Л. 368.

[15] *Ольга Константиновна* (22.08.1851–18.06.1926), великая княжна, дочь генерал-адмирала великого князя Константина Николаевича, внучка императора Николая I, с 15.10.1867 — супруга греческого короля Георга I (1845–1913).

[16] *Фогель Николай Федорович (*22.08.1874–11.05.1943), генерал-майор флота (03.11.1914). Окончил Морской кадетский корпус (1893). В течение многих лет являлся приближенным великого князя Александра Михайловича, в т. ч. с 1904 по 1914 г. — его адъютантом, а с 03.11.1914 состоял при великом князе. После Гражданской войны — в эмиграции, умер в Копенгагене.

[17] *Небольсин Аркадий Константинович* (14.10.1865–03.03.1917), контр-адмирал (29.01.1915). Окончил Морское училище (1886), Николаевскую морскую академию (1892). В начале Русско-японской войны по выбору великого князя Александра Михайловича вел делопроизводство по делу о посылке вспомогательных крейсеров, а 24.05.1904 был назначен старшим офицером крейсера I ранга «Аврора». В Цусимском сражении активно участвовал в тушении пожаров, был ранен, после гибели Е. Р. Егорьева вступил в командование кораблём. К моменту Февральской революции являлся начальником 2-й бригады линейных кораблей Балтийского моря, убит матросами.

[18] *Бухвостов Николай Михайлович* (02.05.1857–14.05.1905), капитан 1 ранга за отличие (16.12.1902). Окончил Морское училище (1877). Старший офицер яхты «Стрела» (1894), крейсера I ранга «Рында» (1894–1897). Командир парохода «Онега» (1897–1898), крейсера II ранга «Рында» (1898–1902), крейсера I ранга «Адмирал Нахимов» (1902–1903), эскадренного броненосца «Император Александр III» (назначен 08.09.1903), вместе с которым погиб в Цусимском сражении.

Был прекрасно известен вдовствующей императрице

Марии Фёдоровне как шефу Гвардейского экипажа, так как служил в нем с 1878 г.

[19] *Бухвостов* (см. примечание выше).

[20] РГА ВМФ. Ф. Р-2242. Оп. 1. Д. 95. Л. 382–382 об.

[21] Там же. Д. 95. Л. 394.

[22] Там же. Л. 406 об.

[23] Там же. Л. 408 об.

[24] Там же. Л. 414.

[25] *Егорьев Е*. Вокруг старого света в 1904–1905 году. Пг., 1915.— 67 с. Второе издание: Морская коллекция. 2015. № 9. — 32 с., илл.

[26] РГА ВМФ. Ф. Р-2242. Оп. 1. Д. 25. Л. 3.

[27] Там же. Ф. 870. Оп. 1. Д. 33717. Л. 78.

[28] Там же. Ф. Р-2242. Оп. 1. Д. 117. Л. 10.

[29] Фотографии кубка, представленные на рассмотрение императора, см.: РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 3839. Л. 91, 92 об.

[30] РГА ВМФ. Ф. Р-2242. Оп. 1. Д. 25. Л. 19.

[31] Применительно к авроровцам следует указать на недавнюю статью: *Иванченко М. Р.* Воспоминания моряков крейсера «Аврора» о заграничном плавании 1903–1906 гг. // Военная история России XIX–XX веков. Материалы VIII Международной военно-исторической конференции. Санкт-Петербург, 20–21 ноября 2015 г. Сб. научных статей. СПб., 2015. С. 104–124.

П. А. Головнин

КНЯЗЬ А. В. ПУТЯТИН НА КРЕЙСЕРЕ «АВРОРА» В ЦУСИМСКОМ БОЮ

О, я недаром в этом мире жил!
И сладко мне стремиться из потёмок,
Чтоб, взяв меня в ладонь, ты, дальний, мой потомок,
Доделал то, что я не довершил.

Н. А. Заболоцкий. Завещание, 1947 г.

Герой Цусимского сражения, князь Александр Владимирович Путятин родился 27 сентября 1877 г., происходил из потомственных дворян, православный. Воспитывался в Морском кадетском корпусе и специальном офицерском артиллерийском классе в Кронштадте до 1896 г.[1]

Его послужной список содержит следующие данные. 14 сентября 1899 г. произведен в мичмана и зачислен в Сибирский флотский экипаж, 9 января 1900 г. прибыл в наличие Сибирского экипажа. 23 марта назначен вахтенным начальником на транспорт «Якут», 31 марта утвержден членом портовой комиссии, 2 сентября разрешено ему дать 90 рублей денег на состязательную стрельбу из револьвера. 26 января 1901 г. определен заведывающим библиотекой экипажа и вахтенным начальником в мореходную школу. С 8 июня — и. д. ревизора крейсера 2 ранга «Забияка». 19 марта 1902 г. объявлено право ношения светло-бронзовой медали в память военных действий в Китае в 1900–1901 гг. 30 апреля назначен вахтенным начальником на миноносец № 203, 12 июня 1903 г. переведен в Балтийский флот с зачислением в 7-й флотский экипаж, 28 марта 1904 г. произведен в лейтенанты, 23 августа 1904 г. с утверждения управляющего Морским министерством зачислен артиллерийским офицером 2-го разряда, 11 августа назна-

чен на крейсер I ранга «Аврора» на вакансию артиллерийского офицера[2].

В приказе по морскому ведомству от 6 апреля 1897 года №64 было объявлено: «Государь Император 31 марта сего года Высочайше повелеть соизволил: строящийся в СПб в Новом Адмиралтействе крейсер в 6630 тонн водоизмещения наименовать «Аврора» и зачислить его в списки судов Балтийского флота». Строителем корабля был назначен К. М. Токаревский. 11 мая 1900 г. в 11 ч 15 мин, в торжественной обстановке, под гром артиллерийских салютов, крейсер I ранга «Аврора» был спущен на воду. Он имел три паровые машины тройного расширения, суммарная мощность достигала 11 610 л. с. Дальность плавания при 10-узловой экономической скорости — 4000 миль. Основным артиллерийским оружием крейсера были восемь 152-мм патронных орудий системы Канэ с длиной ствола 45 калибров, размещенных по одной на полубаке и юте и 6шесть на верхней палубе (по три с каждого борта). Максимальная дальность стрельбы орудия — до 9800 м, скорострельность пять выстрелов в минуту.

28 июля 1902 г. «Аврора» вышла в свое первое плавание для перехода в Кронштадт, где вступила в Отдельный отряд судов Балтийского моря. Общая стоимость постройки крейсера составила около 6 миллионов 400 тысяч рублей. Первое пробное плавание «Авроры» началось 25 сентября 1903 г., когда белоснежный крейсер под командованием капитана 1 ранга И. В. Сухотина снялся с якоря и вышел с Большого Кронштадтского рейда на соединение с отрядом кораблей, идущих в Тихий океан. На борту корабля было 570 человек: 20 офицеров, 6 кондукторов и 543 матроса и унтер-офицера. Однако из-за начавшейся Русско-японской войны «Аврора» из Красного моря вернулась в Россию.

В 1904 г. с 9 августа по 31 декабря князь А. В. Путятин служил младшим артиллерийским офицером крейсера «Аврора» под командою капитана 1 ранга Е. Р. Егорьева. В Цусимском бою 14 мая 1905 г. князь командовал кормовыми орудиями

«Авроры». Он был ранен осколком артиллерийского снаряда. На правом боку, на задней подмышечной линии на восьмом ребре, приблизительно на три поперечных пальца ниже уровня соска, находилось входное отверстие рваной раны линейной формы в два поперечных пальца. Наружное и обширное подкожное кровотечение, гематома. По удалении пулов осталась полость, лежащая вне ребер, из которой удален неправильной формы осколок металла и не удален более глубже лежащий второй осколок меньшей величины. Ребра ушиблены, во время перевязки появилось кашлевое раздражение[3].

Но вернемся к самому бою. Крейсер «Аврора» участвовал в Цусимском сражении 14–15 мая 1905 г. в составе отряда крейсеров. В продолжение всего боя «Аврора» точно следовала за своим флагманским крейсером «Олег», на котором находился командир отряда контр-адмирал О. А. Энквист. Японцы вели пристрелку недолетами. Японские снаряды при взрыве давали такой густой черный дым, по которому попадания и перелет будет всегда заметен, особенно это очень важно для пристрелки. Адмирал Того сказал после боя: «На войне выигрывает тот, кто смело атакует»[4].

В 2 ½ часа дня заметили две группы неприятельских крейсеров. «Олег» и «Аврора», повернув вправо, заслонили транспорты собою и приняли на себя огонь девяти крейсеров. В то время русские крейсера развивали скорость до 17–18 узлов. Японские броненосцы, идя курсом, параллельным нашему и имея преимущество в ходе, держались несколько впереди наших броненосцев. В момент поворота последних опять на NO крейсера «Олег» и «Аврора», попали под перекрестный огонь. В начале 4-го часа осколком снаряда был убит на «Авроре» командир и управление временно перешло к старшему штурману лейтенанту Прохорову. Около 3½ часов опять пришлось русским крейсерам отражать атаки неприятельских крейсеров, причем «Владимир Мономах» вступил в кильватер «Авроры», и русские крейсера вновь попали под перекрестный огонь японских крейсеров «Идзуми», «Ниссин» и «Касуга».

В 7 ч вечера в атаку бросились японские миноносцы «Олег» и «Аврора», скрыв все огни, дали полный ход. Пришлось уклоняться от миноносцев к югу. К 4 ч утра 15 мая крейсера уменьшили ход и вышли из сферы боя.

Корабельный врач В. С. Кравченко в своих «Воспоминаниях» писал: «В самом начале второго крейсерского боя несколько крупных снарядов, разорвавшихся при падении об воду у правого борта. Осколками изрешетило помещения правого перевязочного борта. Минуты за две перед тем пункт был перенесен на левый борт, и уходившие последними несколько человек медицинского персонала, а также комендоры и прислуга 75-мм орудия № 3 были спасены благодаря коечной защите из двойного ряда коек, легко ранено было 5 человек. В борту у ватерлинии оказалось 12 пробоин, через которые верхняя и нижняя ямы носовой кочегарки быстро заполнялись водой. 75-мм орудие № 9, находившееся в кают-компании на правом борту, уже после 3-го выстрела вышло из строя, будучи подбитым залетевшими осколками.

Наиболее тяжелый момент для «Авроры» наступил, когда наши крейсера, сблизившись с неприятелем на 24 кабельтова, попали под перекрестный огонь. Больше всего пострадал правый борт. Первый японский снаряд попавший в левый борт, сделал пробоину 0,74 кв. м, вывел из строя элеватор подачи снарядов и паровой катер. Следующий 75-мм снаряд пробил правый борт и, не разорвавшись, упал у орудия № 7 в батарейной палубе, откуда был немедленно выброшен за борт комендором А. Н. Кривоносовым. Почти тотчас же рядом разорвался более крупный 8-дюймовый фугасный снаряд и заставил содрогнуться весь крейсер, замолкли орудия № 21 и № 7, в борту зияла пробоина в 20 кв. футов. Наверху у орудия № 21 тяжело ранило 4-х, в том числе мичмана Яковлева. У носового орудия энергично руководил стрельбой лейтенант Дорн. Когда 6-дюймовый фугасный снаряд разорвался у правого сходного трапа на полубак, последний весь окутался дымом. Ранены были все, за исключением Дорна и комендора Жолноркевича. Около 3 часов

дня одновременно над правым бортом за носовым мостиком разорвалось два 152-мм снаряда, давших огромное количество осколков, которые почти полностью вывели из строя расчеты двух 152-мм орудий № 13 и № 15. На рострах возник пожар. У камбуза образовалась целая груда из убитых и раненых. Снова разорвался снаряд и получил ранения капитан 2 ранга Небольсин, был наскоро перевязан и остался в строю. Часам к 12 ночи стали являться на перевязочный пункт раненые офицеры: старший артиллерийский офицер Алексей Лосев, старший минный офицер Юрий Старк, прапорщик Эдуард Берг, последние были славно изрешечены мелкими осколками и отделались весьма счастливо и наконец, тяжело раненный в бок и потерявший достаточно крови, князь Александр Путятин, уже перевязанный индивидуальным пакетом. От них я узнал, что мы сейчас идем с потухшими огнями курсом на SW.

С правой стороны видны преследующие нас пять крейсеров с красными огнями; все это время мы провели в неоднократных, безуспешных попытках прорваться из Цусимской ловушки к северу. Отряды миноносцев, на которые мы наскакивали в темноте, выпустили по нам более 17 мин, по другим данным до 30. Особенно досталось нам в тот момент, когда мы, оставив «Суворова», к которому уже приближались наши возвращавшиеся броненосцы, поспешили на выручку транспортов. Около часу мы принуждены были бросить свои попытки прорваться на север и окончательно легли на курс SW, все время следуя в кильватер своему флагманскому судну крейсеру «Олег».

На другой день после боя в час дня на крейсер пересел со штабом младший флагман контр-адмирал О. А. Энквист. Выяснив степень повреждений, количество угля, отряд взял курс на Манилу. В 3 часа пополудни происходили похороны 11 человек. Тела умерших, зашитые в парусиновые койки с двумя прикрепленными по бокам чугунными балластами, были помещены на юте под Андреевским флагом.

О. Георгий совершил обряд отпевания и безмолвные серые фигуры стали медленно, одна за другой, опускаться по до-

ске в море. На правой стороне юта, в запаянном цинковом гробу, покоилось тело командира, которое мы надеялись довести до Манилы. 17-го хоронили умершего от ран Колобова, 20-го Ляшенко и Морозова.

Разбитые дымовые трубы сильно увеличили расход угля; пришлось изменить ход с 11-узлового на 7-узловой. Вследствие сильной жары, наступившей с переходом в тропики, нам не удалось довести тело командира и 21-го, утром, мы, отдав последние воинские почести, похоронили его в водах Южно-Китайского моря в 15^0 северной широты и 119^0 15' восточной долготы. Редко кто пользовался такой любовью и сослуживцев, и подчиненных, как покойный Евгений Романович Егорьев. Крейсер «Аврора» еще долго будет оплакивать эту утрату.

До Манилы оставалось уже совсем немного, часов 7–8 ходу. В 12 часов дня беспроволочный телеграф обнаружил присутствие вблизи нас военных судов, переговаривавшихся между собой, а затем, скоро по носу открылось и 5 дымов. Немедленно пробили боевую тревогу; угля было в обрез. Снова на перевязочном пункте были сделаны необходимые приготовления, а операции и перевязки на время прекращены. Военные суда оказались идущими встречным курсом, судами американской эскадры «Охайо» под флагом старшего контр-адмирала Трэна. «Орегон», «Висконсин», «Цинцинатти» и «Алабама». Мы обменялись салютами в 15 выстрелов.

Около 8 часов вечера наш отряд стал на якорь в бухте Манила на внешнем рейде. Местными властями было оказано полное гостеприимство. 23-го и 26-го мая я списал в морской госпиталь в военном порту Кавитэ (в 7 милях от Манилы) 39 своих раненых, в том числе двух офицеров: князя А. В. Путятина и В. В. Яковлева. Госпиталь устроен очень хорошо; наших раненых встретил прекрасный медицинский уход и самое сердечное отношение со стороны американских военных властей»[5].

Наиболее подробное описание боя и участия в нем «Авроры» содержится в историческом журнале крейсера.

«16/29 мая, понедельник: в 4 часа 31 мин. Справа был виден пароход, шедший на юг, в 8 часов заметили небольшое судно, которое оказалось нашим буксиром «Свирь». В 9 часов подошел и застопорил машину, спустили шлюпку, на которой подошел к борту капитан 2 ранга Истомин. Командир погибшего крейсера «Урал». На «Свири» оказалась команда, снятая с «Руси»: командир, старший офицер и 92 нижних чинов с крейсера «Урал». «Свирь» направлялась в Шанхай. Из рассказа Истомина ничего нового не узнали. Адмирал решил «Жемчуг» отправить тоже в Шанхай, а «Авроре» и «Олегу» идти в Манилу. Уже отпущенный «Жемчуг» попросил позволения идти вместе с другими, заявляя, что угля не хватит.

17/30 мая, вторник. Занимались приведением крейсера в порядок. На случай встречи с неприятелем, команду расписали только на верхнюю батарею. Разрядили выстрелами два 6'' орудия. В 11 часов 30 минут похоронили в море умершего от ран кочегара Колобова. 21 мая: в 5 часов 30 минут вошли в залив Manila-bay, в 7 часов 45 минут стали на якорь, американский броненосец стал недалеко от нас.

22 мая: с подъемом флага произвели салют наций в 21 выстрел, с броненосца «Ohio» ответили равным числом выстрелов. Адмирал Энквист был у американского контр-адмирала Трена, который ему сказал, что наши крейсера могут исправить все повреждения на заводах, было получено разрешение положить в госпиталь тяжело раненных.

23 мая: в 11 часов прибыл американский госпитальный пароход и доктора приняли наших раненых: лейтенанта князя Путятина 2-го, мичмана Яковлева 9-го и 24 нижних чинов.

25 мая в 11 часов прибыл Генерал-губернатор и сообщил, что Президент США разрешил крейсерам оставаться в Маниле только 24 часа, ночью получили приказ: «ввиду необходимости исправить повреждения, разрешаю вам дать обязательства Американскому Правительству не участвовать в военных действиях. Николай». 25 июня в 7 ½ часов утра пришло госпитальное судно «Кострома», которая после боя была захвачена

японцами и приведена в Сасэбо. Там над командиром был суд, на котором ему удалось оправдаться, японцы приказали ему перекрасить красную полосу и борт в зеленый цвет, как военному госпитальному судну. С «Костромы» никого никуда не пускали, всюду были расставлены часовые.

6 июня: за ранами на «Кострому» отправили лейтенанта князя Путятина 2-го и 3 нижних чинов, а также списываемого в Россию по болезни флагманского штурмана капитана 2 ранга де Ливрона.

27 июня: в 4 часа дня были привезены на катерах из госпиталя в Сасэбо раненые, отправлявшиеся в Россию. С «Авроры» отправили еще 23 человека, всего 2 офицера и 26 нижних чинов.

28 июня в 8 часов утра «Кострома» ушла в Россию, увольняли 39 человек нижних чинов на берег гулять»[6].

В Маниле на «Авроре» были обнаружены боевые повреждения.

Пробоина с правой стороны в шпилевом отделении. Снаряд, вероятно 8-дюймового калибра, разорвался об воду у самого борта. Осколками перебил якорный канат, разбита клюзная крышка, сворочен с места клюз, сделано две пробоины по 2 кв. фута на расстоянии 4–5 футов.

Пробоина в правом командном гальюне под полубаком. Снаряд большого калибра сделал пробоину в 12 кв. футов, разорвался и разворотил весь гальюн, в следующей переборке сделал 10 пробоин около 1 ½ кв. футов каждая.

Осколком недолета совершенно выведено из строя 75-мм орудие № 1.

Разорвавшийся о кранцы баковой 6-дюймовой пушки 6-дюймовый фугасный снаряд, зажег патроны и вывел из строя 8 человек прислуги.

Снаряд 120-мм попал в коечную сетку около боевой рубки, где разорвался. Осколки посыпались вниз и вывели из строя всю прислугу 6-дюймового орудия, причем 2 человек убило.

Снаряд 75-мм попал в трап на ходовой мостик, трап пере-

бит. Осколки попали в боевую рубку, убили командира и ранили несколько офицеров.

Снаряд попал на стеньгу у марса-рея и снес обломки их за борт, причем штагами и фордунами ранено много людей.

Снаряд 120-мм попал в топ фок-мачты, сделал пробоину, и мачта дала трещину. Осколками разбит на марсе дальномер и ранена его прислуга, разбит прожектор.

Осколками разорвавшегося снаряда с правой стороны сделано 11 пробоин во второй угольной яме, так что яма наполнилась водой, вследствие чего получился крен, который исправили наполнением водой 8-й и 9-й угольных ям с левого борта.

Небольшая пробоина в каюте кондукторов.

В переднюю трубу попали два больших снаряда, сделавшие отверстия по 45 кв. футов. В средней трубе имеется такая же пробоина и много мелких.

Все вентиляторы и паровые трубы изрешечены. Крупным осколком пробита палуба над камбузом и разбит котел.

6-дюймовым снарядом, разорвавшимся около 6-дюймового орудия № 13, выведена из строя вся прислуга, баркас обращен в щепы. На рострах произошел пожар, во время тушения которого ранен в голову и в ногу старший офицер.

В правом борту под паровым катером,75-мм снаряд сделал пробоину в 2 кв. фута и не разорвался. Снаряд был немедленно выброшен за борт комендором Кривоносовым (потом убит).

В то же место попал 8-дюймовый фугасный снаряд, сделавший пробоину в борту в 20 кв. футов. Совершенно выведено из строя 75-мм орудие № 7, причем убито 3 человека. Взрывом разбросало лежащие вблизи патроны, причем одна горящая пачка была сброшена в 75-мм погреб, но там тотчас же потушена хозяином погреба матросом 1-й статьи Тимеревым. На верхней палубе выведены из строя 75-мм орудия № 19 и № 21. Совершенно разбит паровой катер № 1 и тяжело ранен в ногу плутонговый командир мичман Яковлев.

Снаряд 120-мм попал в левый борт под паровым катером, сделал пробоину в 8 кв. футов, много мелких пробоин в паро-

вом катере и вывел из строя 75-мм элеватор.

75-мм снаряд разорвался о тумбу правого 37-мм орудия, которое с остатками тумбы унесло за борт, осколками убило 4 человек прислуги, 6 ранило и произвело взрыв нескольких ящиков с 37-мм патронами, при этом ранен в бок тяжело, плутонговый командир лейтенант князь Путятин.

Крупный осколок попал в правый борт на уровне батарейной палубы, в помещение мусорной лебедки, сделал пробоину в 3 кв. фута и испортил лебедку.

Осколком недолета выведено из строя 75-мм орудие № 9 в кают-компании[7].

Князь А. В. Путятин после возвращения на Родину, 8 февраля 1906 г., был ранен в левую лопатку при задержании вооруженных грабителей в 8 верстах от станции Ремерсгоф Риго-Орловской железной дороги, за что был награжден орденом Св. Станислава 3-й степени.

Сведения из его послужного списка сообщают следующее. 11 сентября 1906 г. переведен в Сибирский флотский экипаж и 5 декабря того же года приказом и. д. командира Владивостокского порта назначен помощником командира подводной лодки «Палтус». 6 декабря награжден орденом Св. Анны 3-й степени. В 1907 г. с 1 января по 31 марта определен помощникоЦм командира подводной лодки «Палтус» под командою лейтенанта Пояркова в вооруженном резерве. 7 февраля 1907 г. назначен заведывающим транспортом «Тунгус». Всемилостивейше пожалован за отличия в делах против неприятеля под Порт-Артуром орденом Св. Станислава 2-й степени с мечами и бантом 18 июня 1907 г. списан по болезни с минного транспорта «Монгугай» в наличие Сибирского флотского экипажа. 17 октября 1907 г. во Владивостоке были матросские беспорядки, и 21 января 1908 г. Александр Владимирович был уволен от службы по прошению, поданному им по предложению и. д. командира Владивостокского порта капитана 1 ранга барона Ферзена.

Первую мировую войну князь А. В. Путятин, старший офицер 1-го дивизиона 2-й тяжелой артиллерийской бригады

прошел в чине штабс-капитана и за все свое участие в военных действиях был награжден орденами: Св. Станислава 3-й степени, Св. Анны 3-й степени, Св. Станислава 2-й ст. с мечами, Св. Анны 2-й степени с мечами. Имел медали: светло-бронзовую в память военных событий в Китае в 1900–1901 гг., темно-бронзовую в память плавания на судах 2-й эскадры Тихого океана в 1904-1905 гг. и светло-бронзовую медаль с бантом в память войны с Японией в 1904–1905 гг.

Князь Путятин был женат с 1902 г. на дочери надворного советника Ольге Васильевне Овчинниковой и прожил с ней до 1919 г. В браке родились дети: Валентина (1903–?), Елизавета (1904–1991), Ирина (1909–?), Андрей (1911–1942), Павел (1912–1976), Василий (1914–?), Зоя (1909–1910), Зинаида (1917–1999). Жена и дети вероисповедания православного[8]. В 1918 г. семья уезжает из поселка Саблино под Петроградом в Саратов, и там от тифа умирает их старшая дочь Валентина. Александр Владимирович отправляет семью к своим сестрам в Вышний Волочек, а сам уезжает в Сибирь и участвует в боях против красных в войсках Колчака. В 30-х годах преподавал математику в финансово-экономическом институте в Ростове-на-Дону, там и скончался в 1938 г.

В Цусимском сражении участвовал и погиб на броненосце «Князь Суворов» командир носовой орудийной башни, мичман Дмитрий Сергеевич Головнин (1884–1905). Во время плавания 2-й Тихоокеанской эскадры он писал письма своим родным, в том числе и троюродному брату Петру Николаевичу Головнину. Как и князь А. В. Путятин, дворянин Д. С. Головнин был потомком князя Рюрика, князей Смоленских и бояр Заболоцких в 33-м колене[9].

Из писем Д. С. Головнина — П. Н. Головнину:

«23 ноября 1904 г.

Дорогой Петя! Прости, что, несмотря на данное мною обещание, так долго не писал тебе; все никак не мог собраться, потому что несколько строчек не хотелось тебе писать, а много писать — нужно сильно раскачаться, да и вдохновение нужно!

Что-то вы все про нас думаете? Очень, очень интересно знать; вероятно, в обществе (не морском), обвиняют в медлительности хода и т. д. Но что касается тебя и вообще людей причастных сколько-нибудь к морскому делу, не ошибусь, думаю — прямо поражает, что такая эскадра, какая идет сейчас вокруг Африки, подвигается так быстро при невозможно трудных условиях; на это колоссально трудное «предприятие» мог отважиться единственно наш Адмирал с его несокрушимой стальной волей. Ты посмотри, ни из одного порта и ни в один порт (исключая датских), мы не входили и не входим без какого-нибудь неприятного инцидента.

Приведу примеры, хотя нас просили не разглашать ничего об этих инцидентах, но я хорошо знаю, что ты — Петр Николаевич Головнин, а потому пишу не стесняясь, да кроме того рано или поздно всем будет известно все. В порте Виго: только что мы пришли (в составе одного броненосного отряда) и хотели ошвартоваться с нашими немцами-угольщиками, как подгребает консул и сообщает адмиралу, что через 24 часа мы должны удалиться и грузить с пароходов нельзя; в подтверждение же своих слов приказал поставить портовых часовых на все пароходы. Но Адмирал показал себя тут во всей красе: прикрикнул на консула и сказал, что будет стоять здесь хоть 5 суток. Консул тотчас же спустил тон и сказал, что снесется с Правительством в Мадриде. Ответ пришел только через сутки.

В эти же сутки мы себя чрезвычайно плохо чувствовали, 1 — неприятный и несчастный случай в Немецком море пережевывался газетами и т. п. в страшно невыгодном для нашей эскадры тоне; 2 — Гаагская конференция, отсылка Кладо и офицеров-свидетелей в Россию; затем начальство поговаривало о весьма возможном возвращении нашей эскадры в Россию и т. д., затем воспрещение брать уголь, — все это очень неприятно действовало на нас. Через сутки пришел ответ из Мадрида с разрешением грузиться углем, но принимать на себя не более 400 тонн на броненосец. Мы все, конечно, обрадовались, бросились грузить, и по «ошибке» приняли не 400 тонн, а 870

тонн, т. е. столько требовалось до полного запаса, причем сильно ублаготворили портовых надсмотрщиков, записывающих тонны.

На другой или на третий день приходит английский броненосный крейсер «Ланкастер», якобы за почтой; и так ежедневно он приходил; вся же английская эскадра стояла в бухте Ароза — севернее Виго в 30 милях. В Виго простояли 5 суток, т. е. столько, сколько хотел Адмирал. Из Виго в Танжер. Всю дорогу нас сопровождали английские крейсера от 8 до 10 штук; шли они ночь. Кругом эскадры, днем уходили на горизонт и перестраивались в строй фронта или пеленга и шли на траверсе у нас. Адмирал был очень доволен тем, что они идут с нами, и говорил не раз: «лучше сторожей не нужно!» и позволял себе ночью уходить с переднего мостика в каюту, тогда как, начиная с Бельта, он ночью с мостика не сходил, спал в кресле в ходовой рубке, и там же чай пил.

Приходим в Танжер; застаем там всю остальную часть эскадры, исключая миноносцев. Здесь опять препятствие — не разрешено совершенно грузиться, но благодаря различным «дипломатерным» ухищрениям начали погрузку угля. Погрузили уголь, Адмирал благословил Фелькерзама, который в ночь снялся с якоря и ушел со своим отрядом в Средиземное море. Присоединился к нам госпитальный «Орел» из Барселоны и мы, благословившись, начали сниматься с якоря. Но, казалось бы, все хорошо вышло, но на самом деле, произошел прискорбный случай, а именно: «Анадырь» поднимает сигнал, что якорь не чист, запутался кабель и никак нельзя очистить, Адмирал в эту минуту бешено кричал и ругал по м…. с мостика, как-то броненосец, буки с пушкой ему и т. д., и вдруг ему сообщают сигнал с «Анадыря»; не долго думая, он велит сделать сигнал: «обрубить кабель и вступить немедленно на свое место». Как тебе это покажется? Ну конечно яростный скандал — русские обрубили телеграфный кабель в Европу, да еще, если не ошибаюсь, английский кабель. Чем этот случай окончился, не знаем, только читали газеты с бранью по адресу Адмирала, которого

англичане зовут: «2-я эскадра бешеной собаки!».

Из Танжера идем в Дакар, уже становится тяжело. Сидим с Либавы на корабле, ежедневно учения, тревоги, ночные дежурства у орудий, да тут еще известие пришло, что на Азорах стоит английский пароход с подводными лодками и т. д. Часто спорим, в особенности по ночам, машины стоят из-за проклятой «Маланьи», то-то не исправно, то другое; иногда «Орел» выходит из строя, иногда «Бородино» со своим неизменным эксцентриком, который у него всегда нагревается; «Роланду» работы там ежедневно. Задержка каждый день, и все по ночам. Адмирал горячится, кричит, ругается, буки с пушками, неудовольствия и т. п. ежечасно. Все это сильно действует на непривычных людей, понемногу привыкаем. Наконец приходим в Дакар, там уже дано ждут нас угольщики. Опять подгребает консул и говорит, что грузиться нельзя; как разрешит Правительство; Адмирал же приказывает начать погрузку, как можно скорее до ответа, который должен придти из Парижа. Ну и марку же мы выдержали! Жара адская, а тут Адмирал приказывает грузить, напрягая все силы и брать не полный запас угля наш — 1200 тонн, а 2250 тонн, т. е. заваливаем всю почти жилую палубу, всю нижнюю батарейную, всю орудийную 75 мм 1-го и 2-го плутонгов; совершенно завалены углем в мешках и в насыпке, на юте все сплошь завалено, так что 12” башня чуть-чуть ворочаться в состоянии.

Погрузка довольно быстро подвигается, ибо Адмирал так устроил, что она приняла совершенно спортивный характер; призы денежные назначил команде, а потому погрузки у нас идут на эскадре сказочно быстро, в сравнении с погрузками в мирное время на русском флоте, так говорили старые офицеры. Максимум погрузки на «Суворове» в Дакаре — 119 тонн в час с отшвартованного у левого борта парохода-угольщика. «Александр III» сильный наш противник — 95 тонн, но это, когда грузили форсировано все офицеры без исключения и обе вахты команды; обыкновенно же от 70 до 86 тонн в час в среднем у нас и у «Александра III» из броненосцев.

Из крейсеров же «Аврора» лучше всех, обыкновенно около 70 тонн в среднем в час. Соревнование конечно, идет изумительно, команда рвет и мечет, если «Александр III» покажет больше чем мы. У нас так заведено, что каждый час все корабли показывают, сколько погрузили угля и на основании этих данных строят кривые и представляют Адмиралу. 3 приза для броненосцев, 2 для крейсеров и 1 для транспортов наших эскадренных. Стрела Темперлея – незаменима на «Ослябя», страшно отстает от нас, не имея возможности грузить не более 50–60 тонн в час.

В Дакаре приняли экстренный запас в 2250 тонн, т. е. более чем на 20 суток 10-узлового хода, ибо наши броненосцы расходуют около 105–110 тонн в сутки при 10-узловом ходе. Здесь мы впервые сошли на берег; познакомились с неграми и т. д. Мне не пришлось сходить на берег, заболела нога, и я принужден был подать рапорт о болезни. Из Дакара в Габун (Габон) идем.

Опять не слава Богу! Снимаемся с якоря, «Александр III» поднимает сигнал, что у него поставщик-негр остался с помощником своим и просит разрешения спустить шлюпку и свезти их на берег. Адмирал не разрешил, таким образом, они пропутешествовали с нами в Габун. Опять переход непредвиденных случайностей: та же «Маланья» отстает, ее подгоняют, но она не может идти 10-узловым ходом, и мы уменьшаем ход до 8 узлов. Почти ежедневно ночью то «Орел», то «Бородино» выйдут из строя, и им сейчас же поднимают сигнал «на правый траверз Адмирала». Мы называем это «поставить в угол» за нехорошее поведение и, действительно, все идут хорошо.

Строй у нас все время такой. Иногда днем, когда придет фантом Адмирала, мы 5 броненосцев протяпываем эволюции различные. Затем ежедневно, с 6 до 7 часов утра по тропическому расписанию, учения по боевому расписанию проделываются, причем план его накануне разрабатывается всеми офицерами в кают-компании, неприятель берется — японцы конечно.

Все рассчитано с точностью до минуты, в это учение

входят пожарные и водяные тревоги. Например, так: тебе дается несколько запечатанных пакетов, которые ты должен вскрывать в тот момент, который указан на конверте, причем часы у всех офицеров точно сверены перед учением с часами старшего артиллерийского офицера. В одном пакете говорится примерно следующее: как у меня, например, в носовой 12” башне, которой я командую; выбыли два первых номера и испорчена электрическая подача у левого орудия; во втором: башня не вращается электрически, переходить на ручное вращение и т. д.

Таким образом, во всех плутонгах и группах устроено. Кроме того, у нас придумана очень остроумная вещь: положим, правый борт сражается с противником и для него рассчитаны все повреждения, убыль людей и т. п., в то же время, чтобы левый борт не бездействовал, он представляет собою борт противника, причем также рассчитаны и для него все повреждения по Джену, который нес бы противник от нашего правого борта; таким образом, оба борта действуют не однообразно. А положим, на правом борту убыль в людях и в тот же момент на левом пожарная тревога может быть и т. д.; все рассчитано по минутам.

В Габун мы тоже не вошли, как следует, и прошли мимо его на 23 мили к S, т. е. пересекли экватор, как потом оказалось, тогда как он лежит на Y=18’N; штурмана оказались не на высоте. Адмирал очень недоволен был и первый раз раскричался на Филлиповского, но когда в полдень определили настоящую свою Y=23’ S, то тотчас же отрядил «Роланда» с лейтенантом Свербеевым, отыскивать реку Габун, которую тот с успехом отыскал, и мы пошли за ним, не входя в реку в 20 милях от городка Либревилль. Погрузили опять огромное количество угля сверх запаса, около 2160 тонн. Адмирал разрешил офицерам съехать на берег, и мы на «Роланде» отправились в городок. С нами отправились и сестры милосердия с госпиталя «Орел» на берег.

На берегу мы маленькой компанией отправились к туземному негрскому королю, королевство которого имеет в

окружности не более 8 миль и только на правом берегу Габуна. У короля достали попугаев, фруктов и т. д. Все население негры, около 100 человек европейцы, в это время все негры говорят по-французски, в Дакаре то же самое. Когда мы пришли в Габун, то Адмиралу было сообщено, что за последнее время, недалеко от берега внутрь страны, дикие съели 4-х белых; ну, думаем, попали в местечко.

Губернатор был страшно любезен и предлагал Адмиралу разрешить офицерам отправиться на охоту за буйволами и антилопами недалеко от Лопец. Но Адмирал не разрешил. Ежедневно с эскадры ходил дежурный минный катер с почтой на берег. Как раз наш приход был очень удачен; дня через 2–3 пришел английский корабль и забрал с собой нашу почту и 4-х офицеров, в Россию списались.

В Габуне был отдан циркуляр, что с заходом солнца ни одна шлюпка без разрешения Адмирала с эскадры не ходила бы между судами; несмотря на это, наш паровой катер с флаг-офицером поймал и привел катер паровой с «Нахимова», но его отпустили, ибо он привел веские оправдания; затем был пойман паровой катер с «Донского», приведен на наш шкентель и прекратил пары по приказанию Адмирала. Через несколько времени, несмотря на 2 пойманных катера, приведен был катер другой с «Донского», уже с тремя офицерами: Н. Веселаго, Верзер и Селитренников в пьяном совершенно виде все трое, галдели у трапа «Суворова» и т. д. На вопрос Адмирала, куда и зачем они шли, они ответили, что провожали сестер милосердия на «Орел», которые были у них в гостях и теперь возвращаются обратно. Адмирала это страшно возмутило, и он на другой день, отправил их на пароходе в Бордо с тем, чтобы отдать под суд и исключить из службы, как говорится в приказе по эскадре. Сестру же милосердия (м-ль Клемм) на 1 месяц без берега велел оставить, 4-й офицер, это свидетель по Гулльскому инциденту с «Камчатки» — лейтенант Вальронд. Вообще «Донской» отличался особенно вольнодумством и свободой действий.

Из Габуна вышли и сегодня днем пришли в Great Fish bay — португальскую колонию; прекрасная закрытая бухточка, ни почты, ни телеграфа, небольшая рыбачья деревушка и кругом плоские холмы; где, говорят, водятся львы. Здесь поджидает нас португальская канонерка, которая, оказывается, знала, что мы сюда придем. Командир ее заявил Адмиралу, чтобы мы ушли и уголь не грузили; но Адмирал уверил его, что мы де стоим в нейтральных водах 4 мили от берега, а стоим в самой середине бухточки. Он, по-видимому, успокоился и под музыку отправился к себе на лодку.

Завтра в 2 часа мы уходим дальше. Погрузка угля идет сейчас все время. Надо погрузить 600 тонн до 2250 тонн запаса. Письмо это придет или через Капштадт, куда зайдет госпитальный «Орел», или с одним из разгрузившихся немцев-угольщиков через Германию; хорошенько не знаю, что будет скорее. Из Капштадта еженедельно уходит почтовый английский пароход в Англию. Ждем с возрастающим нетерпением Мадагаскара, там получим с Гинсбургским пароходом почту из России и какие-нибудь известия о войне, а то с Либавы ничего определенного не имеем.

Все что написал — это одна сторона медали, теперь обратная сторона и мои личные впечатления. Начну с переполовшего весь мир Гулльского случая с рыбаками. Что творилось у нас, это не поддается описанию, а потому я ограничусь кратким изложением главного, бросившегося всем нам в глаза. Последовательность фактов тебе, вероятно известно, каким образом мы открыли огонь и т. д. Я еще раз напомню тебе кратко, как все произошло. Адмирал, по обыкновению, с начала Бельта, находился на ходовом мостике. Ночью 13-го октября, кажется, теперь уже не помню, как тебе известно, мы шли раздельно со вторым броненосным отрядом; «Камчатка» отстала от «Донского», и вдруг телеграфирует нам, что около 11½ часа ночи, что на нее напали 8 миноносцев без огней и т. д.

Степанов совершенно разбирался по свидетельству офицеров с «Камчатки». Затем следует масса других беспорядоч-

ных телеграмм. У нас бьют атаку без дробей; открывают боевое освещение и т. д. После того, как один из сигнальщиков докладывает вахтенному начальнику, что он де видит миноносцы, и, действительно, ясно видны ракеты с трехцветными огнями, которые пускали маленькие суда, впоследствии оказавшимися рыболовными пароходиками, ловивших рыбу драгами.

На переднем мостике раздался тотчас же адский гвалт. Командир нам кричит: открывайте огонь, флагманский штурман то же самое и показывает с криком вот еще, еще и т. д.; флаг-офицер торопит с открытием огня; командир слезно умоляет Адмирала, который стоит совершенно молча во время этого гвалта, чтобы он разрешил огонь открыть. В это время флаг офицер тоже что-то кричит.

В общем, на мостике полный хаос, среди которого адмирал стоит, прильнувши к биноклю и молчит, наконец, вероятно ему наскучила мольба командира и он процедил сквозь зубы, что можно стрелять: по второму выстрелу открыли огонь и остальные суда нашего отряда; и вот картина, броненосец извергает массу стали, «Александр III» шпарил 12” снарядами и пулеметами по беспомощно качающимся, на расстоянии 1 ½ – 2 каб. рыболовным пароходикам. Видны были в темноте ночи яркие пожары на них и пробоины; люди, валяющиеся на верхней палубе и т. д.; картина эффектная и ужасная. В это время с левого борта нас осветил чей-то прожектор, направленный с горизонта, ну уж тут прямо рев пошел на мостике, чтобы весь борт левый сосредоточил огонь по направлению этого прожектора. Начали шпарить туда наши 6” и 75-мм орудия с других судов. У нас все батареи 75 мм были задраены по причине свежей погоды и не приказано было отдраивать ее. 4 пароходика прошли у нас по правому борту и по очереди раскатывали наш броненосный отряд. 4 минуты продолжался адский огонь со всех судов, затем прекратили, но «Александр» и «Бородино» вошли в очень большую ярость, их сразу Адмирал и не мог остановить.

Последствия этого боя тебе известны, но только те, которые официально были объявлены, не официальные же только

тебе одному сообщаю и никому больше, а именно. Прожектор, который осветил нас, оказался прожектором с Авроры, которая шла на горизонте с левой стороны с «Донским» и которых мы считали далеко впереди себя; её-то мы раскатали левым бортом и прекратили огонь по ней только после того, как она сообразила Табулевичем показать свои позывные.

Страшно прискорбный факт, в нее попало несколько 75-мм снарядов, осколком сегментного 6” в батюшку в каюте его и легко ранил комендора в ногу; кроме того другие снаряды пробили кожух дымовой трубы. Все это она нам сообщила в эту ночь по телеграфу. Очень неприятный случай. Священник умер вскоре. Не могу, наверное, сказать тебе, были ли миноносцы или нет, так как сам не видал. Многие утверждают, что между этими пароходиками они видели и миноносцы.

Последствия этого случая с Гулльскими рыбаками, тебе лучше известно, получены нами с Виго успокоительные телеграммы Государя Императора, а больше и ничего. Не знаем, что-то будет во время настоящего боя. Если так же, как и теперь, но не дай Бог, какая б…. выйдет из всего. Филипповский старшина трусом показал всем себя. И теперь говорит, нисколько не стесняясь, что доведет только эскадру до Владивостока и моментально спишется, ибо воевать никакой охоты не имеет. Еще маленький курьезный фактик, характеризующий Адмирала нашего. У Скагена должен был «Ермак», сопровождавший нас, возвратиться в Россию. Адмиралу нужен был командир «Ермака», и он поднимает по международной связи сигнал, чтобы командир прибыл к нему. Долго сигнал висит у нас и совершенно без ответа, «Ермак» стоит на расстоянии 2–2 ½ миль от «Суворова»; наконец Адмирал извелся и пушка «Ермаку» — ноль впечатлений, несмотря на то, что вся эскадра репетует сигнал Адмирала. Тогда Адмирал выходит на мостик и обращается к стоявшему тут артиллерийскому офицеру-кондуктору, чтобы он принес боевой снаряд и зарядил бы орудие 47-мм; и вот по приказанию Адмирала 7 снарядов перелетают через броненосец «Александр III», под носом у «Бородино», «Орла»

и т. д. и ложатся около самого «Ермака»; в это время пристает к трапу сам командир «Ермака», который выгребал эти 2 мили около 1 ½ часа на вельботе, да еще было довольно свежо.

Затем еще несколько примеров очень характерных есть у Адмирала: например, нисколько не стесняясь по м… ругает громко или Фелькерзама за нехорошо выполненный маневр или Энквиста, больше второго впрочем, старая седая б… и т. д. Командир же и говорить нечего, в особенности несчастному Серебренникову попадает, потому что у «Бородина» не всегда все ладно. Много, много, мог бы еще тебе написать, но прямо рука устала, никогда таких писем еще не писал, длинных, да всего и не упишешь.

Очень жаль будет, если это письмо к тебе не попадет, или, если и попадет, так не все, а часть. Уже 2 почти месяца, как я не знаю, живы все мои или нет. С большим нетерпением ждем все Мадагаскара, но это будет еще через добрый месяц времени. Поскорей бы на войну, надоела мирная обстановка, да и скучно очень, однообразно все, в особенности заедают нас эти адские погрузки угля, после которых по всему кораблю на вершок слоя пыли все испорчено. Пока, прощай друг Петя, обнимаю и крепко целую тебя, целую ручки Екатерины Петровны и Лизу. Мой привет искренний Вере Петровне и Владимиру Николаевичу, а также всем знакомым. Брат твой Головнин Дмитрий. P.S. Когда-то дойдет до тебя это исторической длинное письмо!»

«13/12 1904 года. St. Magy.

Поздравляю тебя, дорогой Петя, с наверное уже наступившим Новым Годом, желаю всего лучшего. Как то мы встретим его; будем идти в Индийском океане, подход к Зондским островам, вероятно. С самого прихода в St. Magy мы получаем по телеграфу какие-то непонятные знаки; по общему убеждению, они японского происхождения. Каждую ночь организовывается у нас сторожевая цепь из 7-ми минных катеров. Катера, по приказанию Адмирала, вооружаются минами. Вчера и сегодня я ходил, подряд две ночи в цепь командиром нашей судовой миноноски. Сегодня шел адский тропический ливень,

под которым и пришлось пробыть всю ночь. Темнота; две совершенно готовые мины к выстрелу и сильный дождь, все более увеличивающий темноту — все это первое время меня здорово волновало, потому что еще два катера со мной в линии были, а потому столкнуться очень легко можно было; но все обошлось благополучно. Все офицеры участвовали в погрузке угля, а я был освобожден, ввиду опять начинающих пошаливать моих глаз. Ждем с нетерпением соединения с Фелькерзамом, который по сегодняшней телеграмме пришел в Носси-бэ по NW сторону Мадагаскара.

Из неофициальных источников узнали мы о печальной участи 1-й Тихоокеанской эскадры; прямо не хочется верить, до тех пор, пока не получили официально; английские газеты пишут страшную дрянь. Все это мы узнали через госпитальный «Орел», который заходил в Капштадт; на нем был лейтенант Свербеев, посланный с телеграммами от Адмирала. Адмирал уверен, что будет дело у Зондских островов. Нашего брата — мичманов, здорово драют все более и более. В начале этого перехода был приказ Адмирала, чтобы мы через вахту стояли у машин и делали бы ежедневно задачи днем и ночью наблюдения астрономические и т. д. Дела тьма! Учения, тревоги дневные и ночные и т .д., тяжелая марка! В кают-компании разыгрываем по Джену бой, 28 июля представляем Адмиралу. Если будем живы после войны, то здорово учеными будем по всем отраслям морского дела. На этот переход пришел уголь 2500 тонн; завалили всю жилую палубу, нижнюю батарейную и ют.

Около мыса Доброй Надежды попали в сильную штормугу, интересно было это все в новинку видеть! Смыло волнами у нас с правого среза 14-весельный легкий катер № 1 и произведено было много мелких поломок. Волны были до 60 фут вышиной; так записали в вахтенный журнал; на наших броненосцах типа «Бородино» размахи доходили до 15° на борт, «Донской» раскачивался до 43°. На «Авроре» смыло вельбот. Все это происходило при переходе из Атлантического океана в Индийский.

Ввиду того, что здесь в St. Mary телеграфа нет, то посылали нашего знаменитого «Роланда», который больше употреблялся у нас в качестве лоцмана, а не буксира, в ближайший порт на Мадагаскаре — Таматаву с телеграммами и письмами. Его же посылаю еще раз завтра; с ним и пошлю тебе письмо. Здесь разгружаем пароход «Малайя» и отправляем в Россию; никуда не годный пароход; очень часто мы по целым часам останавливались во время океанских переходов из-за него. Получил ли ты мое письмо в 32 страницы из Габуна? Это будет, вероятно, мое последнее письмо, если не отправлюсь к ракам на дно. Пока целую крепко, целую ручку Екатерины Петровны и Лизу. Любящий тебя твой Д. Головнин».

«20 января 1905 г. Носси-бэ.

Дорогой Петя! Меня сильно удивляет, что я вчера только первое письмо получил от мамы за все 4 месяца плавания; т. е. как раз то письмо, которое мама по твоему совету адресовала через ГМШ от 13 декабря. Вчера пришел пароход общества «Mes.-Mar.» и привез несколько огромных тюков почты в эскадру. Масса писем была адресована через Гинсбурга и через Дегтерева, а я ни одного письма не получил через Дегтерева, явно тут произошло недоразумение. Адрес мамы я дал следующий: СПб. Портовая Контора; Его Превосходительству Фил. Александр. Дегтереву, «Суворов» и мне, т. е. тот, который нам давал еще в Либаве лейтенант Свенторжецкий; а вместе с тем я получил только три письма и все через ГМШ; от мамы же первое письмо вчера получил. Про себя писать и сообщать ничего не могу интересного; все скверно как-то! Настроение у всех отвратительное; неизвестность полная; интересы сузились страшно; скука и т. п. Большое развлечение представляет приход парохода «М.-М.», привозит почту, газеты и т. д., тогда разговоры переходят сообразно с прочтением в газетах вещами, на различные предметы. Со дня на день ждем «Олега», «Изумруда» и т. д. Адмирал сильно сердит на Добротворского. 3 раза ходили на маневрирование и на практические стрельбы; это было маленькое изменение в образе жизни.

Ежедневно в последнее время дождь льет проливной, сухой нитки нет, когда возвратишься с дозорной цепи на минном катере, проведу всю ночь в походе. Ежедневно ходят 3 минных катера в дозор по очереди с разных судов. Нам приходится через день ходить. Ходим мы, мичмана, нас всех 8 человек; но ходим по 2 человека всегда. 2 раза в неделю постановка минных заграждений с плотов. Каждое утро в 7 часов гребное учение вокруг эскадры; с 10 до 11 часов дня наводка орудий в разные предметы; с 3 часов опять вокруг эскадры на шлюпке и затем, в 4 ½ часов наводка орудий; скучно страшно все это! Если нет дождя, то жара +30–+35° Реомюра.

Сильно поизносились мы все; все время в белом ходим; часто приходится менять, иногда по 3-4 раза в день кителя переменить Погоны уже не похожи на погоны, ни у кого приличных нет — все зеленые; вчера впрочем, один наш офицер, получил от жены три пары погон в посылке. Кроме всего это растлевающим образом действует на всех офицеров эскадры сильное влечение сердечное нашего Адмирала с старшей сестре милосердия Сиверс; почти каждый день она и племянница Адмирала Павловская обедают у Адмирала наверху, причем с племянницей Адмирал совсем не разговаривает, а сидит все время с Сиверс. Вчера был день рождения Сиверс, так Адмирал послал флаг-офицера с огромный букетом на «Орел» к ней; она и Павловская приехали к нам на «Суворов» и обедали у Адмирала; музыка гремит туш и т. д., поздравления, шампанское. Переписка ведется оживленная; мне несколько раз приходилось отвозить письма, когда бывал дежурным офицером. Для этого обыкновенно посылается специальный дежурный катер с дежурным офицером. Обмен цветов происходит тоже довольно часто. Как-то раз губернатор прислал Адмиралу огромное такое растение в кадке, Адмирал тотчас же отрядил вахтенного флаг-офицера перегрузить это растение на дежурный катер и отправить на «Орел»; во время перегрузки сломалась одна ветка, так Адмирал так разнес несчастного Свербеева, который и был как раз вахтенным флаг-офицером. Вообще это сильно

действует в отрицательную сторону на офицеров; его страшная недоверчивость к другим; что никто ничего не знает и не понимает, кроме него и т. д., что все желают удрать якобы в Россию, часто пишутся приказы, над которыми специалисты просто смеются, так он устарел в технике, а вместе с тем, так запуганы флагманские чины, что никто ни слова не говорит; придут в кают-компанию и говорят, что вот дело в том-то, а Адмирал совершенно не так и не то пишет и отдает в приказах. В особенности эти приказы несуразны были после практической стрельбы здесь.

Во время хода ругань идет всем и вся страшная. Несколько примеров: «Камчатка» уже более не «Камчатка», а похотливая стерва, поднимите этой «похотливой стерве» и т. д.; затем крики «б<…>ь», все «б<…>и». В особенности кричит Адмирал на весь корабль на бедного нашего командира; никто, конечно, не говорит, но все знают, что это не бравый командир; но Адмирал все время язвит и кричит на него на переднем мостике за малейшую задержку или неисправность, которых на других кораблях, если не больше, во всяком случае, столько же. Все-таки 5 месяцев плавает эскадра, неисправность и порча должна быть, тем более, что некоторые все серьезные приборы у нас не были приняты даже от заводов. Страшная драма вышла из-за электрического руля, который как раз не принят у нас от завода. Адмирал «г<…>м» обругал обоих минных офицеров. Лейтенант Леонтьев сейчас же на сцену, это его Бог — кумир прямо; без него эскадра не дошла был до Мадагаскара, как говорит Адмирал; чуть какая-нибудь неисправность, Леонтьев на сцену и, когда уже все наши минеры исправят, то Леонтьев придет повертеть где нужно и идет докладывать Адмиралу, что все исправлено; Адмирал же думает и приписывает все Леонтьеву. Одному «Александру III» попадает очень мало, и Адмирал очень благоволит к Бухвостову, несмотря на то, что и у него все хорошо.

Когда мы шли с St. Mary на соединение с Фелькерзамом, то навстречу были нам посланы «Светлана», «Бедовый»

и «Бравый» с почтой. Адмирал, увидя их, вошел в рубку на переднем мостике и сказал: «своих мало мне б<…>й, еще три прислали, что я с ними буду делать!», и так во всем почти; все ругается, все нехорошо, все грязно; а какую особенную чистоту можно поддерживать, когда навалят везде, где можно принято 2500 тонн, а строились броненосцы на усиленный запас 1500 тонн. Вся средняя батарея 75 мм и жилая палуба с бортов коридорами засыпаны доверху, пыль и грязь, конечно, везде, потому что все время пересыпают уголь в угольные ямы, по мере его сгорания.

Вообще нельзя сказать, чтобы жилось хорошо.

Конечно, я тебе и 1/10 доли не написал всего того, что творится у нас на эскадре, всего не узнаешь, да и к некоторым вещам привык теперь и считаешь вполне естественными, а потому и не обращаем внимания уже. Само собой разумеется, это я пишу только тебе, ибо знаю, что в «большую публику» это не должно пройти; к чему весь сор из избы выносить — этого я не люблю.ц Вчера читал статьи Кладо, твердо и слабо и т. д; мне очень интересно знать, чтобы ты сказал об этих статьях. У нас очень расходятся в мнениях; многие за Кладо, но много и против, говорят шарлатан и т п., сбежал с нашей эскадры, пустозвон и т. д. К этому мнению принадлежат некоторые из штаба, например Семенов, хоть он и не пользуется большой симпатией у нас, несмотря на то, что ежедневно выпивает с лейтенантом Богдановым по бутылке коньяку вечером и страшно любезен с нами. Все-таки все это очень грустно, если будет это продолжаться долгое время. Масса офицеров хочет уходить в запас после войны, говорят, что прямо позорно теперь служить во флоте; с грязью смешают, если вернемся в Россию отсюда. Пока прощай. Целую ручку Екатерине Петровне и Лизу. Мой привет Вере Петровне и Владимиру Николевичу. Твой Д. Головнин. Передай, пожалуй ста, мой искренний привет всем знакомым. Лейтенанту Богдановичу — первое мое пристанище в Кронштадте. Придешь ли ты на Т-тьей эскадре?»

«2 февраля 1905 года. Носси-бэ.

Получаешь ли ты, дорогой брат Петя, мои письма и письма довольно объемистые? 25 января пришел датский угольщик Гинсбурга и К° и доставил на эскадру огромную почту, в которой, к чрезвычайной моей радости, были и мои письма от мамы, братьев, сестер и т. д., в общем около 40 штук, адресованы они были от Дехтерева. Удивились, отчего они раньше не пришли, тогда как многие офицеры получали Дехтеревские письма. Сегодня мы ходили на маневрирование и встретились с «Олегом», «Рионом», «Днепром», «Изумрудом» и 2-мя миноносцами. Наконец-то они пожаловали к нам. Мы шли раздельно все это время, посылаю чертежи сегодняшнего маневрирования. Адмирал, не дав совершенно опомниться им, закатил массу неудовольствий и удовольствий, последнее только «Олегу» за отличный вид прибывших судов и, в довершении всего, рассовал их по отрядам и продолжал маневрирование. Воображаю, каково им сразу было попасть в эскадренное плавание, да еще к нашему Адмиралу! Во все время маневрирования комендоры обучались наводке; наводили в головной «Ослябя». За время стоянки на Мадагаскаре это 4-й раз выходим в море; три предыдущих раза были практические стрельбы совместно с маневрированием, а сегодня стрельбы не было. Характер маневрирований приблизительно такого вида, как прилагаемый при письме чертеж.

Кроме того, у нас на днях сформирован отряд минных катеров, под командой старших лейтенантов; общее командование и организация поручена капитану 2 ранга Семенову. Ежедневно проделываются эволюции дневные и ночные; завтра ночью будут атаки этими катерами, всего 14 минных катеров на эскадре. Мне мама пишет, что ты говоришь рано такими, как с молодыми мичманами, стоять вахтенным начальником. Совершенно верно, еще в Ревеле был приказ Адмирала, чтобы во время хода не ставить вообще мичманов вахтенными начальниками, а стоять только лейтенантам. На якоре, когда нужна подсмена для какого-нибудь лейтенанта, ставят мичмана; я третий по старшинству мичман на «Суворове», нас 8, потому

я стою иногда на якоре; но в то же время я старший из своих 6 товарищей по выпуску; они же стоял вахту офицерские. Одно время (от Ревеля до Танжера) я получал, как вахтенный начальник, так <как> лейтенант Ден не пошел на «Суворов», но в Танжере на его место был назначен лейтенант Редкин с госпитального «Орла» к нам вахтенным начальником. Теперь он помощник флагманского интенданта Витте.

На днях был выпущен приказ, ограничивающий нам свободу в этом отношении, что прежде мы ежедневно, свободные от службы, уезжали на берег, теперь же только по воскресениям. Вызвано было это развившейся страшной картежной игрой на берегу между офицерами эскадры, и кроме того, однажды матросы избили в кровь одного прапорщика с «Урала», а другой обругал в пьяном виде одного из флаг-офицеров. Обоих Адмирал приказал исключить из кают-компании и высадить в первом русском порту. Вообще прапорщики по механической части очень скверно зарекомендовали себя. Почти всегда, когда на берегу скандал, — участвуют прапорщики по механической части. Строгости вообще больше и больше ждут от Адмирала, иногда, правда, совершенно справедливая, иногда и нет, например списанный в Россию лейтенант Шульц 5-й, исключительно благодаря интригам старшего офицера князя Ширинского-Шихматова, которого все уральские офицеры терпеть не могут. 28 числа мы, молодые мичмана, праздновали первую годовщину, теперь шутить нельзя, мичмана по второму году! Никуда не деться! Больше писать нечего положительно, так все однообразно, жарко и тоскливо, маленькие интрижки на эскадре и события второстепенной важности, я уверен, тебя очень мало волнуют, а посему крепко целую тебя, ручку Екатерины Петровны и Лизочку, остаюсь любящий брат твой Д. Головнин. Тебе просили передать поклон наш старший артиллерийский офицер лейтенант Владимирский, твой бывший соплаватель по “Рюрику”».

«21 апреля 1905 г. Южно-Китайск<ое море>.

Христос Воскресе, дорогой Петя, давно тебе не писал,

потому что не было возможности отправить письма. Завтра, с рассветом, миноносец «Бравый» идет в соседнюю бухточку, где есть почта и телеграф, и захватит, кстати, наши письма. До сего же времени к нам только приходили пароходы из Сайгона, но никто пока еще не уходил из них. На миноносце отправят телеграммы Адмирала. Каждый час ждем прихода отряда адмирала Небогатова. Известия, которые мы имеем, т. е. штаб исключительно, как это ни странно, получены через частные пароходы.

Последнее известие, что он прошел Пенанг 14 апреля, следовательно уже почти неделю, мы не имеем об нем ни слуху ни духу. За это время нашу Богоспасаемую эскадру успели попросить об выходе уже из двух бухт Аннамского побережья. Вчера приходил сюда французский крейсер под флагом адмирала Жонкьера, но мы, предупрежденные об этом заранее, теми же услужливыми французами, вышли в составе всех броненосцев и крейсеров в море, где и встретились с французом; проболтались день и ночь в открытом море, причем день стояли с застопоренными машинами, а ночь шли 3-узловым ходом; наутро следующего дня возвратились на якорное место, т е. после ухода французского крейсера. Такие номера проделывались довольно часто и в предыдущей бухте, причем там мы болтались около недели, не становясь на якорь. В виду берегов, но вне территориальных вод. Таким образом, положение наше не завидно! По мере траты угля, т. к. мы все на якоре стоим под парами для 2 узлов хода, подгружаемся с транспортом-немцем, которых уже разгрузили совсем и скоро отправят.

Настроение скучающее по большой части, совершенно мирное, очень далекое от, весьма возможных, ночных атак, с большим нетерпением ждем прихода Небогатова. Жара неумолимая! Уже более 6 месяцев мы из тропиков не выходим, если не считать дней 5 или 6, когда огибали Африку. Не скажу, чтобы мы не надеялись выйти с честью после боя с неприятелем; в кают-компаниях настроение далеко не пессимистическое, все надеемся и твердо верим в опыт и знания Адмирала, несмотря

на все недостатки его, с которыми мы превосходно познакомились за 9 месяцев совместного плавания. Пасху встречали по военному: со всеми заряженными на ночь 75-мм орудиями и половинным числом прислуги и офицеров — плутонговых команд, но ночь прошла совершенно благополучно, несмотря на страшную темноту.

С театра сухопутных действий получаются очень беспорядочные и крайне разноречивые известия, не знаем, верить или нет; конечно, все известия через частных лиц. Знаешь, недавно узнали, что двинута часть гвардии и гренадерские корпуса. Много интересного и назидательного рассказывал лейтенант Кедров и начальник одного из наблюдательных постов Артура про 28-е достопамятное июля; первый, и про сдачу Артура второй, про все злоупотребления и т. д. Кедров как-то удрал с «Цесаревича» и попал в Сайгон, откуда приехал к нам на эскадру и зачислен на «Урал» младшим артиллеристом. Машины и все механизмы нашей эскадры не оставляют желать ничего лучшего, так что мы, если у Небогатова все исправно, тронемся во Владивосток не медля ни минуты — это, как ты хорошо знаешь, не в характере Адмирала. Пока крепко целую тебя, ручку Екатерины Петровны и Лизочку, передай, пожалуйста, мой искренний привет, поздравления и пожелания всего лучшего Вере Петровне и Владимиру Николаевичу с Праздником. Еще раз целую. Твой брат Д. Головнин. Тебе просил передать привет сейчас Свенторжецкий»[10].

Мать Дмитрия Головнина, Елена Константиновна Головнина, в память о своем сыне, погибшем на броненосце «Князь Суворов» в Цусимском бою, заказала панно из красного дерева с фотографиями Дмитрия, которые он присылал из разных пунктов движения эскадры навстречу своей судьбе.

В родовом имении Красильники Рязанской губернии сохранился и символический памятник с надписью «Мичман Дмитрий Головнин — погиб в Цусимском Бою 14 мая 1905 года», под этим памятником покоится и его мать Е. К. Головнина (1855–1911).

В «Мой дневник» Елена Константиновна записала:

«От Цусимского боя, сердце застыло! Погиб наш Митя! 20 лет! На свете больше его нет! Описать это ужасное горе, что нет. Поглотило его море, знать и наша, такая доля, на всё Его Святая Воля! 18 мая, ехала с Ксенией в Петербург, надеясь, может быть, узнаю вдруг, что-либо, об участи страдальца своего, в штабе, чрез родственника моего! Вера Петровна видела его во сне, с маленькими девочками, был он на небесах! Сказал — что ему здесь… так хорошо! 8 месяцев вестей мы ждали, чтоб убит! — нигде не писали! Пришел крестьянин наш, ехал по Казанке, матроса с «Суворова» видал, говорит гувернантке, скажите господам, что адрес его подам! Часов пять с ним говорили, Митю в экипаже любили. сколько ужасов он рассказал, все-таки Митю, убитым не видал!

Он был командир башни носовой, когда начался ужасный бой, нос корабля пылал в огне, задохлись в башне все! Мученическою смертью погиб! Господь, ему всё простит! Мир праху твоему! Будешь вечно у меня наяву! Первую панихиду, в январе, по нём служили! Как жутко мне. Я на могиле!»

В Санкт-Петербурге живет князь Александр Павлович Путятин, член Клуба потомков героев Цусимы. Каждый год 27 мая члены и гости Клуба собираются на крейсере «Аврора», совершается поминальная панихида, фотосъемка на память на верхней палубе, готовится к изданию сборник «Цусима — 100 лет спустя. Воспоминания потомков». Князь А. И. Васильчиков так говорил о своей деятельности: «Я преследовал в моей жизни цель — жить не для удовольствия и печалей, а для дела, настоящего дела, и смотреть на жизнь как на поприще, которое надо пройти честно с начала и до конца». Это в полной мере можно отнести и к представителям князей Путятиных и Головниных.

[1.] РГА ВМФ. Ф. 432. Оп. 5. Д. 8944. Морское училище, документы воспитанников. Путятин Александр Владимирович, 1891.

[2.] РГИА. Ф. 686. Оп. 1. Д. 28. Послужной список князя Александра Владимировича Путятина, составлен 26.04.1915.

[3.] РГА ВМФ. Ф. 726. Оп. 1. Д. 40. Отчет старшего судового врача Кравченко о бое в Цусимском проливе, июнь 1905. Л. 15.

[4.] РГА ВМФ. Ф. 726. Оп. 1. Д. 53. Записка артиллерийского офицера с крейсера «Аврора» лейтенанта Лосева. Л. 5.

[5.] РГА ВМФ. Ф. 763. Оп. 1. Д. 336. Записка старшего судового врача крейсера «Аврора» В. Кравченко о работе перевязочного пункта на крейсере во время Цусимского боя, 1905. Л. 1–18.

[6.] РГА ВМФ. Ф. 726. Оп. 1. Д. 225. Исторический журнал крейсера «Аврора», начат 2.10.1904. Л. 104.

[7.] РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 3595. Донесение о бое в Корейском проливе и плавании крейсеров в Манилу. Л. 147–149.

[8.] РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 4. Д. 3835. ГМШ, дело об увольнении от службы по Адмиралтейству лейтенанта князя А. В. Путятина 2-го, 1908. Л. 1–8

[9.] *Головнин П. А.* Князья Смоленские, бояре Заболоцкие, дворяне Смольяниновы и Головнины в истории России // Сб. Головнины. Вып. 2. Спасск, 2010. С. 247

[10.] РГА ВМФ. Ф. 763. Оп. 1. Д. 303. Письма мичмана Головнина Д. С. брату о переходе 2-й Тихоокеанской эскадры на Дальний Восток, 23.11.1904 — 21.04.1905. Л. 1–10.

А. А. Будко, Г. А. Грибовская

МЕДИЦИНСКАЯ СЛУЖБА РОССИЙСКОГО ФЛОТА В ПЕРИОД РУССКО-ЯПОНСКОЙ ВОЙНЫ 1904-1905 гг.

В предвидении войны с Японией русское правительство наметило большую программу усиления флота, укрепления Дальневосточного морского театра. Это коснулось и медицинской службы. Основным направлением подготовки медицинской службы к войне было совершенствование ее боевой организации на кораблях и корабельных соединениях на случай их длительных самостоятельных плаваний. На всех кораблях I ранга по штату полагалось иметь по два врача и по два фельдшера, на кораблях II ранга — по одному врачу и фельдшеру. На миноносцах, канонерских лодках и других малых кораблях ни врачей, ни фельдшеров штатами не предусматривалось и только в исключительных случаях длительных плаваний считалось возможным временное прикомандирование фельдшера. На соединении миноносцев существовала должность отрядного врача. Санитары судовые, согласно пункту 21 объяснений в табеле комплектации на 1904 год, определялись так: на корабли с командой от 50 до 100 чел. — по одному, от 150 до 300 чел. — по два, от 300 до 450 чел. — по три и от 450 чел. и более — по четыре санитара. На корабли с командой менее 50 чел. санитары назначались в случае посылки таких кораблей в заграничное плавание.

Специальной комиссией были отобраны два парохода для переоборудования их с началом войны в госпитальные суда. Планировались мероприятия для приема раненых на берегу, а также создание плавучих «санитарных караванов» для внутрипортовых перевозок, увеличение коек в существующих госпиталях и развертывание некоторых новых госпиталей и лазаретов. К началу войны имелся морской госпиталь во Владивостоке на 120 коек, число их возросло затем до 426. В Порт-Артуре было два лазарета и с началом войны открыт госпиталь на 200

коек, кроме того было организовано до 10 временных лазаретов на берегу.

Вместе с тем, анализируя подготовку медицинской службы, можно видеть, что характер и масштабы предстоящей войны в должной мере не учитывались. Недостаточным было планируемое количество госпитальных коек (особенно в главной базе флота — Порт-Артуре), не имелось единого плана мобилизационного развертывания, медицинский состав не был приписан к своим учреждениям, отсутствовали запасы предметов хозяйственного и медицинского снабжения. Неудивительно поэтому, что перевод медицинской службы на военные рельсы с началом войны осуществлялся крайне неорганизованно, весьма медленно увеличивалось количество госпитальных коек, остро ощущался недостаток медицинского персонала. Все эти трудности во много крат возросли после того, как был блокирован Порт-Артур. Указание о формировании госпитальных судов «Ангара» и «Казань» поступило только через пять месяцев после начала войны. Работа эта натолкнулась на массу трудностей: недостаток рабочей силы, загруженность ремонтных мастерских, отсутствие подготовленного медицинского персонала. Дошло до того, что средства на оснащение судов собирались путем пожертвований. Больше организованности проявило общество Красного Креста. Принадлежавшее ему госпитальное судно «Монголия» вошло в строй раньше других.

Война началась с вероломного нападения японского флота на русскую эскадру в Порт-Артуре в ночь с 8 на 9 февраля 1904 года. В результате неожиданной атаки были значительно повреждены эскадренные броненосцы «Ретвизан», «Цесаревич» и крейсер «Паллада». Днем к Порт-Артуру подошли главные силы японского флота и завязали бой с кораблями Тихоокеанской эскадры. Небольшие санитарные потери на эскадре позволили медицинской службе (возглавлял ее известный морской врач А. А. Бунге) справиться со своей задачей без особого напряжения. Одновременно события развернулись в корейском порту Чемульпо, где находился крейсер «Варяг» и

канонерская лодка «Кореец». Бой их с целой неприятельской эскадрой — блестящий подвиг русских моряков. Менее чем за час боя крейсер выпустил по неприятельским кораблям 1015 снарядов. В описании очевидцев встает страшная картина разрушений и потерь; корабли были буквально изрешечены неприятельскими снарядами, оказался поврежденным лазарет. В этом же бою было убито 33 и ранено 92 человека. Медицинская служба крейсера (старший судовой врач М. Н. Храбростин) работала под стать всему экипажу корабля. Когда, по возвращении в Чемульпо, на крейсер прибыли врачи с иностранных кораблей, находившихся в этом порту, они констатировали, что только единичным раненым не была оказана необходимая помощь.

Так было и на других кораблях. В. С. Кравченко — врач крейсера «Аврора», на котором в Цусимском бою было 83 раненых, писал: «Несмотря на массу раненых, ни один не ускользнул от моего осмотра и не был потерян от недостатка в медицинской помощи».

В ходе Русско-японской войны впервые были использованы возможности рентгеновского исследования в боевой обстановке. Военно-медицинская академия организовала вечерние занятия для военных врачей по изучению только что открытых методов рентгенодиагностики. Это позволило в короткие сроки внедрить в армии и на флоте методику рентгеноскопии при лечении огнестрельных ранений и переломов костей. Рентгеновские установки широко использовались на судах 1-й и 2-й Тихоокеанских эскадр. Судовой лазарет крейсера «Аврора» располагал двумя круксовыми трубками (так тогда назывались рентгеновские трубки), штативом и экраном для просвечивания. Во время Цусимского сражения судовой врач крейсера В. С. Кравченко сделал 40 рентгенограмм пострадавшим, что позволило ему выявить локализацию инородных тел (осколков снарядов и др.). По его свидетельству, очень удобными оказались тампоны, пропитанные йодоформом, введенные в глубь раны. «Они не просвечивались, были видны темным пятном

и давали возможность превосходно ориентироваться относительно отношения раны, осколков и направления раневого канала». Таким образом, судовой врач Кравченко первый применил на боевом корабле рентгеновский метод диагностики при огнестрельных ранениях. В экспозиции Военно-медицинского музея находится рентгеновский аппарат, который был использован в Русско-японскую войну для диагностики ранений и переломов.

В последующие месяцы флот вел повседневную боевую деятельность и потери не были особенно большими. Но даже и в этих условиях остро ощущался недостаток коечной сети в Порт-Артуре. Была предпринята попытка использовать госпитальные суда и даже неприспособленные пароходы при стоянке на внутреннем рейде в качестве дополнительных госпитальных коек.

Общее число береговых госпитальных коек к концу осады достигало 6670 (из них на долю флота приходилось 1800), в то время как число больных и раненых доходило до 13681. Неудовлетворительные условия в лечебных учреждениях привели к высокой летальности: среди раненых офицеров до 11,1 %, среди солдат — 10,7 %. Значительные потери в людях сопровождали попытку кораблей 1-й Тихоокеанской эскадры прорваться из Порт-Артура во Владивосток. В этом бою, известном как «бой в Желтом море у Шантунга», было убито 92 и ранено 468 человек. Раненые были почти на всех кораблях. Больше всего на эскадренном броненосце «Ретвизан» — 104 человека. В составе эскадры находилось госпитальное судно «Монголия», использовать которое, однако, не удалось, так как во время боя оно было оттеснено от эскадры противником и практически обречено на бездействие, а по окончании боя передать на него раненых тоже не удалось из-за угрозы нового нападения японцев. После этого боя только часть кораблей возвратилась в Порт-Артур; раненые на остальных кораблях попали в различные иностранные порты, где эти корабли были интернированы вместе с экипажами. Вскоре после этого сражения состоялось

другое, где потери были еще большими; в Корейском проливе корабли Владивостокского отряда встретились с превосходящими силами японского флота. Потери на крейсерах составили 668 человек. Медицинская служба работала на этих кораблях на полуразрушенных перевязочных пунктах до полного изнеможения. Врач крейсера «Рюрик», будучи сам безнадежно раненым, заявил своим коллегам: «Я уже не живой человек и хочу умереть на «Рюрике» вместе с ним, вы спасайте других, кого еще можно спасти».

Для работы в береговых условиях уже в первые месяцы войны сначала во Владивостоке, затем в Порт-Артуре, где санитарные потери были особенно велики, создаются нештатные «санитарные отряды». В составе каждого такого отряда были врачи, фельдшера, санитары и санитары-носильщики. В качестве транспортных средств использовались тележки-рикши и носилки на колесах. Впервые в мировой практике в этих отрядах были применены сопроводительные знаки для раненых (полосы красного кумача для тяжелораненых и белого — для лиц, имеющих легкое ранение). Персоналу санитарных отрядов приходилось выполнять самые разнообразные функции, начиная от оказания медицинской помощи раненым и их эвакуации, до повседневного медицинского обслуживания и проведения санитарно-гигиенических и противоэпидемических мероприятий. Деятельность порт-артурского отряда, обеспечившего оказание помощи более чем 2000 раненым и принявшего около 10000 больных, неоднократно отмечалась руководителем обороны генералом Р. И. Кондратенко.

Работа медицинского персонала 2-й Тихоокеанской эскадры в Цусимском сражении (14–15 мая 1905 года) составляет часть подвига, который совершили русские моряки, показавшие в этом неравном бою беспримерную стойкость и мужество.

Воспоминания его участников (судовых врачей крейсера I ранга «Аврора» В.С. Кравченко, крейсера I ранга «Владимир Мономах» К.А. Заржецкого, судового фельдшера эскадренного броненосца «Ослябя» Савина и других) позволяют воссоздать

картину этой трагической эпопеи.

Медицинской службе пришлось столкнуться буквально со всеми трудностями, которые только могут быть в морском бою. На крейсере II ранга «Жемчуг» снаряд разорвался в главном перевязочном пункте, убив там большую часть раненых и медицинского персонала. На осколки, пролетавшие через медицинские помещения, вообще перестали обращать внимание. Перевязочные пункты постоянно были заполнены дымом от пожаров; на эскадренном броненосце «Сисой Великий» от отравления погибли оба врача. Штормило, волны непрерывно захлестывались в многочисленные пробоины корпуса, помощь оказывали, стоя по щиколотку в холодной воде. Медицинскому персоналу самому приходилось бороться за живучесть своих постов: тушить пожары, откачивать воду, исправлять повреждения электропроводки. От грохота орудий люди глохли и теряли голос. Корабли непрерывно содрогались от взрывов неприятельских снарядов и стрельбы собственной артиллерии. Проблемой становилось надежно закрепить раненого на операционном столе.

Большую роль играла тщательная предварительная подготовка к работе по оказанию помощи на кораблях. В дополнение к имевшимся индивидуальным пакетам военного образца на все башни и батареи раздали мешки с дополнительными перевязочными пакетами. Это было крайне необходимо ввиду множественности и обширности ранений. Санитары-носильщики обеспечивали самую быструю доставку раненых на перевязочные пункты. Сами перевязочные пункты были хорошо оснащены, имели аварийное освещение. Офицерские каюты были подготовлены для размещения раненых после оказания им медицинской помощи. Предусматривалась возможность смены помещений в ходе боя; для всего медицинского имущества были заранее подготовлены ящики с ручками.

Количество раненых на большинстве кораблей было весьма значительным (83 человека на крейсере I ранга «Аврора», 43 — эскадренном броненосце «Орел», 51 — на крейсере

I ранга «Адмирал Нахимов»), большая часть из них тяжелые. Максимальное количество санитарных потерь на отдельных кораблях достигало 30 % от численности экипажа; при этом 55 % из них могли передвигаться самостоятельно, а 45 % нуждались в транспортировке по кораблю. Большое количество раненых оказывалось среди спасенных с гибнущих кораблей. Ввиду большого наплыва раненых на перевязочные пункты приходилось ограничиваться оказанием только первой врачебной помощи. Из неотложных пособий на отдельных кораблях производились только простейшие хирургические вмешательства, а именно: ревизия ран, удаление инородных тел, костных обломков, обработка ожогов, борьба с шоком и наложение иммобилизирующих повязок; тем не менее, ни один раненый не был потерян от недостатка медицинской помощи.

Сложной проблемой была эвакуация раненых с гибнущих кораблей, так как большая часть плавсредств была утрачена. Когда гибель корабля была неотвратимой, раненых привязывали к пробковым койкам и в таком виде спускали в море.

Оказавшись в плену, судовые врачи всячески стремились не оставлять своих раненых, добивались улучшения условий их содержания и оказания им необходимой помощи.

Медицинская служба 2-й Тихоокеанской эскадры понесла в Цусимском сражении большие потери. Погиб весь медицинский персонал эскадренных броненосцев «Князь Суворов», «Император Александр III», «Бородино», «Ослябя» и многих других кораблей[1]. Весьма поучительна судьба сопровождавших 2-ю Тихоокеанскую эскадру госпитальных судов «Орел» и «Кострома»: спустя четыре часа после начала сражения в Корейском проливе, не приняв на борт ни одного раненого,

---

[1] Общие потери в личном составе в Цусимском сражении составили 5848 чел., из них ранеными — 803. За все морские сражения (бои) Русско-японской войны санитарные потери достигли 2173 чел., а общие — 7717. Общие потери в японском флоте в Цусимском сражении составили 531 чел., из них ранеными 418, за всю войну соответственно 3674 и 1787 чел.

они были задержаны японским вспомогательными крейсерами под предлогом незначительного нарушения правил Женевской конвенции. Этим лишний раз была продемонстрирована та истина, что госпитальные суда в современных условиях не могут действовать в составе корабельных соединений, столь отличных от них по своим тактико-техническим данным. Госпитальные суда связывали эскадру, демаскировали ее, а в нужный момент оказались неспособными выполнить свою задачу. Госпитальное судно «Орел» сыграло роковую роль в Цусимском сражении. Будучи ярко освещенным, оно было обнаружено японской разведкой, и в связи с этим был сделан вывод о наличии поблизости русской эскадры.

Русско-японская война являлась, по мнению многих исследователей, самой неудачной войной России. Война вошла в историю как первая война «машинного периода», когда, из-за появления более совершенного оружия, увеличилось число огнестрельных ранений. Медицинское обеспечение русской армии во время войны отразило общую недооценку командованием сил противника.

В управлении медицинской службой действующих войск не было должного единства, а ее структура не отличалась от прежних войн. Раненые передавались по цепочке: передовой перевязочный пункт полка — головной перевязочный пункт дивизии — полевой подвижный госпиталь — сводные госпитали. Эвакуация, как и прежде, была оторвана от лечения, а войсковые этапы — от армейских. Все военно-врачебные заведения подразделялись на войсковые и подчиненные органам полевого управления. Врачебным персоналом русская армия была обеспечена. В район военных действий прибыли врачи и студенты Императорской военно-медицинской академии.

В ходе войны был реализован ряд заметных улучшений в организации военно-врачебного дела. Громоздкие военно-временные госпитали на 630 мест были заменены мобильными и легко управляемыми полевыми подвижными на 210 мест. Были созданы «слабосильные команды», введены штатные

военно-санитарные транспорты и штатные эвакуационные комиссии. Качественно улучшилась первая помощь раненым. Впервые официально были введены такие понятия, как само- и взаимопомощь, обеспеченные принятием на снабжение индивидуальных «антисептических» перевязочных пакетов. Кроме того, первую помощь оказывали полковые и дивизионные носильщики, снаряженные специальными сумками. Именно в эту войну возник термин «гнезда раненых», т. е. места, где временно сосредоточивались вышедшие или вынесенные из боя раненые. Впервые в диагностических целях была применена рентгеновская аппаратура.

Эвакуация раненых в глубь России осуществлялась постоянными или временными санитарными поездами. Крупные военно-сводные госпитали являлись стационарными, хорошо оснащенными и могли принимать на все виды лечения значительно больше раненых и больных, чем ранее. Впервые определилась специализация тыловых госпиталей: в Харбине выделялись хирургические госпитали и сводный госпиталь для офтальмологических и ЛОР-больных. При этом терапевтических госпиталей, за исключением небольшого числа инфекционных, не открывалось, что объяснялось низкой заболеваемостью военнослужащих и слабым развитием острозаразных болезней. Этому способствовала активная деятельность медиков по санитарно-эпидемиологическому обеспечению армии.

В годы войны медицинская служба приобрела большой опыт медицинского обеспечения боевых действий военно-морского флота. В медицинском обеспечении войны на море были отмечены недостаток госпитальных мест, отсутствие единого для всего флота плана мобилизационного развертывания сил и средств медицинской службы. Для эвакуации и лечения раненых было приспособлено и успешно работало несколько пароходов и госпитальных судов. В то же время госпитальные суда использовались как стационары, не выполняя функции по снятию раненых с гибнущих боевых кораблей. Большое значение в организации оказания медицинской помощи сыграло обеспече-

ние матросов достаточным количеством индивидуальных перевязочных средств, слаженная работа санитаров-носильщиков, хорошее оснащение перевязочных пунктов. Опыт медицинского обеспечения сил флота во время войны был внимательно проанализирован и нашел отражение в изданном впоследствии «Санитарном отчете по флоту за Русско-японскую войну 1904-1905 гг.».

Литература и источники

Боткин Е. С. Свет и тени русско-японской войны 1904–1905 гг. — СПб., 1907.

Будко А. А., Быков И. Ю., Селиванов Е. Ф., Шабунин А. В. История военной медицины России. — СПб., 2006. — С. 378–408.

Будко А. А., Селиванов Е. Ф. Военная медицина России в войне с Японией в 1904–1905 гг. // Воен.-ист. журн. 2004. № 6.

Война с Японией 1904-1905 гг.: Санитарно-статистический отчет. — Пг., 1914.

Вреден Р. Р. Из наблюдений хирурга в русско-японскую войну // Русский врач. 1905. № 50.

Зуев К. И. Индивидуальный пакет и готовые повязки // Воен.-мед. журн. 1909. Май.

Осадчий А. С. «Аврора» в Цусимском сражении (по воспоминаниям старшего врача крейсера В. Кравченко) // Вестник морского врача. — Севастополь, 2007. № 4. С. 13–21.

Павлов Е. На Дальнем Востоке в 1905 году: Из наблюдений во время войны с Японией. — СПб., 1910.

Потираловский П. П. Эвакуация в современную войну // Воен.-мед. журн. 1908. Апрель.

Пятидесятилетие Общества морских врачей в Санкт-Петербурге. 1858–1908. — СПб., 1909.

Санитарный отчет по флоту за русско-японскую войну 1904–1905 г. — Кронштадт, 1915.

Сосин В. В. История военно-морской медицины русского и советского Военно-Морского Флота. — М.: Воениздат, 1992.

Сосин В. В. История отечественной военно-морской медицины в датах и фактах. — СПб., 1996.

Шестов В. И. Материалы к истории отечественной военно-морской медицины. — Л.: ВММ МО СССР, 1969.

В. Б. Прасников

АНАЛИЗ ДОСТОИНСТВ И НЕДОСТАТКОВ КРЕЙСЕРОВ ТИПА «ДИАНА» ПО ОПЫТУ ИХ ЭКСПЛУАТАЦИИ И БОЕВОГО ПРИМЕНЕНИЯ

Регулярному Военно-Морскому Флоту России в этом году исполняется 320 лет. В отечественный истории сила флота всегда определялась не только количеством вложенных в него средств, но также продуманностью и точностью поставленных перед ним задач. В финских, або-аландских и стокгольмских шхерах галерный флот Петра I с успехом противостоял неповоротливым шведским кораблям. Для утверждения России на Черном море Екатерина II создала мощный парусный флот. Его главную силу составляли линейные корабли и фрегаты. При генерал-адмирале Великом князе Константине Николаевиче строились маломореходные канонерские лодки и мониторы для защиты Кронштадта и столицы, а также быстроходные корветы и клипера для крейсерских операций на океанских коммуникациях Англии — в то время главного политического и военного противника России. В конце XIX века идея океанской крейсерской войны против более сильного противника считалась по-прежнему актуальной, а для ее осуществления требовались специализированные крейсера, получившие неофициальное название «истребителей торговли».

Согласно принятой в 1895 году кораблестроительной программе, предусматривалось построить три бронепалубных крейсера океанского плавания, уменьшенного по сравнению с броненосными крейсерами типа «Рюрик» водоизмещения[1]. Для успешных действий на коммуникациях противника новым «истребителям торговли» требовалась максимальная скорость 19–20 узлов, сильное артиллерийское вооружение, большая дальность плавания и высокая автономность.

Надо отметить, что отечественные кораблестроители с поставленной задачей справились, и Российский флот получил

серию вполне современных для того времени кораблей, тактико-технические элементы которых почти полностью соответствовали техническому заданию.

Поэтому вызывают недоумение постоянно повторяющееся в отечественной военно-технической литературе критические высказывания о крейсерах типа «Диана». Так, по мнению авторов вышедшей в 2009 году монографии «Богини отечественного флота «Аврора», «Диана», «Паллада» «крейсера не имели практически никаких достоинств… они оказались тихоходными и большими… не годились ни для одной из ролей, для которых планировались… крейсера устарели уже на стапелях»[2]. Действительно, крейсерам типа «Диана» во время Русско-японской войны 1904–1905 годов, в отличие от своих «старших братьев» «Рюрика», «России» и «Громобоя», входивших в знаменитый Владивостокский отряд крейсеров, не довелось участвовать в набеговых операциях на японские морские коммуникации. Но это явилось, в первую очередь, следствием того, что командование 1-й Тихоокеанской эскадры тактически неграмотно распорядилось вверенным ему корабельным составом, и в Порт-Артуре остались созданные для действий на коммуникациях противника эскадренные броненосцы (а по сути, броненосные крейсера) «Пересвет»[3] и «Победа», крейсера «истребители торговли» «Диана» и «Паллада».

Несостоятелен также и тезис о том, что крейсера типа «Диана» якобы «безнадежно уступали по всем характеристикам крейсерам 1 ранга программы 1898 г.»[4], под которыми подразумеваются «Аскольд», «Богатырь», «Варяг» и «Баян». Что касается последнего, то это был первый в отечественном флоте быстроходный башенный броненосный крейсер, и сравнивать его с бронепалубными крейсерами некорректно. С позиций сегодняшнего дня можно утверждать, что не оправдали себя не построенные по программам 1895 и 1898 годов конкретные корабли, а не оправдала себя сама концепция бронепалубного крейсера I ранга[5] — крупного (водоизмещение более 5000 т),

хорошо вооруженного, но слабозащищенного корабля.

По опыту морских сражений первой половины XX века можно с полной уверенностью утверждать, что война и только война на практике проверяет правильность довоенных теоретических воззрений на способы и методы ведения боевых действий на море и отвечающую этим воззрениям научно-техническую политику в области кораблестроения. Опыт морских битв Русско-японской войны 1904–1905 годов со всей очевидностью показал нецелесообразность постройки крупных бронепалубных крейсеров[6].

Не случайно по опыту Русско-японской войны все ведущие морские державы отказались от строительства подобных кораблей, а применение на крейсерах начиная с 1906 года паротурбинных установок сделало все ранее построенные корабли данного класса морально и физически устаревшими.

Таким образом, главным, принципиальным и, к сожалению, неустранимым недостатком крейсеров типа «Диана» явилось несоответствие оперативно-тактических взглядов высшего руководства Российского императорского флота, в соответствии с которыми вырабатывалось техническое задание на их проектирование, разрабатывался проект и осуществлялась постройка крейсеров типа «Диана», реалиям морских сражений Русско-японской войны 1904–1905 годов.

Японский флот имел более сбалансированные крейсерские силы. Их основу составляли восемь броненосных крейсеров. Все они имели башенное расположение артиллерии главного калибра (203–254 мм) и могли эффективно использоваться совместно с броненосцами. Это и произошло в сражениях 28 июля 1904 года в Желтом море и 14–15 мая 1905 года при Цусиме. Японские броненосные крейсера в буквальном смысле были собраны «с бору по сосенке»: четыре корабля построены в Англии, два корабля — в Италии, по одному в Германии и Франции. В то же время по своим тактико-техническим элементам они вполне соответствовали своему назначению — действовать совместно с броненосцами в составе эскадры.

Что касается отечественных броненосных крейсеров, то они, в отличие от японских, не предназначались для участия в эскадренном сражении[7].

Лучшие японские бронепалубные крейсера «Касаги», «Читосе», Такасаго», «Иосино», получившие у русских моряков прозвище «собачки», очень активно использовались в ходе Русско-японской войны. Они несли дозоры у Порт-Артура, осуществляли дальнюю разведку в сражениях 28 июля 1904 года в Желтом море и 14–15 мая 1905 года при Цусиме. Командование японским флотом опасалось более крупных и превосходивших их по вооружению русских бронепалубных крейсеров и предпочитало держать свои крейсера на солидном расстоянии от русских кораблей. Грамотно используя свое численное превосходство, японские бронепалубные крейсера приняли активное участие в поисках и уничтожении одиночных кораблей разгромленной в Цусимском сражении 2-й Тихоокеанской эскадры.

23 августа 1905 года в американском городе Портсмут был подписан мирный договор между Россией и Японией. Русской делегации удалось отклонить наиболее унизительные японские требования, например о выплате контрибуции в размере трех миллиардов рублей, передачи Японии всех русских корабли, укрывшихся (интернированных) в иностранных портах[8].

Окончание войны застало «Диану» интернированной в Сайгоне, куда она прорвалось после сражения в Желтом море. «Аврору» вместе с «Олегом» и «Жемчугом» интернировали в Маниле после Цусимского сражения. «Паллада» находилась в полузатопленном состоянии во внутренней гавани ставшего японским Порт-Артура[9].

За годы войны крейсера типа «Диана» ни разу не использовались по своему основному предназначению «истребителей торговли», а их участие в сражениях в Желтом море и Цусимском со всей очевидностью доказало порочность концепции слабо бронированного крейсера большого водоизмещения, когда каждое попадание снаряда даже

небольшого калибра приводило к серьезным повреждениям и гибели личного состава. Но несмотря ни на что «Аврора» и «Диана» уцелели в морских сражениях Русско-японской войны. И это говорит о том, что системный недостаток, заложенный еще на этапе выдачи технического задания на проектирование крейсеров типа «Диана», все же отчасти компенсировался и определенными достоинствами.

Высокими техническими характеристиками обладала паросиловая установка корабля. В ее конструкции нашли отражение все новейшие усовершенствования того времени. После устранения «детских болезней» она была надежна, проста в обслуживании, могла работать с большими перегрузками. Вот как описывает работу машин «Авроры» в ходе Цусимского боя старший врач крейсера «Аврора» В. С. Кравченко: «Машины работали без отказа, давая все, что они должны были дать. А раздергивали их вовсю. Как с двух часов дня посыпались беспрерывные приказания, так они и продолжались до поздней ночи. Со 125–130 оборотов командовали сразу на стоп, а тогда тотчас же на задний ход — едва успевали переводить кулисы. Эта частая и быстрая перемена ходов страшно вредна механизмам, но они ни разу не сдали, ничего не сломалось, подшипники не разогревались, пар не садился… Нужно отдать должную справедливость господам судовым инженер-механикам»[10]. Какова максимальная скорость, которую развила «Авроры» в ходе Цусимского сражения? По мнению В. С. Кравченко, «не менее 17 узлов»[11]. По данным, приведенным Л. Л. Поленовым, — до 17–18 узлов[12]. Обеспечить и поддерживать такую скорость после беспримерного семимесячного перехода помогла только защита корпуса от обрастания медными листами, а также высокая надежность котлов и механизмов отечественного производства.

Часто критике подвергается первоначальное артиллерийское вооружение крейсеров типа «Диана», состоявшее всего из восьми орудий калибра 152 мм и 24 орудий калибра 75 мм. Этому есть свое объяснение.

Готовясь к решительному артиллерийскому бою на короткой дистанции 15–20 кабельтовых, командование Российского флота делало ставку на бронебойные снаряды, способные пробивать наиболее толстую броню и поражать жизненно важные части корабля противника, прежде всего погреба боезапаса и машинно-котельные установки. Предполагалось, что открыв огонь из 152-мм орудий, крейсер будет продолжать сближаться с противником и в действие вступят, засыпая противника снарядами, обладавшие в два раза большей скорострельностью многочисленные 75-мм орудия. Затем в бой вступали расчеты 37-мм орудий, не исключалась даже вероятность потопления корабля противника ударом таранного форштевня.

В реальности в Цусимском сражении японцы открыли огонь с дистанции 38–43 кабельтовых и только в некоторые моменты она сокращались до 11–18. Разумеется, в этих условиях 75-мм артустановки в эскадренном бою были практически бесполезны[13]. Поскольку архитектура крейсеров типа «Диана» допускала возможность замены и перестановки орудий, то по опыту Русско-японской войны на «Диане» и «Авроре», за счет сокращения числа 75-мм орудий с 24 до 20 и снятия бесполезных 37-мм орудий, число 152-мм орудий было увеличено до десяти. В 1915 году в ходе ремонта на «Диане» установили десять новейших 130-мм орудий, а на «Авроре» в 1916 году число 152-мм орудий увеличили до четырнадцати, т. е. в 1,8 раза по сравнению с первоначальным проектом.

Как уже отмечалось, после Русско-японской войны 1904–1905 годов произошло стремительное моральное старение крейсеров типа «Диана», впрочем, как и подавляющего большинства кораблей других классов. Крейсера фактически потеряли боевую ценность и могли использоваться только против своих «ровесников» или более слабых кораблей противника.

При возрождении отечественного флота после Русско-японской войны возникла необходимость в мореходном, вместительном, обладающим высокой автономностью и в то же

время достаточно простом в обслуживании учебном корабле. Крейсера типа «Диана» как нельзя лучше подходили на эту роль. Это и предопределило дальнейшую службу крейсеров в межвоенный период — в качестве учебных кораблей. Именно возможность использования безнадежно устаревшего крейсера в качестве учебного корабля сохранила для нас в далеком 1922 году легендарную «Аврору» как памятник истории отечественного кораблестроения.

---

[1] *Моисеев С. П.* Список кораблей русского парового и броненосного флота с 1861 по 1917 г. — М.: Воениздат, 1948. С. 17.

[2] *Новиков В., Сергеев А.* Богини отечественного флота. «Аврора», «Диана», «Паллада». — М.: Яуза, Эксмо, 2009. С. 126.

[3] При повторном зачислении в состав Балтийского флота 24.03.1916 г. классифицирован как крейсер. См.: Бережной С. С. Броненосные и линейные корабли: Справочник. — М.: Воениздат, 1997. С. 37.

[4] *Новиков В., Сергеев А.* Богини отечественного флота. «Аврора», «Диана», «Паллада». — М.: Яуза, Эксмо, 2009. С. 127.

[5] По классификации, принятой в 1892 г., броненосные и большие бронепалубные крейсера относились к подклассу «крейсера I ранга». Данная классификация не соблюдалась даже в официальных документах Морского министерства, где крейсера разделялись на «броненосные» и «бронепалубные». См.*: Моисеев С. П.* Список кораблей русского парового и броненосного флота с 1861 по 1917 г. — М.: Воениздат, 1948. С. 29.

[6] *Шершов А. П.* История военного кораблестроения. — М.; Л.: Изд. НКВМФ СССР, 1940. С. 163.

[7] *Титушкин С. И., Прасников В. Б.* Корабельная артиллерия в русско-японской войне 1904-1905 гг. // Судостроение. 2004. № 3 С. 71.

[8] *Федоров В. А.* История России. 1861–1917: Учебник для вузов. — М.: Высшая школа, 2003. С. 225.

[9] 12 сентября 1905 г. японцы подняли частично затопленный крейсер «Паллада» с грунта во внутренней гавани Порт-Артура. После этого его ремонтировали в течение пяти лет. Крейсеру было присвоено имя «Цугару», и он 10 лет служил учебным кораблем. Потоплен как мишень в 1924 г. См.: Сулига С. В. Корабли русско-японской войны: Справочник. — М.: Арсенал, 1993. С. 21.

[10] *Кравченко В. С.* Через три океана. Воспоминания врача о морском походе в Русско-японскую войну 1904–1905 годов. — СПб.: Гангут, 2002. С. 160.

[11] Там же. С. 147.

[12] *Поленов Л. Л.* Крейсер «Аврора». — Л.: Судостроение, 1987. С. 116.

[13] *Титушкин С. И., Прасников В. Б.* Корабельная артиллерия в русско-японской войне 1904-1905 гг. //Судостроение. 2004. № 3 С. 72.

С. Е. Виноградов

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ АРТИЛЛЕРИЙСКОГО КОМПЛЕКСА КРЕЙСЕРОВ «АВРОРА» И «ДИАНА» В ХОДЕ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Вопрос о генезисе и совершенствовании артиллерийского комплекса крейсеров «Аврора» и «Диана» в 1897–1917 гг. имеет определенную историческую значимость, поскольку его отдельное исследование позволяет не только полнее представить фактическую суть данного явления, но и лучше понять уровень конструктивного предвидения русских моряков и инженеров в отношении перспективы идей, заложенных в крейсера типа «Диана» при их создании.

К моменту вступления в Первую мировую войну крейсеров «Аврора» и «Диана» оба они являлись в достаточной степени устаревшими кораблями, построенными на рубеже XIX–XX столетий в соответствии с реализацией идеи крейсерской войны на коммуникациях вероятного противника, как тогда полагали — Великобритании. Корабли предполагались как быстроходные бронепалубные крейсера с сильным артиллерийским вооружением и вошли в состав судостроительной программы 1895 г., рассчитанной на семь лет и предусматривавшей, кроме прочего, создание шести «истребителей торговли».

Кратко упомянем о становлении и развитии проекта артиллерийского вооружения крейсеров типа «Диана», формировавшегося в соответствии с их оперативно-тактическим предназначением. В 1895 г. в итоге конкурса проектов, несмотря на достаточно глубокую проработку, ни один из них, как отмечалось в вердикте комиссии Морского Технического комитета (МТК) не мог «подлежать немедленной постройке без внесения изменений»[1]. Дальнейшее проектирование бронепалубного океанского крейсера поручили Балтийскому заводу морского ведомства. В качестве основного прототипа было предписано избрать английские крейсера типа «Астрея»,

но «с артиллерией, сосредоточенной всецело на верхней палубе»[2].

В мае 1895 г. завод представил в МТК эскизный проект 20-узлового крейсера в четырех вариантах. При этом инженеры завода отступили «от предписанного в качестве прототипа английского крейсера “Астрея”, поскольку последний среди других новейших крейсеров разных наций не представляет собой тип наивыгоднейший…»[3]

Выбор МТК пал на четвертый, наибольший по водоизмещению вариант (6000 т), представлявший собой своеобразный аналог новейшего британского 19-узлового крейсера «Тэлбот», вооруженного двумя 8-дм (203-мм) орудиями в оконечностях и восемью 6-дм (152-мм) пушками на верхней палубе. В процессе детальной проработки проекта русского крейсера для обеспечения однородности его главного калибра концевые 8-дм орудия заменили на 6-дюймовые[4]. В ноябре 1895 г. были выданы наряды на постройку в эллингах Галерного острова двух однотипных крейсеров — «Паллады» и «Дианы»[5].

В процессе детализации проектных решений определился оптимальный состав артиллерии главного калибра. Пересмотрев ранее представленный эскизный проект, в МТК пришли к выводу, что наиболее выгодным решением будет установка шести 6-дм орудий в 45 калибров длиной и такого же количества 120-мм орудий системы Канэ взамен планировавшихся десяти 6-дюймовок, а в качестве противоминной артиллерии — двадцать 47-мм и восемь 37-мм пушек Гочкиса. Однако поскольку вскоре стало ясно, что 47-мм орудия утратили свое значение как эффективное средство борьбы с миноносцами противника, их заменили на двадцать 75-мм пушек системы Канэ в 50 калибров длиной, существенно превосходивших прежние по могуществу боеприпасов. Замене подлежали и 120-мм пушки.

Окончательно состав артиллерии определился из десяти 6-дм, двадцати 75-мм и восьми 37-мм орудий. Когда спустя некоторое время обнаружилась весовая перегрузка в 182,5 т, для

ее устранения решили сократить запасы топлива, провизии и уменьшить до восьми число 6-дм орудий. Эти меры были утверждены, причем, вопреки мнению артиллеристов, решили отказаться и от орудийных щитов, что дало экономию веса 9,6 т. В соответствии со спецификацией «крейсера водоизмещением 6630 т» на артиллерию отводилось 5,65 % нормального водоизмещения[6].

Официальная закладка всех трех кораблей серии состоялась в один день – 23 мая 1897 г., а спустя год, в мае 1898 г. в очередной раз подверглись пересмотру состав и расположение артиллерии, не обеспечивавшей, как полагали, надежной защиты от атак миноносцев с кормовых курсовых углов. Учитывая важность этого обстоятельства в свете добавочной функции «несения разведочной службы при эскадре», было решено установить на крейсерах дополнительно по четыре 75-мм орудия. Их расположили — два на спонсонах на верхней палубе в корме, а еще два — в командирской столовой под верхней палубой, где оборудовали специальные бортовые ниши, допускавшие стрельбу прямо по корме.

Окончательно артиллерия крейсеров при их вступлении в строй состояла из восьми 6-дм орудий в 45 калибров системы Канэ производства Обуховского завода (вес снаряда 41,5 кг, начальная скорость 790 м/с, дальность стрельбы на наибольшем угле вертикального наведения + 15° — 53 кабельтова, скорострельность 5 выстрелов в минуту) и двадцати четырех 75-мм орудий в 50 калибров системы Канэ (вес снаряда 4,9 кг, дальность стрельбы на наибольшем угле вертикального наведения +20° — 40 кабельтовых, скорострельность 10 выстрелов в минуту). Боезапас 6-дм калибра состоял из 1414 выстрелов раздельного заряжания, 75-мм — из 6240 унитарных выстрелов. Имелось также восемь мелких 37-мм пушек Гочкиса на боевом марсе фок-мачты, носовом и кормовом мостиках, а также две 63,5-мм пушки системы Барановского для десантных партий. Шестидюймовые орудия группировались в оконечностях корпуса, 75-мм — преимущественно по бортам. Подобное

размещение артиллерии позволяло сосредоточить огонь более тяжелых орудий в основном на носовых и кормовых курсовых углах, что вполне соответствовало представлениям о ведении боевых действий на океанских коммуникациях противника, делая вместе с тем крейсера ограниченно пригодными для эскадренной службы.

Крейсера «Паллада» и «Диана» были представлены на испытания в кампанию 1901 г. Пробные выходы в море начали с «Паллады», испытательные стрельбы которой прошли 11 октября тремя выстрелами из каждого орудия, причем работа самой материальной части не вызвала никаких нареканий. Замечания были высказаны по расположению орудий, в особенности 75-мм, чьи обшитые деревом порты сокращали и без того небольшие сектора обстрела, а верхние крышки полупортиков при обрыве удерживавших их в боевом положении цепочек мешали ведению огня. Однако гораздо более серьезные недостатки были выявлены в устройстве снарядных погребов противоминного калибра, обладавших слабыми теплоизоляцией, вентиляцией и освещением, а главное, по своему объему практически не способных вместить весь 75-мм боезапас. В достаточно категоричной форме данное обстоятельство нашло свое отражение в приемном акте комиссии: «…Если сравнить скупость, с которой в проекте отведено место под погреба, по сравнению с котельными отделениями, например, то приходится прийти к заключению, что при проектировании крейсера артиллерии и ее требованиям не было придано первенствующее значение, которое она должна была бы иметь как главное оружие корабля и для которого сам корабль только служит подвижною платформою…»[7]

Примечательно, что испытания выявили неприятную особенность крейсеров, прямо ставящую под вопрос реализацию их изначальной оперативно-тактической концепции — служить «истребителями торговли», т. е. торгового судоходства потенциального государства-противника. Проблема заключалась в недоборе контрактной скорости

полного хода, значение которой для «Паллады» и «Дианы» составили соответственно 19,17 и 19,0 узла. Подобное сходство результатов ходовых испытаний заставляло подозревать просчеты в обводах корпуса, констатированные комиссией тем, что «в образованиях… корпусов, вероятно, кроется одна и та же ошибка, одинаково сказывающаяся на скоростях обоих крейсеров…»[8]. Картина почти точно повторилась впоследствии и при последующих испытаниях «Авроры», средняя скорость которой составила 18,97 уз, а наибольшая — лишь 19,2 уз[9]. Тихоходность кораблей отразилась на их боевом применении в ходе Русско-японской войны, а также наложила отпечаток на модернизацию артиллерии «Авроры» и «Дианы» уже перед и во время Первой мировой войны.

В мае 1906 г., после возвращения «Авроры» и «Дианы» с Дальнего Востока, крейсера были поставлены в ремонт у Балтийского и Франко-Русского заводов в Петербурге. С кораблей сняли мелкокалиберную артиллерию, отремонтировали 6-дм и 75-мм орудия. Крейсера получили по два дальномера производства британской компании «Барр энд Струд». В августе 1908 г. «Аврора» снова встала в ремонт на Балтийском заводе, продлившийся год. С корабля сняли четыре 75-мм пушки и добавили две 6-дюймовки на место снятых палубных орудийных установок в корме. Всех их оснастили щитами, была также модернизирована система управления огнем[10].

Через год после окончания модернизации «Авроры» в ремонт встала «Диана» (ноябрь 1910 — май 1912 г.). Проплавав кампанию 1912 г. на Балтике, крейсер подлежал переоборудованию в учебно-артиллерийский корабль с вооружением из новейших 130-мм орудий в 55 калибров длиной, которые входили в состав артиллерии строившихся дредноутов и крейсеров. Десять таких орудий должны были поступить на «Диану» к апрелю 1914 г. и устанавливаться на место демонтированных 6-дюймовок. Однако поставка затягивалась, и на корабль, сразу после начала войны летом 1914 г., установили восемь 120-мм имевшихся в наличии орудий системы Канэ.

Эти орудия уже в октябре того же года заменили опять-таки на прежние 6-дюймовки, доведя их число до десяти.

Долгожданные 130-мм орудия «Диана» получила только в начале кампании 1915 г. Причем концевые орудия были сдвинуты к оконечностям таким образом, что в диапазоне курсовых углов 60–120° на цель с каждого борта по противнику могло действовать по шести орудий[11]. Снятые с «Дианы» 6-дюймовки частично пошли на усиление вооружения «Авроры», на которой их число было доведено до четырнадцати — по одной паре орудий добавили на верхней палубе по бортам в носовой и кормовой группе. Из числа наличных 75-мм пушек «Авроры» шестнадцать были сняты вовсе (все десять с батарейной и шесть с верхней палубы). Все эти метаморфозы артиллерии обоих крейсеров были осуществлены в Кронштадте в течение мая — июня 1915 г., куда оба корабля перешли для проведения работ, а также необходимого докования. В итоге артиллерия «Авроры» состояла из четырнадцати 6-дм и четырех 75-мм орудий, «Дианы» – десяти 130-мм и четырех 75-мм[12].

Присоединившись к Действующему флоту соответственно в июле и августе, «Аврора» и «Диана» остаток кампании 1915 г. провели в составе корабельной группировки Або-Оландского района, выходя в прикрытие дозоров, минных постановок и действий тральных сил: малый ход препятствовал их использованию в дальних операциях. В конце ноября оба крейсера возвратились на зимовку в главную базу Балтийского флота Гельсингфорс, где на юте «Авроры» для отпора неприятельским аэропланам установили легкое скорострельное 40-мм зенитное орудие британской компании «Виккерс». Зимой 1915/16 г. зенитное вооружение корабля было дополнено двумя 75-мм «перевернутыми» орудиями на гаубичных станках системы Петроградского Металлического завода (ПМЗ), установленных на мостике перед грот-мачтой. Места установки еще двух подобных орудий были оборудованы на кормовом мостике.

Начало кампании 1916 г. «Аврора» провела во внутреннем

плавании с корабельными гардемаринами, а «Диана» приняла участие в боевом походе совместно с крейсером «Громобой» и восемью миноносцами. Задачей этого рейда был удар по неприятельским силам на коммуникационной линии Швеция ——Германия, по которой противнику доставлялась железная руда. 17 июня с русских крейсеров опознали германские миноносцы прикрытия транспортного конвоя, по которым открыли огонь с дистанции около 40 кабельтовых (70–90 кб), уклонившись одновременно от сосредоточенной торпедной атаки (около 20 торпед) противника[13]. В этом бою «Диана» выпустила суммарно сто три 130-мм снаряда, отметив несколько попаданий в корабли противника, им не подтвержденные. Обстреляв на следующий день ста десятью 130-мм особыми «ныряющими» снарядами с циркуляции неприятельскую подводную лодку, замеченную по перископу, крейсер вместе с «Громобоем» вечером 18 июня вернулся в Гельсингфорс[14].

В июле «Аврору» и «Диану» довооружили 75-мм зенитными орудиями (на каждом корабле их стало по четыре «перевёрнутых» 75-мм орудия системы Канэ на гаубичных станках ПМЗ) и отправили в Рижский залив Моонзундским каналом. Здесь крейсера несли дозорную службу и поддерживали артиллерийским огнем части XII армии, действовавшей на приморском направлении. Новый тип артиллерии многократно включался в боевую работу — оба корабля не раз обстреливали неприятельские аэропланы, а «Диана» 24 августа успешно отразила атаку трех германских самолётов, выпустив шестьдесят девять 75-мм снарядов.

В начале сентября «Аврора» вернулась в Гельсингфорс для подготовки к очередному крупному ремонту, в ходе которого планировалась новая метаморфоза в ее артиллерийском вооружении. Выгрузив в Гельсинфорсе весь боезапас, сняв всю 6-дм и зенитную артиллерию, корабль совершил переход в Кронштадт, а затем в Петроград для капремонта и модернизации. Состав артиллерии крейсера окончательно определился из уже существующих четырнадцати

6-дм орудий Канэ на модифицированных станках с доведенным до 25° углом вертикального наведения, что позволяло рассчитывать на дальность стрельбы до 68 кабельтовых. Причем подобно «Диане» за год до этого, баковое и ютовое орудия были отнесены значительно далее в оконечности, так что в диапазоне курсовых углов 30–150° (до этого 60–120°) на цель с каждого борта по противнику могло действовать восемь орудий. К ним добавлялся достаточно сильный комплекс противовоздушной артиллерии из шести 76-мм специализированных зенитных орудий отечественной конструкции Лендера — Тарновского, наиболее совершенных в то время. Две зенитки устанавливались на кормовом мостике, три — на крыше кормовой надстройки и одна — на полубаке. С этим составом артиллерии «Аврора» вступила в строй в конце 1917 г., однако повоевать ей уже не довелось.

«Диана» прошла кампанию 1917 г. с артиллерией в неизменном составе — десять 130-мм палубных и четыре 75-мм «перевернутых» орудий системы Канэ на станках ПМЗ[15]. 3 октября, в разгар боев за Моонзундскую позицию, «Диана» перешла в Рижский залив и была оставлена вице-адмиралом М. К. Бахиревым для охраны южного входа в Моонзундский канал. На этой позиции крейсер (переночевав за боном у Куйваста) оставался до вечера следующего дня, пока после боя линкоров у южного входа в Моонзунд и потери линейного корабля «Слава» не было приказано отходить каналом в Финский залив и далее в Гельсингфорс[16]. В дальнейшем после перевода в декабре 1917 г. «Авроры» и «Дианы» в Кронштадт, с последней летом 1918 г. были сняты все 130-мм орудия, которые отправили для усиления сухопутной обороны на различные фронты.

Рассмотрение вопроса с артиллерийским вооружением крейсеров «Аврора» и «Диана» в 1897–1917 гг. позволяет сделать ряд выводов. Изначальная концепция двухкалиберного (6-дм и 75-мм) вооружения крейсеров, создаваемых как «истребители торговли», подверглась пересмотру с выявлением

факта их общего несоответствия своему изначальному предназначению. Возвратившиеся с Дальнего Востока в 1906 г. крейсера после проведения необходимого довооружения теперь рассматривались лишь в качестве крупных носителей достаточно многочисленной среднекалиберной артиллерии, чему способствовали их крупные размеры и тоннаж. В силу тихоходности они выступали в лучшем случае в роли точки опоры легких сил в ограниченном водном районе (Або-Оландская позиция, Рижский залив). Крейсера использовались для ближней дозорной службы, борьбы с неприятельскими легкими силами на минно-артиллерийской позиции, отчасти даже в роли кораблей ПВО, что стало дополнительным амплуа учебных кораблей. Со всем этим новым предназначением «Авроры» и «Дианы» артиллерия обоих крейсеров справилась вполне успешно.

---

[1] РГА ВМФ. Ф. 421. Оп. 8. Д. 54. Л. 509.

[2] *Мельников Р.М.* Легендарный крейсер «Аврора» // Судостроение. 1980. № 4. С. 56.

[3] РГА ВМФ. Ф. 421. Оп. 1. Д. 1239. Л. 6.

[4] Т. е. 152,4 мм. В соответствии с правилами, принятыми в Российском Императорском флоте в период создания крейсеров типа «Диана», все артиллерийские калибры свыше 150 мм обозначались в дюймах (1 дм = 25,4 мм).

[5] РГА ВМФ, Ф. 421. Оп. 1. Д. 185. Л. 2, 3.

[6] *Мельников Р. М.* Легендарный крейсер «Аврора» // Судостроение. 1980. № 4. С. 57.

[7] РГА ВМФ. Ф. 421. Оп. 8. Д. 114. Л. 238.

[8] РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 2505. Л. 24, 25.

[9] РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 2699. Л. 25.

[10] *Поленов Л. Л.* Крейсер «Аврора». — Л: Судостроение, 1987. С. 148, 149, 151.

[11] *Черников И. И.* Перевооружение крейсеров в 1906–1916 гг. // Судостроение. 1983. № 3. С. 62.

[12] Всеподданнейший отчет по Морскому министерству за 1915 год. — СПб., 1916. С. 78.

[13] Флот в Первой мировой войне. Под ред. *Н. Б. Павловича. Т. I.* — М: Воениздат, 1964. С. 238.

[14] *Скворцов А. В.* Крейсер «Диана» в годы Первой мировой войны // Судостроение. 2005. № 1. С. 80.

[15] РГА ВМФ, Ф. 479. Оп. 3. Д. 326. Л. 225.

[16] Бахирев М. К. Отчет о действиях Морских сил Рижского залива 29 сентября — 7 октября 1917 года // Морская историческая комиссия. Вып. 1. — СПб.: РГАВМФ, 1998. С. 52.

В. П. Иванов

ПРЕДВОСХИТИВШИЙ ВРЕМЯ: ОФИЦЕР «АВРОРЫ» И. И. ГОЛЕНИЩЕВ-КУТУЗОВ

16 апреля 1813 г. в германском городе Бунцлау скончался спаситель Отечества светлейший князь Михаил Илларионович Голенищев-Кутузов Смоленский. Прах его был перевезен в Санкт-Петербург и захоронен в Казанском соборе. 25 декабря 1837 г., отмечая четверть века со дня изгнания последнего вражеского солдата некогда великой наполеоновской армии с земли русской, у собора в торжественной обстановке состоялось открытие памятника фельдмаршалу работы скульптора Б. И. Орловского. Со смертью Михаила Илларионовича угасла его ветвь по мужской линии, но остались и другие ветви на славном и древнем генеалогическом древе. По-разному сложились судьбы людей, с гордостью носивших фамилию Голенищев-Кутузов и верно служивших Отечеству. Деяния одних вписаны в анналы истории Государства Российского, о других же известно мало. Их вклад в развитие науки, искусства, техники, их биографии позволили бы лучше узнать и понять то уникальное и неповторимое явление на нашей планете, имя которому — Россия.

Попробуем хоть как-то заполнить этот пробел и расскажем о старшем лейтенанте флота Иване Ивановиче Голенищеве-Кутузове.

Он родился 10 февраля (по старому стилю) 1885 г. и принадлежал к числу потомственных дворян Псковской губернии. В 1898 г. Голенищев-Кутузов поступил в Морской кадетский корпус, по окончании которого в январе 1904 г. был произведен в мичманы и зачислен в состав Каспийской флотилии. Этот факт свидетельствует о том, что учебой в корпусе он не блистал, иначе оказался бы в составе более «престижных» Балтийского или Черноморского флотов.

Началась будничная служба, причем не на боевых

кораблях флотилии, а в основном на транспортах и пароходах «Аракс», «Баку», «Красноводск», весь смысл которой состоял в переброске грузов и снаряжения с кавказского берега Каспия на туркестанский и обратно.

Служба, однако, продолжалась недолго, и с 1906 по 1908 г. Иван Иванович числился в отставке «по состоянию здоровья». С лета 1908 г. он снова в списках флотских офицеров. В июле его назначили производителем работ по обзору Финляндских шхер. Предстояло уточнить очертания береговой линии, тщательно промерить и нанести на карту глубины.

В ноябре 1908 г. мичмана Голенищева-Кутузова перевели в Кронштадтский флотский экипаж. В январе 1909 г. для дальнейшего прохождения службы он был назначен на широко известный впоследствии крейсер «Аврора», однако служба по неизвестной причине длилась там весьма недолго, и уже через неделю он оказался на учебном судне «Европа».

Стремясь стать, говоря современным языком, специалистом по минно-торпедному оружию, в октябре 1909 г. Иван Иванович поступил в Минный офицерский класс. После окончания этого учебного заведения он в чине лейтенанта некоторое время служил в Учебно-минном отряде Балтийского флота, приобретая необходимый практический опыт, а в ноябре 1910 г. был переведен в Сибирскую флотилию — так в те годы назывался этот прообраз будущего Тихоокеанского флота, где был назначен минным офицером на крейсер «Жемчуг».

По-видимому, Иван Иванович прекрасно выполнял свои обязанности: его имя мы видим в списках награжденных орденом Св. Станислава 3-й степени (декабрь 1911 г.).

А между тем Европа медленно, но верно катилась к мировой войне. Готовился к ней и Военно-морской флот России, ускорялась реализация кораблестроительных программ.

В апреле 1914 г. лейтенант И. И. Голенищев-Кутузов был переведен на Балтийский флот в 1-й дивизион эскадренных миноносцев «групповым минным офицером», т. е. начальником минно-торпедной службы дивизиона, сам же он был

зачислен в состав экипажа эсминца «Эмир Бухарский».

В Цусимском сражении погибло ядро Балтийского флота. Оставшиеся морские силы были немногочисленными, а программа строительства новых боевых кораблей далека от завершения. Существовало опасение, что немцы, перебросив часть сил флота Открытого моря на Балтику и получив, таким образом, значительное превосходство над российским Балтийским флотом, смогут предпринять морское наступление на Санкт-Петербург. Для защиты столицы начальник оперативного отдела Морского генерального штаба капитан 2 ранга А. В. Колчак разработал план развертывания морских сил в случае войны. Он предусматривал постановку мощных минных заграждений, перекрывающих весь Финский залив от полуострова Порккала-Удд на севере до острова Нарген близ Ревеля, на флангах прикрытых береговыми батареями дальнобойных морских орудий. Если противник все же «прогрызал» эту линию мин, перегораживающих Финский залив, Балтийский флот выставлял новую, отступая к Лужской губе и далее к Кронштадту. Этот оперативный план был утвержден соответствующими приказами начальника Морского генерального штаба и морского министра. Его слабым местом считалось возможность противника скрытно выдвинуть до начала войны свое оперативное соединение для срыва нашей операции по минированию Финского залива. Поэтому предлагалось активизировать все традиционные виды морской разведки, а также привлечь для решения этой задачи недавно появившиеся на флоте новые технические средства — подводные лодки, авиацию, а также создать специальные станции радиотехнической разведки.

В первые часы после объявления общей мобилизации Балтийский флот приступил к реализации намеченного плана. В ночь с 17 на 18 июля 1914 г. минные заградители под прикрытием линейных кораблей, крейсеров, эсминцев и подводных лодок выставили в указанном районе более 2 тысяч мин.

Система минных полей с артиллерийскими батареями на флангах получила название Морской крепости Петра Великого.

Так для Голенищева-Кутузова началась война.

На эскадренные миноносцы, пожалуй, легла основная тяжесть ведения боевых действий на Балтике. Разведка, прикрытие сил флота, постановка минных заграждений, обстрел береговых укреплений противника — везде требовались эсминцы. За образцовое выполнение боевых заданий в марте 1915 г. Голенищев-Кутузов был награжден орденом Св. Анны 3-й степени с мечами и бантом, а в июне того же года — Бухарским орденом Золотой звезды 3-й степени. В декабре 1915 г. «за отличия в службе» его произвели в старшие лейтенанты.

С 1915 г. Иван Иванович уже нес службу «групповым минным офицером» в 4-м дивизионе эскадренных миноносцев и плавал на эсминце «Лихой». Как вдумчивый офицер, он не мог не обратить внимания на то, что эффективность торпедных атак за годы войны существенно снизилась. Надводные корабли (а в те годы основным классом кораблей, предназначенным для торпедных атак, были эсминцы) из-за возросшей огневой мощи артиллерии и высокой точности стрельбы уже не могли выходить на дальность эффективной стрельбы торпедами. В этой ситуации имелось два возможных решения. Первое — увеличить дальность действия торпед. Но в те годы торпеды не имели системы самонаведения и, следовательно, с ростом дальности увеличивалась и вероятность промаха. Чтобы установить на торпеде командную систему управления или систему самонаведения для коррекции промаха требовался совершенно иной уровень развития науки и техники, недостижимый в годы Первой мировой войны. Следовательно, оставался единственно возможным другой путь — снижение вероятности поражения корабля от огня артиллерии. Для достижения такой цели, в частности, необходимо уменьшить размеры корабля и повысить его скорость. Но возникающие при этом новые проблемы образовывали запутанный клубок противоречий. Например, не так сложно уменьшить размеры корабля, но для повышения скорости требовалась более мощная, а следовательно, и более тяжелая энергетическая установка. Увеличивалась осадка, что

приводило к росту сопротивления воды, для преодоления которого опять необходимо было повышать мощность двигателей и увеличивать размеры корабля по сравнению с первоначальным проектом. Где же выход? Если использовать, в частности, принцип глиссирования, то гидродинамическая сила будет «выталкивать» судно к поверхности воды, существенно уменьшая сопротивление, а следовательно, и потребную мощность энергетической установки для достижения заданной скорости. Это и учитывал Голенищев-Кутузов, разрабатывая свой первый проект глиссирующего катера для торпедных атак с дистанции в 3–5 кабельтовых (550–930 м).

Свой доклад с соображениями по решению данной проблемы он направил в Морской генеральный штаб в марте 1915 г. В целом докладная записка была воспринята положительно Главным управлением кораблестроения, но в отзыве на предложение отмечалось, что для создания катера необходим достаточно легкий и мощный двигатель. В России же такие не производились, а заказать подобные за границей, да еще в необходимых количествах, в годы войны оказалось невозможно.

Такой ответ не обескуражил офицера. Иван Иванович разработал еще два проекта торпедных катеров. Первый по тем временам воспринимался как нечто фантастическое — катер с пороховым ракетным двигателем тягой до двух тонн! Это был, пожалуй, первый подобный проект в истории техники. Используя традиционную энергетическую установку, например дизель, катер должен выйти в район атаки. Затем включался ракетный двигатель, резко возрастала скорость, катер буквально летел на врага. Блестящая идея! Но в те годы создать ракетный двигатель (пороховой или жидкостный) с тягой в несколько тонн не представлялось возможным. Поэтому закономерна и следующая фраза из резолюции отзыва: «...Наивно».

Зато другой проект, хотя не менее оригинальный, Морской генеральный штаб одобрил. В нем для еще более существенного уменьшения сопротивления Иван Иванович предложил использовать подводные крылья. Таким образом, он выдвигал

проект едва ли не первого в мире торпедного катера на подводных крыльях. По замыслу, основу конструкции глиссера составляли два поплавка с реданами. Сейчас такую схему, кстати сравнительно распространенную, называют катамараном, но тогда она в отечественном судостроении практически не применялась. Экипаж, оборудование, топливо размещались в специальной гондоле. Гондола и два поплавка, связанные между собой стойками, образовывали как бы трехгранную ферму. Вооружение состояло из двух торпед. Торпедные аппараты располагались между поплавками и крепились к соединявшим их стойкам.

Снизу поплавков на специальных штангах устанавливались два подводных крыла — одно в носовой части, другое в кормовой. Аппарат приводился в движение двумя авиационными двигателями, размещенными в гондоле, с воздушными винтами.

Для детальной разработки проекта Голенищева-Кутузова откомандировали в Петроград.

Исследования прямых подводных крыльев, проводимые в опытовом бассейне морского ведомства, показали их недостаточную устойчивость по крену. Это потом уже, в тридцатые-шестидесятые годы двадцатого века было выяснено, что для поперечной устойчивости необходимо применять сравнительно большой (до 60°) угол излома крыльев. Но тогда откренивание аппарата на подводных крыльях при его движении создавало для конструктора, казалось, непреодолимую проблему.

После многочисленных опытов Голенищев-Кутузов все же сумел разрешить ее достаточно оригинальным способом: он установил сверху на поплавки над подводными крыльями две коробки воздушных крыльев с элеронами. Сейчас такая аэродинамическая схема называется «тандем». Испытания моделей показали, что поперечная устойчивость обеспечивается даже без элеронов за счет создания воздушной подушки под крылом. На режиме максимальной скорости до 95 % потребной подъемной силы создавало надводное крыло. Наличие же подводного

крыла «для эластичного соединения с водой», как писал в своей докладной записке Голенищев-Кутузов, позволило достаточно просто, без всякой современной электроники, решить проблему и продольной устойчивости, свойственную тандемной установке крыльев, за счет перераспределения аэродинамических и гидродинамических сил. Если, например, угол тангажа увеличивается, то подводное крыло при движении к поверхности уменьшает гидродинамическую силу. Несколько снижается и эффект подушки под воздушным крылом. В результате угол тангажа возвращается к норме. Управление по курсу осуществлялось воздушными рулями.

Свою конструкцию Иван Иванович назвал «аэроглиссером». Будем и мы придерживаться этого термина, хотя по современной классификации ее можно трактовать и первым в мире экранопланом, и судном на подводных крыльях.

Вот так, в казалось бы, известную проблему создания торпедного катера Голенищев-Кутузов вложил много нового и оригинального, на долгие годы опередив созданное другими гораздо позднее. Воздадим должное таланту скромного морского офицера. В сентябре 1915 г. свой доработанный проект И. И. Голенищев-Кутузов отослал в штаб Балтийского флота. Там в октябре его одобрили и направили в Морской генеральный штаб. В ноябре того же года морской министр адмирал И. К. Григорович, основываясь на положительном решении Морского генерального штаба, распорядился изыскать средства на постройку аэроглиссера.

Минно-торпедное оружие считалось в дореволюционном флоте техникой повышенной секретности, поэтому в документах, связанных с постройкой аэроглиссера, его именовали «судном для связи в прибрежных водах».

Для того чтобы дать возможность офицеру реализовать свои замыслы, в декабре 1915 г. И. И. Голенищева-Кутузова перевели в Санкт-Петербург в распоряжение Главного морского штаба, а затем назначили наблюдающим «по минной части» за постройкой кораблей для Балтийского моря, причис-

лив по военно-морской администрации к 1-му Балтийскому флотскому экипажу.

Так как конструкция содержала довольно много принципиально новых элементов, ранее не встречавшихся в отечественной и мировой практике судостроения, и к тому же должна быть легкой и прочной, то было решено строить ее на заводе С. С. Щетинина — первом русском авиационном заводе, открытом еще в 1909 г. Перед началом мировой войны этот завод стал специализироваться на производстве морских самолетов, что существенно облегчало задачу создания аэроглиссера. Инженеры и конструкторы, включая главного конструктора завода Д. П. Григоровича, помогли Ивану Ивановичу в разработке чертежно-конструкторской документации. Голенищев-Кутузов спроектировал для него и торпедный аппарат рамной конструкции. В феврале 1916 г. его назначили на завод С.С.Щетинина наблюдающим за постройкой аэроглиссеров, а уже к концу года — и за выполнением других заказов Морского министерства.

В середине 1916 г. постройка первого экземпляра была завершена. Два мотора «Сальмсон» мощностью по 140 л. с. располагались в одной гондоле (для уменьшения сопротивления) и вращали тянущий и толкающий воздушные винты.

Испытания проводились сначала вблизи Кронштадта, а затем аппарат участвовал в испытательном пробеге Петроград — Моонзунд. Там ответственность за проведение испытаний была возложена на Воздушную дивизию Балтийского моря. В нее летом 1916 г. объединили все авиационные подразделения Балтийского флота. Их успешному проведению во многом способствовал начальник штаба дивизии старший лейтенант В. В. Дитерихс. Хотя в районе острова Оденсхольм аэроглиссер получил повреждение (натолкнулся подводными крыльями на полузатопленное бревно), в целом испытания показали, что его характеристики соответствуют требованиям. Поэтому в конце 1916 г. флот дал заказ на постройку небольшой серии из 20 единиц для Воздушной дивизии Балтийского моря.

Революционные события помешали воплощению планов

в жизнь. Постройка фактически возобновилась лишь к лету 1917 г. Всего до конца года удалось построить два экземпляра. Об их испытании и применении на флоте сведений не имеется.

Аэроглиссер по внешнему виду был очень похож на самолет. Требовался сделать всего лишь один решительный шаг: увеличить размах надводных крыльев, несколько видоизменить конструкцию, чтобы получить гидросамолет-торпедоносец. И этот шаг Голенищевым-Кутузовым был сделан.

Отметим, что к этому времени англичане имели несколько типов самолетов-торпедоносцев. Иван Иванович, однако, понимал, что ни знаний, ни опыта в создании самолетов у него нет. Поэтому он поделился со своей идеей с главным конструктором завода Дмитрием Павловичем Григоровичем. Общий замысел Голенищева-Кутузова лег в основу проекта первого отечественного гидросамолета-торпедоносца ГАСН. Историк авиации В. Б. Шавров в известной книге «История конструкций самолетов в СССР» отметил, что эта машина была построена по несвойственной Д. П. Григоровичу схеме поплавкового биплана. Что ж, все правильно: общее схемное решение самолета разработано не им, а Иваном Ивановичем Голенищевым-Кутузовым.

Обозначение ГАСН представляло собой сокращение слов: «гидроаэроплан специального назначения», поскольку применение авиации для торпедометания считалось важным государственным секретом. ГАСН предполагалось оснастить двумя самыми мощными авиационными двигателями из имевшихся в наличии — моторами «Рено» мощностью по 220 л. с. Торпеда подвешивалась между поплавков. Фюзеляж с закрытой кабиной экипажа имел две оборонительные стрелковые точки — спереди и за коробкой крыльев. Чертежно-конструкторская документация выполнялась под руководством инженера М. М. Шишмарева, впоследствии генерал-майора авиации, профессора Военно-воздушной инженерной академии им. Н. Е. Жуковского.

Заинтересованность флота в таком самолете была

настолько большой, что сразу, т. е. до постройки опытного экземпляра и завершения испытаний, был выдан заказ на постройку серии из 10 единиц, реализация которого началась с конца 1916 г. Голенищев-Кутузов был назначен наблюдающим за постройкой самолетов ГАСН на заводе С. С. Щетинина. Февральская революция, затем Октябрьская настолько задержали выполнение заказа, что первый самолет был выпущен на испытания лишь во второй половине 1920 г.

Иван Иванович, хорошо зная острую потребность флота в эффективном носителе торпедного оружия, пытался как-то найти выход из создавшегося положения. Он пришел к выводу, что сухопутные бомбардировщики типа «Илья Муромец» конструкции И. И. Сикорского можно переоборудовать в торпедоносцы. Голенищев-Кутузов спроектировал специальный съемный торпедный аппарат, что позволяло использовать самолеты и по прямому назначению. Свои предложения он изложил в марте 1917 г. в докладных записках, направленных в вышестоящие инстанции. Проект получил одобрение. Для того чтобы наметить пути скорейшей реализации этого замысла, летом 1917 г. Игорь Иванович Сикорский устроил специальное совещание представителей морского ведомства и инженеров Авиационного отделения Русско-Балтийского завода, в котором принимал участие и Н. Н. Поликарпов, впоследствии выдающийся советский авиаконструктор.

Голенищев-Кутузов предпринимал энергичные усилия для изготовления торпедных аппаратов и для переоборудования ими «Муромцев». Испытания первой машины начались в конце июля 1917 г. Мятеж генерала Корнилова, бурные внутриполитические события в стране мало способствовали их скорейшему завершению.

Оперативная обстановка на Балтике оставалась сложной. Немцы планировали захват Рижского залива, Моонзунда. Поэтому летом 1917 г. штаб Балтийского флота принял решение заказать 20 самолетов-торпедоносцев «Илья Муромец», не дожидаясь полного завершения испытаний. Началось строитель-

ство аэродромов для их базирования, в том числе и на острове Эзель близ Аренсбурга, где предполагалось разместить первое боевое подразделение бомбардировщиков-торпедоносцев. Их собирались использовать против немецких кораблей в восточной и центральной части Балтики, баз флота, а также против возможного немецкого десанта.

Странны и неожиданны повороты истории. Летом 1941 г. именно с этого аэродрома летчики 1-го минно-торпедного полка авиации Балтийского флота совершали полеты на Берлин.

В начале октября после захвата немцами Моонзунда, когда казалось, что они вот-вот высадятся в Эстляндии и Финляндии, вновь встал вопрос о производстве и базировании «Муромцев»-торпедоносцев, окончательно зашедший в тупик в конце месяца. Октябрьская революция 1917 г. сместила акценты и резко изменила жизнь России. Иван Иванович продолжал исполнять свои служебные обязанности наблюдающего офицера, т. е. военпреда на заводе С. С. Щетинина. В начале 1918 г. по причине, о которой будет сказано ниже, он перешел на службу в военный флот Советской республик. В 1918 г. его назначили старшим наблюдающим на всех авиационных предприятиях Петрограда.

Развал и разруха, вызванные некомпетентным руководством, больно ударили по авиапромышленности города. «Молодой Советской республике не нужны предприятия, подобные фабрикам духов и помад», — изрек один из руководителей ВСНХ Ю. М. Ларин. В 1918 г. авиационные заводы Петрограда, города, в котором зародилась отечественная авиация и в котором доля авиапромышленности составляла до 80 % от российской, были остановлены. Ряд талантливых конструкторов и инженеров, в числе которых оказался и И. И. Сикорский, отправились за границу. Начавшаяся Гражданская война показала ошибочность взглядов руководителей советской индустрии. Но сделанного не воротишь. После заключения Брестского перемирия с немцами Иван Иванович как личное оскорбление воспринял и его результаты, и статьи последовавшего за ним мирного

договора. Он вместе с другими морскими офицерами основал подпольную белогвардейскую организацию «Великая единая Россия», главной целью которой являлось аннулирование Брестского мирного договора, свержение Советской власти. Возглавил ее бывший старший лейтенант, георгиевский кавалер, начальник штаба авиации Балтийского флота В. В. Дитерихс. Участником этой организации был и генерал Н. Н. Юденич (до ноября 1918 г.).

Голенищев-Кутузов отвечал за организацию подпольных групп «Великой единой России» в Петрограде и на предприятиях страны. Его деятельность была достаточно активной. Летом 1918 г. «при невыясненных обстоятельствах» сгорел завод С. С. Щетинина. Затягивалось и срывалось проведение испытаний построенных самолетов. Станки и оборудование из авиационных предприятий Петрограда разбазаривались, направлялись в Сарапул, Казань, Ярославль, Тверь, что вместе с нелепыми решениями деятелей ВСНХ в конечном итоге привело к фактической ликвидации авиационного производства в Петрограде.

Иван Иванович педантично и аккуратно руководил деятельностью своего сектора подпольной работы, и явных провалов у него не было.«Великая единая Россия» была связана со многими монархическими и белогвардейскими группировками, в частности с московским Национальным центром, активно содействовала продвижению армии Деникина, Северной армии Миллера, Западной армии генерала Родзянко к Петрограду, участвовала в организации Кронштадтского восстания в мае — июле 1919 г. Другим направлением ее деятельности была вербовка добровольцев в белогвардейские армии.

Организация делала все возможное, чтобы помочь наступлению Северо-Западной армии Юденича на Петроград осенью 1919 г. и планировала вооруженное выступление в тылу советских войск, которое по ряду причин так и не состоялось.

После проведения ряда успешных операций ВЧК ликвидировала несколько отделений, однако полностью

разгромить организацию не смогла. В числе причин этому следует отметить, что «Великая единая Россия» внедрила несколько своих человек в руководство Военного контроля (военной контрразведки) Седьмой армии красных, в Петроградскую ЧК и даже в личный секретариат Дзержинского. Имела она и несколько «своих» погранзастав на финской границе.

«Великая единая Россия», поначалу стоявшая на патриотических позициях, постепенно скатилась к сотрудничеству с иностранными разведками: английской, французской, немецкой, польской, эстонской, финской, выполняла их задания, что не делает ей чести. Многие резиденты использовали организацию в своих целях, в том числе Сидней Рейли, Поль Дюкс, контакты с которым были особенно тесными. Успех деятельности Поля Дюкса объясняется не только его талантом разведчика, но и тем, что ему помогала и его оберегала «Великая единая Россия». С этой организацией, в частности, был связан и член норвежской миссии и по совместительству резидент норвежской разведки лейтенант Квислинг, позже содействовавший немецкой оккупации Норвегии в 1940 г. и казненный после войны за воинские преступления.

Во время отступления Северо-Западной армии от Петрограда Ораниенбаумское отделение ЧК вышло на след руководства «Великой единой России». Добытые им сведения о наличии подпольной группы в Петроградской ЧК произвели ошеломляющее впечатление на руководство Северной коммуны. Узнав о предстоящих арестах, член «Великой единой России» помощник заведующего активной частью Особого отдела Петроградской ЧК А. Н. Гаврющенко (бывший капитан 2 ранга, до революции служивший в контрразведке Балтийского флота) успел предупредить об этом В. В. Дитерихса, И. И. Голенищева-Кутузова, других членов организации. И многие успели уйти в Финляндию. Но Гаврющенко скрыться не удалось. Его арестовали и расстреляли в конце 1919 г.

В Финляндии Иван Иванович пробыл недолго, он счел для себя необходимым вступить в армию Юденича, хотя уже

практически ни у кого не было сомнений в ее предстоящем разгроме, участвовал в последних боях Северо-Западной армии у Гдова и Нарвы. Был зачислен в Танковый батальон. Командовал тяжелым танком английской постройки МК V с названием «Белый солдат», прикрывая отход армии Юденича, и с ней затем эвакуировался в Эстонию.

А дальше — эмиграция. Сначала Иван Иванович жил в Ревеле. Состоял членом Кассы взаимопомощи моряков. В сентябре 1921 г. он принял приглашение в качестве внештатного преподавателя читать лекции по летательным аппаратам и самоходной технике на Курсах Генерального штаба Эстонских вооруженных сил. С болью он наблюдал за тем, как новоявленные эстонские националисты постепенно делали жизнь русских эмигрантов невыносимой. В 1925 г. Иван Иванович уехал во Францию, где был одним из деятельных организаторов Союза морских офицеров.

Когда началась Вторая мировая война, не без помощи бывшего старшего лейтенанта Рагозина, члена «Великой единой России» и советника генерала Франко, он оказался в Испании. Через неделю, в Барселоне, он сел на пароход, отправлявшийся в Бразилию. Для Франко, союзника Муссолини и Гитлера, пребывание Ивана Ивановича Голенищева-Кутузова на испанской земле было нежелательным. Сначала Голенищев-Кутузов обитал в Рио-де-Жанейро, затем перебрался в город Сан-Пауло. Об этом периоде его жизни известно сравнительно мало. Часть его деятельности связана с Союзом морских офицеров, и он, естественно, не афишировал ее. Там, в Бразилии, он увлекся теологией. Бог в нас — вот тема, которая глубоко интересовала Ивана Ивановича. Он написал несколько книг по богословию. Одна из них с названием «Мировой моральный пастырь» вышла из печати уже после его смерти, в 1950 г..Иван Иванович Голенищев-Кутузов скончался 6 июня 1948 г. и похоронен Сан-Пауло.

Время залечивает раны. Настало время вспомнить забытое и воздать по заслугам каждому «без гнева и пристрастия».

С. И. Овсянников

КРЕЙСЕР «АВРОРА» — ПАМЯТНИК ОТЕЧЕСТВЕННОГО КОРАБЛЕСТРОЕНИЯ. ОПЫТ ВОССТАНОВЛЕНИЯ УТРАТ В ХОДЕ РЕМОНТА 1984–1987 гг. С ЦЕЛЬЮ ДОСТИЖЕНИЯ ИСТОРИЧЕСКОЙ ДОСТОВЕРНОСТИ

«Судно — единственное человеческое творение,
которое удостаивается чести получить
при рождении имя собственное.
Оно присваивается тому, кто имеет
собственную историю жизни,
то есть существу с судьбой, имеющему характер,
отличающемуся от всего другого сущего».

В. Конецкий. «Лети, корабль!»

1. Предисловие

Вопрос сохранения памятников кораблестроения и судостроения в нашей стране давно волнует общественность. Еще в 1986–1987 годах на страницах журнала «Техника — молодежи» была развернута широкая дискуссия о сбережении важнейшего элемента морского наследия — кораблей и судов.

Тридцать лет назад проект восстановительного ремонта крейсера «Аврора», выполненный Северным проектно-конструкторским бюро, согласовывался в Центральном Совете Всесоюзного общества охраны памятников истории и культуры, Главном управлении охраны, реставрации и использования памятников истории и культуры Министерства культуры РСФСР и в производственном бюро по охране и эксплуатации памятников истории и культуры при Главном управлении культуры Исполкома Ленсовета.

В июле 1984 года крейсер «Аврора» получил, как памятник союзного значения, реестровый номер 779/46.

В октябре 2010 года в Санкт-Петербурге прошла 1-я Международная научно-практическая конференция «Проблемы изучения и сохранения морского наследия России». Однако проблемы, связанные с кораблями-музеями, находящимися в различных формах собственности, вследствие отсутствия единой государственной политики по сохранению исторического флота России, остались до настоящего времени и еще далеки от решения.

Сегодня крейсер «Аврора», являясь памятником федерального значения, числится в Комитете по градостроительству и архитектуре Санкт-Петербурга, в отделе ландшафтной архитектуры и гидротехнических сооружений просто как «объект у дома № 4 на Петроградской набережной». Ремонт корабля, проводимый в настоящее время, остается за рамками наблюдения и контроля городских чиновников от охраны памятников истории и культуры.

2. Краткая историческая справка

Заложенный 119 лет назад — 23 мая 1897 года, за свою службу крейсер «Аврора» прошел более 100 тысяч миль, являлся участником трех войн, пережил, в общей сложности, девять ремонтов. Шесть из них являлись капитальными, с постановкой в док и модернизацией. Полное проектное водоизмещение корабля составляло 6731 т, длина 126,8 м, ширина 16,8 м, осадка средняя 6,4 м. Эти характеристики крейсер имеет и сейчас (кроме осадки —5,6 м и водоизмещения, составляющего 5600 т). Главным объектом на борту крейсера считается музейная экспозиция, которая начала создаваться в 1950 году по инициативе офицеров учебного корабля и была открыта 5 июля 1956 года. К настоящему времени крейсер посетило около 30 миллионов человек из 160 стран мира, в том числе государственные делегации высокого уровня.

С начала 90-х годов XX века судьба отвернулась от исторического корабля. Несмотря на введение Указом Президента РФ от 21.07.1992 г. № 798 орденских флагов, на кормовом Военно-морском Андреевском флаге «Авроры» исчезли

заслуженные награды крейсера, а с 1 декабря 2010 года Решением Министра обороны Российской Федерации «Аврору» лишили звания «Корабль ВМФ РФ № 1». В августе 2012 года крейсер вывели из состава ВМФ, он стал военным городком и был переведен под управление Центрального военно-морского музея.

В результате кампании, развернутой в СМИ по поводу постановки крейсера «на ход», 6 февраля 2013 года Министр обороны РФ С. К. Шойгу принял решение о ремонте крейсера «Аврора», как стационарного корабля-музея. С 1 июля 2013 года корабль-музей Решением Министра обороны РФ вновь вошел в состав ВМФ РФ, а именно в 13-ю бригаду строящихся и ремонтирующихся кораблей Ленинградской военно-морской базы, организационно подчиненной командованию Западного военного округа.

3. Техническая экспозиция

На свете не так много кораблей-памятников, еще меньше, около 300, кораблей-музеев. В 1966 году 170 судов из 13 стран были приняты в организованную в США Ассоциацию исторических кораблей (HNSA). Всемирно известны плавучие музеи Великобритании — чайный клипер «Cutty Sark» в Гринвиче, крейсер «Belfast» в Лондоне, броненосный фрегат «Warrior» и корабль адмирала Нельсона «Victory» в Портсмуте. В Греции бережно сохраняется броненосец «Georgios Averof», в Японии — броненосец «Mikasa»; есть плавучие музеи в США, Польше и других странах.

У российской «Авроры» в мире ровесников всего три. Это американский крейсер «Olympia» (1893), японский броненосец «Mikasa» (1902) и, с некоторой натяжкой, греческий броненосный крейсер«Georgios Averof» (1909). Сохранность большинства кораблей-памятников хорошая, так как почти всегда качество ремонтно-восстановительных работ определяли время и деньги. Например, великолепный «Warrior» был недоступен для осмотра посетителями семь лет и обошелся Фонду возрождения корабля в 6 млн фунтов стерлингов. В Греции

на броненосном крейсере «Georgios Averof» и сейчас, не спеша, ведутся по определенному плану реставрационные работы, на оплату которых спонсорами выделено 250 000 драхм.

Большинство кораблей-памятников сохраняется на плаву, регулярно принимая посетителей. На плаву, без каких-либо поддерживающих сооружений живет и крейсер «Аврора» — флагман исторического флота России.

Много лет «Аврора» была легендарным крейсером Революции, выстрел из бакового орудия которого, якобы, послужил сигналом к штурму Зимнего дворца.

Возрождение корабля в новом качестве — памятника истории техники — началось с апреля 1983 года, когда видный историк русского флота Р. М. Мельников, механик «Авроры» Г. Н. Киселев и автор этих строк впервые подробно обследовали крейсер перед предстоящим восстановительным ремонтом. Именно тогда Рафаил Михайлович Мельников высказал идею комплексного сохранения уникальных корабельных механизмов и восполнения утраченных, с целью создания технического музея кораблестроения. Его предложение стало во главу угла проекта ремонта, выполненного Северным проектно-конструкторским бюро в период 1984–1987 годов. В соответствии с Генеральным графиком работ, без огласки весной 1984 года была проведена подробная дефектация корабля, еще находившегося у Нахимовского училища.

Сотрудники Северного ПКБ и Ленинградского судостроительного завода им. А. А. Жданова выявили около 2000 предметов старины, достойных стать реликвиями, из которых 1732 оказались подлинными «авроровскими» и после ремонта вернулись на свое историческое место. В числе утрат оказался один умформер 1916 года — преобразователь постоянного тока в переменный (на «Авроре» в 1916 году применялся постоянный ток напряжением 110 В).

В Северном ПКБ изначально было принято решение о том, что в новую подводную часть крейсера «Аврора» следует переносить не только подлинные механизмы, но и корабель-

ные конструкции, их окружающие: переборки, двери, фундаменты, шахты, выгородки и прочее, образующее внутреннее пространство помещений. Там, где невозможно было сохранить подлинные переборки, выполнялись эскизы с подробным расположением заклепок, подкладных планок и других особенностей для восстановления в новых помещениях оригинального интерьера. На корабле выполнялись соскобы краски с целью восстановления оригинальной окраски помещений и механизмов. В настоящее время цвет в помещениях технической экспозиции, даже в оттенках, соответствует подлинному колеру.

Ввиду того, что в то время Центральный военно-морской музея был не в состоянии организовать учет технических реликвий, главным наблюдающим вице-адмиралом В. Н. Буровым было принято необычное решение: все исторические механизмы и корабельное оборудование распределить по заведованиям корабля. Например, в состав энергетической установки корабля кроме действующих дизель-генераторов и котлоагрегатов включили уникальную паровую машину и макеты паровых котлов. В заведование БЧ-2, кроме действующих салютных пушек, включили четырнадцать 152-мм пушек Канэ и т. д. На подобные механизмы и оборудование Северное ПКБ разработало паспорта, содержащие исторические сведения и инструкции по обслуживанию и ремонту. С 1985 года командир крейсера «Аврора» А. А. Юдин вменил в обязанность каждому члену экипажа изучить историю корабля, проводить экскурсии по технической экспозиции и периодически сдавать экзамен на знание «Авроры» как исторического, так и технического памятника.

Таким образом, на крейсере был создан впервые в России технический музей, экскурсоводами которого становились моряки крейсера. Однако развал СССР в худшую сторону изменил отношения в обществе к кораблю ВМФ № 1, к его участию в Революции 1917 года, да и к самой Великой Октябрьской социалистической революции, как она называлась в советский период.

Ядром технической экспозиции являются механизмы, сохранившиеся на «Авроре» с момента постройки и являющиеся единственными в мире образцами корабельной техники конца XIX века, как русской, так и иностранной.

Главными двигателями крейсера «Аврора» являлись три трехцилиндровые паровые машины тройного расширения. После демонтажа в 1946 году двух из них, сегодня в машинном отделении располагается только одна оригинальная паровая машина, мощность которой при давлении пара в котлах 17,2 атм. составляла 3870 л. с. Машина имеет три цилиндра — диаметром 800 мм высокого (12,9 атм.) давления, 1273 мм среднего (5,5 атм.) давления и 1900 мм низкого (2,2 атм.) давления. Поршневые штоки из кованой стали имеют диаметр 165 мм. С помощью шатунов поступательное движение поршней преобразовывалось во вращательное движение коленчатого вала, пустотелые шейки которого имеют толщину стенок 82,5 мм. Все валы для машины выкованы и обработаны на заводах Франции. Кроме главной машины в механическую установку входят: главный холодильник (конденсатор) с 2884 трубками общей охлаждающей поверхностью 629,6 кв. м, конденсатор пара вспомогательных машин и механизмов с охлаждающей поверхностью 377,6 кв. м, обслуживающие их циркуляционные помпы и два вентилятора с паровыми приводами, общей на три машинных отделения производительностью 60000 куб. м в час. К сохранившимся уникальным экспонатам следует причислить упорный вал, упорный подшипник гребенчатого типа системы Модслея, разобщительную муфту Брикса, переборочные уплотнения гребных валов и многое другое. Таким образом, машинное отделение крейсера является в целом экспозиционным помещением технического музея.

В период проектирования и постройки крейсеров типа «Диана» на кораблях многих стран мира активно внедрялись электрические приводы корабельных механизмов. С целью выбора лучшего электропривода рулевой машины для кораблей русского флота, на крейсере «Паллада» установили электродви-

гатель разработки Балтийского завода, на «Диане» — Русского электрического общества «Унион», а на «Авроре» — фирмы «Сименс и Гальске» потребной мощностью 15,8 кВт. Наилучшим образом себя зарекомендовал авроровский электродвигатель, который прошел боевое крещение в Цусимском сражении и надежно работал в Первую мировую войну. С помощью уникального электродвигателя полностью осуществлялось до 1935 года управление кораблем.

В настоящее время в помещении электродвигателя рулевого устройства на кормовой платформе в районе 114–118 шпангоутов, правый борт, можно увидеть сохранившейся, возможно в единственном экземпляре, так называемый прежде «рулевой мотор».

Там же, на кормовой платформе, в районе 98–103 шпангоутов размещалась провизионная кладовая скоропортящихся продуктов, закупаемых офицерами для кают-компании. Ее функционирование обеспечивала английская воздушная рефрижераторная машина системы «Лайтифут». Компрессор с паровым приводом производил сжатие воздуха, поступающего из кладовой, тем самым повышая его температуру. Затем в расширительном цилиндре температура воздуха снижалась и из так называемой «снеговой камеры» уже холодный воздух температурой -12 или -14 градусов Цельсия поступал в холодильную камеру.

Подобная корабельная рефрижераторная машина в настоящее время также единственная в мире.

С изобретением в 1911 году американцем Фессенденом мощного излучателя тональных незатухающих колебаний техника подводной сигнализации вступила в новый этап развития. В мае 1915 года Морское министерство подписало с компанией «Субмарин сигнал» контракт на 10 комплектов приборов Фессендена, а затем еще на 45 с поставкой в 1916 году. В состав комплекта общей массой 1760 кг входило следующее оборудование: распределительная доска, амперметр на 30 А, вольтметр, частотомер (460–540 Гц) с омическим и индукционным

сопротивлением, регулировочный реостат от мотора, регулировочный реостат от генератора, пусковой реостат, преобразователь постоянного тока 110 В в переменный однофазный 220 В, два осциллятора (вибраторы Фессендена), ключ Морзе, два головных телефона.

Размещением подобных приборов на кораблях занимались Штаб командующего Балтийским флотом, Морской генеральный штаб и минный отдел Главного управления кораблестроения. На всех кораблях русского флота, оснащенных приборами звукоподводной связи, к недостаткам следует отнести бортовое размещение вибраторов, т. к. влияние корпуса и шум винтов затрудняли связь в кормовом направлении, а волнообразование и пузырьки воздуха — связь в нос. Излучение создавалось колебанием мембраны толщиной 18 мм, которое, в свою очередь, являлось результатом взаимодействия постоянного магнитного потока и переменного тока. КПД составлял 50 %, акустическая мощность вибратора — 400 Вт, масса прибора -—300 кг, диаметр мембраны — 600 мм. Дальность действия в плохих гидрологических условиях достигала 9 миль, скорость телеграфирования — 70–80 знаков в минуту. В связи с внутренней обстановкой Морское министерство не получило заказанные комплекты полностью. Приборы звукоподводной связи были установлены в 1915 году на пяти кораблях Балтийского флота и береговой станции у м. Дагерорт, на четырех линкорах Черноморского флота и в 1916 году на семи кораблях Балтийского флота. Последний прибор успели установить в октябре на крейсере «Аврора».

В ЦВММ хранится осциллятор, предназначенный для установки на подводной лодке «Барс». Надпись на приборе констатирует факт его поступления в Россию в составе одной партии с авроровскими вибраторами. На «Авроре» приборы звукоподводной связи, один из которых экспонируется в разобранном виде, размещены в помещении подводных минных аппаратов.

4. Послесловие

Технические особенности крейсера «Аврора», позволяющие говорить об уникальности корабля, и работа на корабле филиала ЦВММ были представлены инспекторам HNSA, которые в 2002 году вручили «Авроре» медаль о принятии крейсера в Ассоциацию кораблей-памятников.

С приходом на крейсер «Аврора» в июле 2013 года нового командного состава, радеющего за сохранение именно техники и вооружения, появилась надежда на возрождение технической экспозиции на корабле, являющейся основой этого памятника отечественной кораблестроительной техники. В настоящее время корабль проходит ремонт на АО «Кронштадтский Морской завод». В ходе ремонта, по документации АО «Северное ПКБ», выполняются модернизационные работы по установке систем корабельного видеомониторинга, новой пожарной сигнализации и современной системы пожаротушения. Срок окончания работ — июль 2016 года.

Мичман Л. А. Поленов, ставший первым красным командиром «Авроры», в 1914 году записал старую матросскую песню, словами из которой хотелось бы закончить этот доклад.

Холеный и стройный красавец собой
Приятен морскому он взору
И вряд ли отыщется крейсер иной
Похожий на нашу «Аврору»

Н. В. Ратозий

С «АВРОРОЙ» В СЕРДЦЕ

При подготовке конференции ее организаторы предложили мне раскрыть тему «Лучшие годы матросской жизни: воспоминания о службе на крейсере «Аврора» (1956–1959 гг.), или «С «Авророй» в сердце».

С «Авророй» в сердце мне удалось прожить уже более 60 лет! И этим я очень горжусь. Ведь именно на этом корабле я получил путевку в жизнь.

«Мою судьбу, без всяких преувеличений, определила «Аврора»… Познакомившись с кораблем, с его реликвиями и историей, я дал себе слово, что всей жизнью постараюсь оправдать выпавшую мне честь. И потом выполнял свое обещание с величайшим старанием и в отношении службы, и по своей судовой специальности радиста, и по общественной линии… В общем, на «Авроре» я как бы начал свою настоящую жизнь».

Эти проникновенные слова были произнесены мной еще в 1977 году на палубе «Авроры», где мне было поручено Главным политуправлением Советской Армии и Военно-Морского Флота объявлять старт Музейной военно-патриотической эстафеты в честь предстоящей годовщины Великого Октября.

Не помню, как все это получилось, но через день, точнее 12 августа 1977 года, эта речь была опубликована на страницах газеты «Известия» (№ 190) в большой подборке «Мы с "Авроры"».

Должен признаться, что, хотя это было мной сказано на всю страну более чем 39 лет назад, сегодня я нисколько об этом не жалею и не откажусь ни от одного слова в признании в любви к «Авроре», к той стартовой площадке, где получил счастливую путевку в жизнь.

А начиналось это так…

После прохождения курса молодого матроса в 1955 году

и принятия Военной присяги (кстати, это было во флотском экипаже, на нынешней территории Центрального военно-морского музея) нас в количестве 15 человек отобрали для особой службы на учебном крейсере «Аврора». Это была специальная команда, набранная по национальному признаку и специализации. Тогда на «Авроре» служили представители всех 15 союзных республик. Мне выпало представлять Украину, точнее древнюю Черниговскую Русь. Хотя призывался я из Мурманского края…

Вот так и начиналось биться мое взволнованное сердце на ранее мало мне известном (лишь по букварю), священном корабле Балтийского флота по имени «Аврора». Это произошло 9 января 1956 года.

Замечу, что тогда Краснознаменный крейсер «Аврора» был учебным кораблем Ленинградского Нахимовского военно-морского училища. И мы были призваны обеспечивать не только жизнедеятельность корабля, его охрану, но и оказывать содействие в обучении морской практике юных моряков-нахимовцев.

Однако уже к концу 1956 года на «Авроре» произошли изменения. Был создан корабельный музей, позже филиал ЦВММ, и у нас, моряков, появились новые, еще более ответственные служебные задачи.

Главное — это содержание корабля-музея в образцовом виде; обеспечение культурного, экскурсионно-массового обслуживания граждан страны и зарубежья в исторически знаковых местах на «Авроре»; необходимо также было следить за безопасностью и поведением экскурсантов на корабле. В то же время являться образцом поведения, хорошо знать историю родного корабля и быть всегда готовым отвечать экскурсантам на интересующие их вопросы.

Короче говоря, наша служба стала политически и патриотически еще более значимой, особенно после того, как на матросских ленточках у нас появилось священное, выбитое золотом слово «Аврора».

Должен признаться, что мне, наверное, больше всех из новобранцев 1955 года повезло в службе на крейсере «Аврора».

Во-первых, согласно штатному расписанию, мне, как старшему радиотелеграфисту, поручалось прежде всего обеспечивать постоянную корабельную радиотрансляцию и радиосвязь. Вместе с тем, приходилось осуществлять кинообслуживание личного состава, а, главное, содержать в надлежащем виде и образцовом состоянии историческую радиостанцию «Авроры».

Одновременно командование корабля поручило мне заведовать каютой культпросветработы и передвижной библиотекой, вести переписку с ветеранами-авроровцами и выпускать корабельную газету «Авроровец».

Во-вторых, после изучения истории корабля и сдачи соответствующих зачетов нам со старшиной музея мичманом Николаевым командование корабля поручило участвовать в поиске документов и материалов для пополнения экспозиции корабельного музея, создания каюты судового комитета и др.

В-третьих, после того, как был официально создан филиал ЦВММ и его начальником назначен капитана 2 ранга Б. В. Бурковский, моей обязанностью стало вести экскурсии по историческим местам корабля, а с 1957 года доверено работать и с иностранцами — посетителями музея.

Мы по-настоящему гордились такой честью служить на всемирно известном корабле. Ощущали постоянное внимание к «Авроре» и ее личному составу со стороны командования ВМФ, руководства Министерства обороны и города.

Но, главное, у нас были в те годы лучшие командиры-воспитатели, прошедшие войну, орденоносцы. Это, прежде всего, командир корабля капитан 2 ранга Н. П. Епихин, старпом капитан 3 ранга Н. В. Колесов, замполит И. А. Цуранов, мичманы Николаев, Голуб, Батурин, Балтруков, Маркелов и др. Спасибо им за школу воспитания!

И, конечно же, нам повезло, что в составе экипажа, насчитывавшего в то время 40–50 человек, служил вместе

с нами и старейший ветеран-авроровец (с 1910 года), Герой Социалистического Труда капитан 2 ранга Т. И. Липатов. Почетным членом экипажа и частым гостем на корабле был бывший комиссар «Авроры» А. В. Белышев. У меня к этому Человеку с большой буквы особое отношение, и вечная благодарность ему за практическую помощь в моей работе над кандидатской диссертацией и за поддержку при ее защите.

Общаясь с этими замечательными людьми, мы стремились быть хоть чуть-чуть похожими на них в исполнении служебного долга. А служили мы тогда ровно четыре года!

За эти годы нам посчастливилось встречаться со многими ветеранами-авроровцами разных поколений: от участников похода 2-й Тихоокеанской эскадры и Цусимского сражения в мае 1905 года до тех героев, кто спасал «Аврору» в годы Великой Отечественной войны. На корабле мы слушали воспоминания А. П. Подлесного, совершившего подвиг по спасению израненного крейсера от неминуемой гибели в Цусимском сражении; Н. А. Кострюкова, ликвидировавшего угрозу гибели полузатопленной и израненной фашистами «Авроры» в 1941 году, а также встречались со многими другими ветеранами.

Особенно торжественно проходили встречи и общения с авроровцами — участниками Октябрьских событий 1917 года в дни празднования 40-летия Великой Октябрьской социалистической революции. Тогда на корабле побывало около 30 ветеранов из разных городов страны. Это А. С. Неволин, Д. И. Ващук, А. В. Трапезников, Я. К. Товстыко, И. Г. Марушкин, бывшие мичманы П. П. Соколов, Л. А. Дёмин и, конечно, Л. А. Поленов, бывший первый советский командир «Авроры» в 1922–1928 годах, и многие другие. Для нас, молодых моряков, это были очень полезные встречи, и они остались в памяти на всю жизнь.

Как событие особой важности вспоминается встреча с Министром обороны маршалом Советского Союза Г. К. Жуковым, который посетил крейсер в июле 1957 года

во время празднования 250-летия Ленинграда и Дня Военно-Морского Флота. Мне тогда выпала честь первым встречать Министра у трапа «Авроры» и приветствовать его, согласно Уставу, с оружием «на караул».

В этом же году среди почетных гостей корабля побывали многие государственные деятели из разных стран мира, а также участники Международного фестиваля молодежи и студентов. Но самой памятной осталась встреча с президентом Вьетнама Хо-Ши-Мином, тем более что мне было доверено сопровождать его по кораблю в качестве экскурсовода и сфотографироваться вместе с ним на «Авроре».

Можете представить, как волнительны были эти встречи с такими выдающимися, всемирно известными людьми. Так близко видеть их и пообщаться, как говорится, вживую можно было тогда только на «Авроре»!

Надо отметить, что в годы моей службы известность и значимость «Авроры», как корабля номер один и центра героико-патриотического воспитания, заметно возрастала. Лицом к кораблю-музею повернулись и пресса, и радио, и телевидение. В газетах появлялись статьи об авроровцах разных поколений. Это способствовало уточнению важных страниц истории крейсера и судеб его подлинных героев.

«Воскресали» забытые имена и фамилии известных в прошлом героев «Авроры», репрессированных в годы «культа личности» и реабилитированных посмертно в 1956–1962 гг. Это К. И. Душенов, А. Н. Златогорский, П. И. Курков, Н. И. Лукичев. Кстати, о судьбах этих видных в советское время военных и государственных деятелей автору этих строк удалось собрать в архивах КГБ уникальные материалы и издать документальные исторические очерки «Вечно живые» (М.: Воениздат, 1989) тиражом 75 тыс. экз.. Важно и то, что после реабилитации этих мужественных патриотов и прославленных ветеранов-авроровцев их портреты и бюсты появились в экспозиции музея крейсера.

Возрастала значимость и популярность «Авроры» и как

реликвии Военно-Морского Флота. В связи с чем, естественно, требовалось обновление внешнего вида стареющего корабля.

Нашему поколению авроровцев выпала честь участвовать в 1957 году в обеспечении перехода «Авроры» из Ленинграда в Кронштадт и ее ремонте в Петровском доке. Это было очень впечатляющее событие, особенно когда обновленный крейсер под гром салюта и бурные овации ленинградцев летом 1958 года возвращался по Неве к месту своей вечной стоянки. Мы гордились, что таким образом совершали, хоть и не дальнее, но все-таки плавание под прославленным авроровским Военно-морским флагом.

Что касалось моей срочной службы на завершающем этапе, то она намного изменилась. В конце 1959 года мне было предложено продолжить сверхсрочную службу, перейти на воспитательную работу в политотдел Нахимовского училища и возглавить впервые созданную на флоте пионерскую дружину имени Героя Советского Союза Евгения Никонова, штаб которой находился на «Авроре».

Занимаясь патриотическим воспитанием пионеров-нахимовцев, мне приходилось поддерживать творческие контакты с прессой. По просьбе ЦК ВЛКСМ надо было освещать на страницах газеты «Пионерская правда» и в журнале «Вожатый» влияние пионерской работы на обучение и воспитание нахимовцев. Основной интерес у руководства редакций изданий вызывало введение пионерии в Нахимовском училище и ее успехи в формировании у военных пионеров чувства патриотизма и интернационализма. Приходилось делиться опытом работы с флотской пионерией на страницах и других печатных изданий, в том числе в газете «Кронштадтская правда». При этой газете еще с 1956 года я состоял внештатным военкором, ежемесячно освещал на ее страницах жизнь и службу моряков-авроровцев, вел рубрику «События на “Авроре”». Так что информацию о жизни и деятельности пионерской организации Ленинградского Нахимовского военно-морского училища (ЛНВМУ) газета всегда публиковала охотно.

Так начиналась моя новая воспитательная школа с авроровской путевкой, а вместе с ней зарождалась журналистская «проба пера». Важным вдохновением в этой работе явились тогда и две Почетные грамоты: от командующего Ленинградской военно-морской базой адмирала И. И. Байкова «За активность в печати» и от начальника ЛНВМУ контр-адмирала Г. Е. Грищенко «За успехи в воспитании нахимовцев».

Подводя некоторые итоги, хочу подчеркнуть, что все то хорошее, что мне удалось получить за время службы на «Авроре», в последующие годы офицерской службы, которую за 37 лет прошел на самых разных должностях, очень и очень пригодилось, особенно во время учебы в Военно-политической академии и адъюнктуре.

Богатейший опыт авроровской школы и закалки мне помог как на комсомольской работе в армейских частях, где получил досрочное офицерское звание, так и при выполнении правительственных заданий за границей (в Монголии и ГДР). За все это был удостоен многих наград, и особенно на поприще научно-исследовательской и военно-педагогической службы в Академии.

В результате архивных поисков и тесного общения с А. В. Белышевым, Б. В. Бурковским и научными сотрудниками ЦВММ я подготовил научный реферат о работе корабля-музея и заслугах «Авроры» в пропаганде идей Великого Октября, который на Всесоюзном конкурсе студенческих работ был признан лучшим и в 1969 году завоевал медаль лауреата.

Это послужило началом дальнейшего научного исследования истории легендарного корабля и поводом для написания и защиты кандидатской диссертации на тему «Революционный крейсер «Аврора» и воспитание трудящихся на его героических традициях (1905–1975 гг.). В то время эта диссертация была оценена на самом высоком военно-политическом уровне. И мне вскоре предложили возглавить при Главном политическом управлении Советской Армии и Военно-Морского Флота весьма серьезное направление по развитию

военно-музейного дела и изобразительному искусству в масштабе Вооруженных Сил страны.

Для меня было очень важно, что наряду с музеями армии и флота в мою обязанность входила и задача по сохранению и музеефикации исторического корабля, родной «Авроры». Этим мы тогда плодотворно занимались с начальником ЦВММ капитаном 1 ранга М. И. Фатеевым, командиром крейсера «Аврора» Ю. И. Федоровым и, конечно, с работниками политуправления ВМФ.

Этот опыт военного музееведения в дальнейшем пригодился мне и на «гражданке», на государственной службе в Министерстве культуры Российской Федерации при составлении и научном редактировании двухтомной «Российской музейной энциклопедии», вышедшей в Москве в 2001году, и при руководстве историческими музеями Москвы.

В заключении мне хотелось бы сказать, что, несмотря на отдаленность по расстоянию и времени, я ни физически, ни мысленно никогда не расставался с «Авророй», с кораблем моей матросской юности, с судьбой его героев.

Как и в годы службы, так и будучи на пенсии, мне всегда была и остается близкой и родной волнующая тема этого легендарного крейсера. В защиту и прославление заслуг «Авроры» перед нашим Отечеством мне за последние 60 лет тысячу раз приходилось выступать с лекциями и сообщениями перед самыми разными аудиториями в ВУЗах, воинских частях, а также перед многими гражданами дружественных стран и не только…

В прессе, по радио, на телевидении мной осуществлено более 100 публикаций, не считая диссертации и книг, с рассказом о боевой и революционной истории «Авроры», о патриотической службе на этом прославленном корабле и о том, какой популярностью в народе пользуется этот дважды орденоносный мемориал.

Совсем недавно, в 2010 году, мне удалось выполнить заказ российских металлургов и опубликовать исторический материал

на страницах солидного специализированного журнала «Металлоснабжение и сбыт» (№ 5), посвященный 105-летию боевого крещения в Цусимском сражении знаменитого русского крейсера — детища питерских инженеров и кораблестроителей. Важно то, что эта статья привлекла внимание журналистов программы «Центральное телевидение» на НТВ, и мне пришлось комментировать свое отношение к «Авроре», защищать ее честь под запись телевизионной камеры. Это было в те мрачные дни 2010 года, когда «в верхах» решался вопрос о дальнейшей судьбе «Авроры», как «ненужного флоту военного корабля».

Поэтому я очень рад тому, что при поддержке Министерства обороны в журнале «Воин России» (2013, № 4) под рубрикой «Традициям жить» опубликовали мой большой аналитический материал с фотографиями под заголовком «”Аврора” возвращается в строй». Эта публикация была посвящена 110-летию вступления крейсера I ранга в состав Балтийского флота и поднятия над «Авророй» Андреевского флага. Но главное, на сегодняшний день, это то, что по решению Министра обороны России генерала армии С. К. Шойгу, принятому в 2013 году, теперь наш славный крейсер восстанавливается, и мы с нетерпением ждем его возвращения на почетную вечную стоянку.

Г. А. Мамзиков

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ФИЛИАЛА ЦВММ НА КОРАБЛЕ БОЕВОЙ СЛАВЫ КРЕЙСЕРЕ «АВРОРА»

История создания музея на крейсере «Аврора»

Музей на крейсере «Аврора» входит в первый десяток самых посещаемых музеев Санкт-Петербурга. Интерес к этому кораблю не случаен. За свою 116-летнюю, с момента спуска на воду, историю крейсер «Аврора» был свидетелем и участником всех главных событий истории России с начала XX века по сегодняшний день.

Моряки крейсера были участниками четырех крупнейших войн двадцатого века, принимали активное участие во всех революционных событиях этого периода, многие десятилетия обеспечивали морскую практику будущих командиров кораблей и флотоводцев Российского и Советского флотов.

Проблема сохранения легендарного крейсера, как памятника истории, корабельной архитектуры и техники конца XIX — начала XX века, возникла еще до начала Второй мировой войны.

В 1940 году корабль находился в составе бригады подводных лодок в качестве плавучей базы. Командир бригады капитан 2 ранга А. Н. Матвеев обратился с письменным предложением к Народному комиссару Военно-Морского Флота Н. Г. Кузнецову: «Конечно, Краснознаменный крейсер «Аврора» еще можно использовать как блокшив не передвигающуюся базу для военно-морской подготовки, но ненадолго — техническое состояние корабля это не позволит. Отправлять же в будущем этот исторический корабль на слом нецелесообразно. С Краснознаменным крейсером «Аврора» связана подготовка всех наших командных кадров. Крейсер будет ценен для истории нашего флота, революционного движения в нем».

Начавшаяся война с Германией помешала в то время

принять решение о будущем «Авроры». Но об этом вспомнили в 1944 году при создании в Ленинграде Нахимовского училища. Заместитель наркома ВМФ адмирал И. С. Исаков обратился к адмиралу флота Н. Г. Кузнецову: «В связи с передачей Петровского дворца под Нахимовское училище и целесообразностью иметь при каждом училище свой блокшив для элементарной морской подготовки, прошу Вашего согласия о разрешении на следующие мероприятия после войны:

Передать крейсер «Аврора» Нахимовскому училищу со штатом 103 человека.

Оборудовать крейсер «Аврора» как учебный блокшив и музей революционной истории, сохраняя его исторический силуэт».

Нарком ВМФ поддержал эту идею, но для постановки корабля в центре города нужна была санкция городского руководства. Последовало обращение Наркома ВМФ к первому секретарю Ленинградского обкома партии А. А. Жданову. В нем предлагалось сделать крейсер музейным памятником, навечно связанным с историей Ленинграда, Октябрьской революцией и отечественного флота, а на корабле создать образцовую учебную базу для воспитанников Нахимовского училища. 24 августа 1944 года исполком Ленинградского совета постановил: «Принять предложение ВМФ. Краснознаменный крейсер «Аврора» установить у Петроградской набережной реки Большой Невки против здания Ленинградского Нахимовского военно-морского училища».

На это место крейсер «Аврора» был поставлен 18 ноября 1948 года после окончания длительного четырехлетнего ремонта.

Следующие 12 лет на корабле жили, учились, участвовали в его обслуживании юные моряки-нахимовцы, помогая небольшому военному экипажу содержать корабль в надлежащем состоянии.

Стоявший у левого берега Большой Невки красавец крейсер приковывал внимание многих жителей и гостей города.

Набережная, возле корабля, ежедневно была заполнена людьми, желающими посмотреть на «Аврору». Свободного доступа на крейсер не было, т. к. это мешало бы учебному процессу нахимовцев. Но все же, по просьбе органов городской власти, крейсер стали посещать отдельные делегации, прибывающие в город из других областей Советского Союза и зарубежных государств.

Делегации на корабле принимались и сопровождались специально выделенными офицерами из состава экипажа крейсера «Аврора». На эти встречи часто приглашались и ветераны, ранее служившие на этом корабле. С 1948 по 1950 год крейсер «Аврора» посетило около 17 тысяч человек. Возникла необходимость создания на корабле небольшой экспозиции, рассказывающей об истории корабля, прошедшего через четыре войны двадцатого столетия, две революции 1917 года, многие годы выполняющего учебные функции по подготовке кадров Военно-морского флота России и Советского Союза.

О том, как зарождался музей на крейсере, вспоминает бывший врач крейсера, в то время старший лейтенант В. В. Щедролосев: «После празднования в 1949 году дня ВМФ командир корабля капитан 1 ранга Д. М. Яковлев собрал на совещание офицеров и сверхсрочнослужащих и предложил подумать о том, как создать на корабле музей. На совещании присутствовал бывший командир «Авроры» капитан 1 ранга Л. А. Поленов, который поделился своими соображениями по этому вопросу. Он предложил для музея оборудовать помещение под полубаком, убрав мешающие перегородки. Механику М. А. Сороченкову было поручено убрать перегородки и вместо них установить несколько пиллерсов (вертикальных стоек). Он же занимался изготовлением витрин и стендов на Канонерском заводе. В этой работе ему во многом помогали Л. А. Поленов, А. В. Белышев, А. Г. Буянов, Л. А. Дёмин и другие ветераны-авроровцы.

На подшефном заводе изготовили бронзовую доску на носовое орудие. Так на крейсере «Аврора» появился

корабельный музей. Заведовал им старший лейтенант В. В. Щедролосев. Количество посетителей в музее с каждым днем увеличивалось, и возникла потребность иметь на корабле штатную должность для организации и проведения экскурсий.

Второго октября 1950 года начальник Нахимовского училища капитан 1 ранга Г. Е. Грищенко предложил эту должность бывшему матросу крейсера «Аврора» в годы революции и Гражданской войны Т. И. Липатову. Приказом Военно-морского министра № 0438 от 12 февраля 1951 года Липатов получил звание капитана 3 ранга и был назначен на должность помощника командира крейсера «Аврора». В 1957 году в честь 40-й годовщины Октября он был удостоен звания Героя Социалистического Труда, как ветеран крейсера «Аврора» служивший на нем с 1910 по 1918 год. Под его руководством проводились встречи официальных делегаций, на которых он рассказывал о событиях 1917 года, участником которых был. Первоначальная экспозиция музея, в основном, посвящалась этому периоду истории крейсера «Аврора».

Материалов об участии моряков крейсера в четырех войнах и в обеспечении плавательной практики курсантов было мало. К проведению массовых экскурсий привлекались офицеры крейсера и отдельные подготовленные старшины и матросы. В таком виде музей функционировал до 1956 года. За эти годы музей его посетило около 350 тыс. человек.

Для нахимовцев в здании училища, к этому времени, были оборудованы жилые помещения, и воспитанники перебрались с крейсера в более приспособленные для обучения и отдыха классы и спальни. Но связь нахимовцев с крейсером не прекращалась. В те годы, когда экскурсии по музею были бесплатными, отдельные отлично подготовленные нахимовцы также участвовали в проведении экскурсий.

Появилась традиция: с принятыми на 1-й курс нахимовцами проводить 1 сентября первый урок на борту крейсера «Аврора», где их знакомили с историей легендарного корабля.

Выпуск из училища также проводился на крейсере

«Аврора». Нахимовцы выстраивались на верхней палубе. На ленточках их бескозырок золотом сияли названия военно-морских училищ, в которые они уходили после окончания Нахимовского училища. Палуба и надстройки крейсера заполнялись родственниками нахимовцев и другими приглашенными.

Учитывая большой общественный интерес к истории крейсера «Аврора», главком ВМФ адмирал С. Г. Горшков 5 июля 1956 года принял решение о создании на корабле филиала Центрального военно-морского музея. Эта дата стала точкой отсчета официального открытия филиала ЦВММ.

Работа филиала ЦВММ на крейсере «Аврора»

15 сентября 1956 года на должность экскурсовода филиала ЦВММ на крейсере «Аврора» был принят капитан 2 ранга запаса Б. В. Бурковский, назначенный вскоре заведующим музея. Младшими научными сотрудниками были приняты полковник запаса П. В. Крутов и капитан 3 ранга запаса В. А. Соколов. Главной задачей сотрудников музея было создание новой экспозиции по истории крейсера «Аврора» на основе архивных документов и исторических материалов. В итоге было собрано 55 документов, 64 фотографии, 13 объемных экспонатов. В общей сложности 78 предметов были размещены во вновь созданной экспозиции на 16 стендах.

Но учебный процесс нахимовцев на крейсере «Аврора» продолжался, а для упорядочения работы было установлено следующее время проведения экскурсий: вторник, четверг, воскресенье — с 11.00 до 17.30.

В отдельные дни недели сотрудники филиала имели возможность работать в архивах, библиотеках, организовывать встречи с ветеранами крейсера «Аврора». За восемь месяцев 1957 года на борту крейсера и в его музее побывало свыше 65 тыс. посетителей. В сентябре того же года «Аврору» отбуксировали для очередного ремонта на Морской завод в г. Кронштадт.

За семь месяцев были восстановлены боевая и штурманская

рубки. В этой работе большую помощь оказывали ветераны-авроровцы Б. Ф. Винтер, П. П. Соколов, Л. А. Поленов. Их консультации оказались очень полезны для поиска и установки навигационных и других приборов в этих помещениях. Научные сотрудники филиала Б. В. Бурковский, В. А. Соколов, Ф. Н. Морозов, А. А. Ксенофонтов в период ремонта корабля работали в архивах и отбирали музейные предметы для экспозиции.

В 1960 году в филиале ЦВММ на крейсере «Аврора» появились новые сотрудники: капитан 1 ранга запаса Г. П. Бартнев, капитан-лейтенант запаса И. И. Батарин, Н. Н. Дормидонтов, М. А. Мамедов. Постепенно расширяется круг внемузейной работы сотрудников филиала. Организуются выступления ветеранов крейсера «Аврора» и сотрудников музея в воинских частях, на предприятиях и школах. Эти встречи впоследствии стали проводиться и в других городах страны. На таких мероприятиях проходил торжественный ритуал: выносился Краснознаменный, а позднее ордена Октябрьской революции Краснознаменный Военно-морской флаг крейсера «Аврора».

Углублялись связи с шефствующими над крейсером организациями, устанавливались новые шефские связи, например с Горьковским автозаводом. Комсомольцы этого завода через министра обороны добились права посылать лучших молодых рабочих служить на крейсер «Аврора».

В адрес музея на крейсере «Аврора» приходили сотни писем со всех концов страны. Научные сотрудники филиала писали в ответ о работе музея, об истории корабля, часть ответов помещались в газетах и журналах.

Постепенно увеличивалось количество радио- и телепередач с борта крейсера «Аврора». Таких передач было подготовлено более 200. В 1962 году был издан путеводитель по музею на крейсере «Аврора», который в дальнейшем переиздавался семь раз. Были отпечатаны памятки для гостей на русском, английском, французском, испанском и немецком языках.

В 1966 году крейсер «Аврора» прошел очередной ремонт на заводе «Судомех». Была обновлена и расширена экспозиция корабельного музея. В одном из помещений оборудовали матросский кубрик дореволюционного периода. Площадь музейных помещений увеличилась более чем в два раза и составила 600 кв. метров.

Новой формой работы музея стала организация и проведение ритуала принятия присяги военнослужащими частей Ленинградского гарнизона. На этот ритуал сотрудники музея приглашали ветеранов-авроровцев и родственников молодых воинов.

Таких мероприятий было проведено более 100.

В 1968 году за плодотворную работу по пропаганде революционных и боевых традиций крейсер «Аврора» был награжден орденом Октябрьской революции. В этом большая заслуга и сотрудников музея на крейсере: заведующего филиалом Б. В. Бурковского, старшего научного сотрудника Г. П. Бартнева, младших научных сотрудников И. И. Батарина, Б. И. Маврина и других.

В начале 60-х годов в практике работы музея на крейсере появились пионерские сборы (линейки), комсомольские собрания с вручением комсомольских билетов, а также церемония торжественного вручения паспортов.

Большая работа велась по учету ветеранов-авроровцев разных поколений. В 1973 году на учете в филиале их было более 80 человек, в том числе участник Цусимского сражения А. П. Подлесный, участники революции 1917 года А. В. Белышев, Д. И. Ващук, И. Г. Марушкин, Л. А. Дёмин, И. А. Назаров и другие. Участники Великой Отечественной войны: М. П. Синозерский, Н. Д. Букин, В. И. Бурдасов, Н. А. Кострюков, А. И. Волков и другие.

Первого августа 1978 года Б. В. Бурковский, проработавший в музее на крейсере «Аврора» 22 года, был переведен на работу в Центральный военно-морской музей, вместо него назначен капитан 2 ранга запаса М. Н. Горбунов.

В 1974 году общее количество посетителей музея крейсера «Аврора» превысило один миллион человек. Учет посетителей был довольно точный. Вахтенный у трапа каждые 10–15 минут докладывал по телефону диспетчеру количество прошедших на корабль.

В октябре 1977 года, по инициативе ЦК ВЛКСМ, в музее крейсера было организовано памятное фотографирование молодежи из всех республик страны — победителей социалистического соревнования в трудовой деятельности. Всего сфотографировали более 12 000 человек.

Сотрудники музея оказывали всестороннюю помощь школам Ленинграда и области в создании небольших музеев, посвященных истории крейсера «Аврора». Такие музеи были созданы в школе № 259 Красносельского района, в школе № 152 Красногвардейского района, в ПТУ № 22 Адмиралтейского завода.

В 1980 году в работе филиала начала применяться новая форма воспитательной работы — проведение на крейсере «Аврора» митингов экипажей строящихся в Ленинграде военных кораблей, на которых выступали, как правило, командир строящегося корабля, члены экипажа и сотрудники филиала ЦВММ на крейсере.

Время шло, на состояние крейсера «Аврора» сказался естественный процесс старения металла, последствия боевых повреждений и эксплуатационный износ оборудования. Возникла необходимость восстановления и сохранения крейсера в качестве корабля-музея.

31 мая 1984 года Советом Министров СССР было принято Постановление за № 110 о проведении ремонтно-восстановительных работ на крейсере «Аврора». С этого момента научные работники филиала начали работу по подготовке необходимых документов для создания новой экспозиции корабельного музея. В штате филиала тогда числились: заведующий филиалом М. Н. Горбунов, старший научный сотрудник Г. П. Бартнев, младшие научные сотрудники В. И. Фирсанов,

В. А. Микац, Н. Л. Норовков, старший хранитель фондов И. И. Скляров, диспетчер А. И. Турчанский, музейный смотритель М. А. Герасимов.

За время ремонта крейсера на Ленинградском судостроительном заводе имени А. А. Жданова, с 1984 по 1987 год, сотрудники филиала ЦВММ на крейсере «Аврора» работали над созданием новой экспозиции. Были тщательно изучены фонды ЦВММ, отобраны необходимые объемные экспонаты, документы и фотографии.

Работу в фондах ЦВММ по отбору нужных материалов для корабельного музея проводили научные сотрудники Г. П. Бартнев, В. И. Фирсанов, В. А. Микац и вновь принятые сотрудники Ф. В. Константинов, В. П. Власов и Л. С. Петрова. Результатом стало создание на крейсере в помещении под полубаком озвученной диорамы «Выстрел «Авроры». Помимо шести музейных залов в экскурсионный маршрут включили радиорубку, боевую рубку, машинно-котельное отделение. Впервые у посетителей появилась возможность познакомиться с техникой начала XX века.

После окончания ремонта 16 августа 1987 года крейсер вернулся к месту стоянки у Нахимовского училища. Это был большой и радостный праздник для жителей Ленинграда. Несмотря на дождливую погоду, набережные Невы на всем пути следования крейсера были заполнены народом. Гремели оркестры, развевались флаги, раздавались крики «Ура!»

Работа над оформлением новой экспозиции музея продолжалась еще полтора месяца. 2 октября 1987 года под гром корабельных салютных пушек музей снова был открыт для посетителей. Помещения музея постоянно, в рабочее время, были переполнены народом. Многочисленные записи в книге отзывов и предложений свидетельствовали, что новая экспозиция высоко оценивается посетителями. Палуба и помещения крейсера зачастую становились площадкой для кинематографистов. Сценаристы, режиссеры и операторы получали помощь в этой работе со стороны научных сотрудников музея.

Стало традицией проводить на крейсере «Аврора» презентации и обсуждение книг о флоте. С начала 90-х годов в музее на крейсере прошло несколько выставок картин и документов, связанных с юбилейными датами ВМФ. В подготовке этих выставок активное участие принимали художники, научные сотрудники и хранители фондов ЦВММ. Всего за последние 25 лет было создано и показано на «Авроре» свыше 30 различных выставок.

Подводя итоги работы музея на крейсере «Аврора» за 60 лет, следует отметить, что за этот период в нем работали более 50 сотрудников. В 1989 году музей посетило более полутора миллиона человек. А всего за 60 лет существования музея на крейсере «Аврора» по ее палубе прошло более 34 миллионов человек. Из них более 4 миллионов иностранных гостей из 180 стран мира. С 1989 года экскурсии по музею стали платными, в 2010 году году была введена входная плата для посетителей.

21 сентября 2014 года крейсер «Аврора» был отправлен на очередной 2-годичный ремонт на Кронштадтский Морской завод. На корабле проводится вся необходимая работа по ремонту, замене устаревших конструкций, систем, агрегатов и устройств. Готовится к монтажу новая, обновленная экспозиция в залах музея, которых станет девять вместо шести прежних.

В ходе многолетней работы филиала ЦВММ на крейсере «Аврора» достигнуты следующие результаты:

— создана научно-обоснованная исторически достоверная экспозиция, рассказывающая о более чем столетней истории крейсера «Аврора»;

— музей на крейсере «Аврора» стал одним из самых посещаемых музеев Санкт-Петербурга;

— почти за 60 лет работы музея научными сотрудниками филиала проведены многие тысячи экскурсий и выступлений в воинских частях, на предприятиях, в учебных заведениях;

— регулярно устраивались встречи посетителей музея с ветеранами-авроровцами, а также поездки

для выступления во многие города страны;

— проведены многочисленные мероприятия по приему присяги военнослужащими, митинги экипажей строящихся кораблей, пионерские линейки, вручение комсомольских билетов и паспортов;

— сотрудниками филиала написано свыше трехсот статей в газеты и журналы, оказана помощь авторам в написании книг о крейсере «Аврора», сценаристам, режиссерам и операторам при съемках художественных и документальных фильмов на борту крейсера;

— проведено более 30 выставок художников-маринистов и другой тематики, дано более 7000 письменных и устных консультаций по истории крейсера «Аврора».

Успешную работу филиала ЦВММ на крейсере «Аврора» высоко оценивало правительство страны, руководство ВМФ, общественных организаций и зарубежные представительства, которые неоднократно поощряли музей и его сотрудников:

— в феврале 1968 года Президиум Верховного Совета СССР наградил крейсер «Аврора» орденом Октябрьской Революции;

— в 1970 году Главное управление по иностранному туризму при Совете Министров СССР наградило крейсер «Аврора» почетным дипломом за активную работу по встрече и приему иностранных гостей и туристов;

— в сентябре 1981 года Советский комитет ветераны войны за активную военно-патриотическую работу наградил крейсер «Аврора» вымпелом и почетным дипломом;

— 20 ноября 1998 года крейсер «Аврора» был удостоен звания лауреата Золотой книги Санкт-Петербурга;

— 20 июня 2002 года Генеральный консул США в Санкт-Петербурге Морис Хьюз вручил командиру крейсера капитану 1 ранга Бажанову сертификат о включении крейсера «Аврора» в Ассоциацию исторических кораблей в Филадельфии, подписанный Президентом Ассоциации исторических военных кораблей Р. Ш. Дэвидом 15 февраля 2002 года;

— 2 апреля 2003 года Правление Всемирного корабельного фонда вручило кораблю награду «Морское наследие»;

— в 2003 году Дом сотрудничества с ЮНЕСКО наградил музей на крейсере «Аврора» почетным дипломом за участие в миротворческих программах и поддержку благотворительных проектов.

В филиале ЦВММ на крейсере «Аврора» проработали заведующими: Б. В. Бурковский — 22 года, Л. Д. Чернавин — 21 год. Научными сотрудниками и служащими: М. Н. Горбунов — 16 лет, Г. П. Бартнев — 31 год, В. И. Фирсанов — 40 лет, Л. С. Петрова — 29 лет, А. И. Турганенко — 23 года, Я. П. Давыдов — 18 лет, И. И. Батарин — 15 лет, И. И. Скляров — 14 лет, В. Г. Степанов — 17 лет, Г. Н. Авраамов — 10 лет, В. М. Мартиросян — 11 лет, Г. А. Мамзиков — 8 лет, М. П. Алексеева — 10 лет, В. П. Юхта — 5лет.

В настоящее время действующие сотрудники музея В. И. Фирсанов, Г. А. Мамзиков, Л. С. Петрова, В. П. Юхта, М. П. Алексеева на время заводского ремонта крейсера работают в Центральном военно-морском музее, активно участвуя в организации экскурсий, в научной работе и подготовке новой экспозиции филиала ЦВММ на крейсере «Аврора». Двое научных сотрудников — В. И. Фирсанов и Л. С. Петрова удостоены высокого звания «Заслуженный работник культуры Российской Федерации».

Особые условия работы музея на крейсере «Аврора»

Они определяются следующими факторами:

— крейсер «Аврора» является действующим кораблем Военно-Морского Флота Российской Федерации, оборудован всеми необходимыми системами, устройствами, техническими средствами и соответствует всем требованиям к несамоходным судам, находящимся на плаву;

— экипаж крейсера состоит из военнослужащих ВМФ Р.Ф и вольнонаемного личного состава;

— на корабле постоянно функционирует филиал ЦВММ, что вызывает нахождение на крейсере, в период работы музея,

большого количества посетителей;

— условия работы филиала ЦВММ на крейсере «Аврора» и-за сложности и стесненности размещения сотрудников на рабочих местах, резко отличаются от работы музеев, расположенных на берегу. Сотрудники филиала постоянно подвержены воздействию электромагнитных полей металлического корпуса корабля;

— необходимость проведения мероприятий по организации работы сотрудников филиала ЦВММ на крейсере «Аврора», с учетом создания новой экспозиции после окончания ремонта в июле 2016 года;

— отработка организации комплектования экскурсионных групп, выбор тематики и маршрутов осмотра экспозиции музея, исключение случаев несанкционированного проведения экскурсий на крейсере «Аврора» по окончании рабочего времени музея, в выходные и нерабочие дни.

Заключение

Отдавая должное храбрости и мужеству моряков отечественного Военно-Морского Флота, необходимо отметить, что крейсер боевой славы «Аврора» с филиалом ЦВММ, находящимся на его борту, является символом лучших, передаваемых из поколения в поколение традиций военных моряков нашей страны, показателем доблести и беззаветной преданности Родине, а также памятником более чем столетней истории России XX века, бесценной реликвией мирового значения.

Пройдет несколько месяцев, и крейсер «Аврора» после окончания ремонта вернется на свое историческое место стоянки, и можно будет сказать стихами автора доклада:

«Красуется крейсер, как прежде в строю;
Великой России детище — «Аврора»;
Столетие славит Отчизну свою;
Как символ защиты морского простора».

Литература и источники

Решение главнокомандующего ВМФ адмирала *С.Г. Горшкова* от 5 июля 1956 года о создании на крейсере «Аврора» филиала Центрального военно-морского музея.

Приказ начальника Центрального военно-морского музея МО РФ за № 171 от 28 августа 1956 г.

Годовые отчеты о работе филиала Центрального военно-морского музея МО РФ на крейсере «Аврора».

Предложение заместителя народного комиссара адмирала флота *И. С. Исакова* народному комиссару ВМФ адмиралу флота *Н. Г. Кузнецову.*

Выписка из решения исполкома Ленгорсовета от 24 августа 1944 года о постановке крейсер «Аврора» у Петроградской набережной на реке Большая Невка.

Директива Главного штаба ВМФ от 18 апреля 1968 года №1/989042.

Постановление Совета Министров СССР за № 110 от 31 мая 1984 года «О проведении ремонтно-восстановительных работ на крейсере «Аврора».

Письмо капитана 2 ранга *А. Н. Матвеева* народному комиссару ВМФ *Н. Г. Кузнецову.*

Буров В. Н., Яхнин В. Г. Крейсер «Аврора». Л.: Лениздат, 1987.

Архивные материалы, собранные научным сотрудником Центрального военно-морского музея *В. И. Фирсановым.*

Приложение

КРЕЙСЕР «АВРОРА»: СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

Библиографическая справка Центральной военно-морской библиотеки

Во многих городах на вечной стоянке застыли опаленные пламенем былых сражений боевые корабли — памятники истории. Среди них легендарный крейсер «Аврора». Он по праву считается самым известным кораблем-музеем нашей страны.

24 мая 1900 года в Новом Адмиралтействе Санкт-Петербурга при личном участии Николая Второго был спущен на воду крейсер «Аврора», который во время Октябрьской революции стал символом гибели бывшей Российской империи.

Боевое крещение крейсер получил в Цусимском сражении в мае 1905 года. Вернувшись на Балтику, он становится учебным кораблем, и на нем с 1906 по 1912 год проходят учебную практику гардемарины Морского корпуса. С началом Первой мировой войны «Аврора» снова участвует в боевых действиях. В конце 1916 года корабль отправляется на ремонт в Петроград. Его экипаж принимает активное участие в революционных событиях, а затем и в Гражданской войне. В 1923 году «Аврора» снова переходит в ранг учебного корабля Балтийского флота. Еще одной славной страницей истории крейсера стало участие его экипажа в Великой Отечественной войне.

С 1948 по 1960 год крейсер используется как учебная база Ленинградского Нахимовского училища. В 1956 году было решено основать на борту легендарного крейсера музей военно-морской и революционной славы, а в экспозиции этого необычного музея-крейсера хранить экспонаты, в которых подробно, в деталях, прослеживается его славная история: фотографии, корабельные предметы и документы, представляющие собой немалую историческую ценность. Знаменитый

крейсер определен на вечную стоянку у Петроградской набережной Северной столицы. Дальние плавания и морские сражения остались в прошлом.

Библиографическая справка «Крейсер «Аврора»: страницы истории», подготовленная Центральной военно-морской библиотекой, насчитывает 230 библиографических описаний: 80 книжных публикаций, 125 статей из журналов на русском языке и 3 статьи из иностранных журналов. Материал расположен в алфавитном порядке. Справку дополняют 22 публикации, отсутствующие в фонде ЦВМБ, но представляющие интерес для исследователя.

Книги по времени издания охватывают период с 1904 по 2012 год, журнальные публикации — с 1911 по 2014 год.

1. «Аврора» : альбом. – Л.: Совет. художник, 1967. – 64 с.: ил., фот.

Альбом содержит краткий исторический очерк, фотографии крейсера разных лет, членов экипажа, стихи об «Авроре».

2. «Аврора» – крейсер // Тихоокеанский флот: воен.-ист. очерк. – М.: Воениздат, 1966. – С. 59, 62, 63, 134, 270.

3. «Аврора», крейсер 1-го ранга // Великий Октябрь: сб. док. – М.: изд-во Акад. наук СССР, 1961. – С. 52, 53, 327, 340, 351, 352.

4. Адоринский, В.В. Мы – авроровцы! / В.В. Адоринский // Внуки героев Октября / В.В. Адоринский. – Л.: Лениздат, 1981. – С. 31-40.

О тесных связях военно-патриотических клубов «Аврора» с музеем крейсера «Аврора» – легендарным кораблем революции, об умножении молодыми воинами патриотических и боевых традиций.

5. Азаров, Вс. Плывущий в века / Вс. Азаров // Корабли–герои: сб. / ред. В.Н. Алексеев. – 2-е изд., доп. – М.: изд-во ДОСААФ, 1976. – С. 110-113.

О боевом пути крейсера «Аврора».

6. Бадеев, А. «Аврора» / А. Бадеев // Отчий дом: сб. / сост.

Т. Князева. – М.: Молодая гвардия, 1978. – С. 26-37: ил., портр. О тактико-технических данных и боевом пути крейсера с момента вступления его в строй 16 июля 1903 г.

7. Бартев, Г.П. «Аврора» и земля Ярославская: док. очерк / Г.П. Бартев, В.А. Мясников. – Ярославль: Верхне-волж. кн. изд-во, 1968. – 71 с.: ил. Об истории корабля, об уроженцах Ярославской губернии, служивших на крейсере.

8. Бартев, Г.П. Страницы летописи «Авроры»: док. очерк / Г.П. Бартев, В.А. Мясников. – Ярославль: Верх.-Волж. кн. изд-во, 1975. – 136 с.: ил.

9. Белкин, С.И. Крейсер «Аврора» / С.И. Белкин // Рассказы о знаменитых кораблях / С.И. Белкин. – Л.: Судостроение, 1979. – С. 5-30: ил.

10. Белышев, А. Выстрел с «Авроры» / А. Белышев // Балтийская слава: Рассказы. Очерки. Воспоминания. – Калининград, 1959. – С. 41-46.

11. Белышев, А. Как это было / А. Белышев // Корабли-герои: сб. / ред. В.Н. Алексеев. – 2-е изд., доп. – М.: изд-во ДОСААФ, 1976. – С. 106-107.Воспоминания первого комиссара крейсера «Аврора».

12. Бережной, С.С. Краснознаменный ордена Октябрьской революции крейсер «Аврора» / С.С. Бережной, Г.А. Аммон // Героические корабли российского и советского Военно-Морского флота: альбом / С.С. Бережной, Г.А. Аммон. – 2-е изд., испр. и доп. – М.: Воениздат, 1990. – С. 62-65: фот.

13. Березов, П. Залп «Авроры» / П. Березов. – 2-е изд., испр. – М.: Политиздат, 1967. – 74 с.: ил.

14. Бурковский, Б.В. Крейсер «Аврора»: путеводитель по корабельному музею / Б.В. Бурковский, Г.П. Бартев, И.И. Скляров. – Л.: Лениздат, 1979. – 126 с.: ил., портр.

15. Буров, А.В. Крейсер «Аврора» / А.В. Буров // Блокада день за днем: 22 июня 1941 г. – 27 янв. 1944 г. / А.В. Буров. – Л.: Лениздат, 1979. – С. 55, 63, 67, 388.

16. Буров, В.Н. Крейсер «Аврора»: памятник истории отечеств. кораблестроения / В.Н. Буров, В.Е. Юхнин. –

Л.: Лениздат, 1987. – 162 с.: ил.
17. Быховский, И.А. Первый дальний морской поход [на учебном крейсере «Аврора», весна 1930 г.] / И.А. Быховский // Гангут. – СПб., 2008. – Вып. 46. – С. 120-131: ил.
18. В дни Октября: воспоминания участников Октябрьского вооруж. восстания в Петрограде / сост. Х.М. Астрахан; ред. Л.М. Спирин. – Л.: Лениздат, 1982. – 406 с.: ил. – (Б-ка революц. мемуаров «Из искры возгорится пламя»).
Об участии крейсера «Аврора» в Октябрьской революции с. 239-244.
19. Второе рождение «Авроры» / [авт.-сост.: Л.А. Поленов, Л.Л. Поленов]. – Л.: Лениздат, 1987. – 128 с.: ил.
В книге представлены воспоминания первого советского командира «Авроры» Л.А. Поленова о малоизвестных страницах биографии революционного крейсера, о возрождении корабля в начале 20-х годов, его заграничных походах 1924-1925 гг., о традициях в воспитании моряков.
Вторая часть книги представляет собой исторический очерк о крейсере со времени его строительства до современности, написанный сыном первого командира Л.Л. Поленовым.
20. Голованов, К.П. «Аврора» – крейсер революции: Повесть. Биография в иллюстрациях. Документы. / К.П. Голованов, Р.М. Яхнин. – Л.: Дет. лит, 1987. – 152 с. – (Морская слава).
21. Грищинский, К.К. Батарея особого назначения / К.К. Грищинский // Герои рядом с нами: сб. / К.К. Грищинский. – Л.: Лениздат, 1982. – С. 70-84.
Об артиллерийской батарее, сформированной в 1941 г. из орудий крейсера «Аврора» и укомплектованной моряками-авроровцами. Сражалась на Дудергофских высотах под командованием старшего лейтенанта В.А. Иванова.
22. Грищинский, К.К. Звезды над «Авророй» / К.К. Грищинский // Герои рядом с нами / К.К. Грищинский. – Л.: Лениздат, 1982. – С. 3-14: фот. между с. 64 и 65. Об участии крейсера в революционных событиях октября 1917 г.
23. Дубинкин, В.Е. Комендор крейсера «Аврора»: док.

повесть / В.Е. Дубинкин. – Воронеж: Центр.-Чернозем. кн. изд-во, 1982. – 94 с.
О Е.П. Огневе, совершившем исторический выстрел из пушки крейсера «Аврора».
24. Калинин, Б.Н. Памятники и мемориальные доски Ленинграда: справ. / Б.Н. Калинин, П.П. Юревич. – 3-е изд., перераб. и доп. – Л.: Лениздат, 1979. – С. 47, 48, 474.
25. Кербер, Л. Крейсеры «Паллада» и «Диана» («Аврора») / Л. Кербер // Наши морские силы на Дальнем Востоке и японский флот: популяр. описание всех боевых судов и судов прибреж. обороны обоих воюющих флотов / Л. Кербер. – СПб., 1904. – С. 42-43 : фот., схем. Краткие тактико-технические элементы.
26. Кириченко, А. Потомки командира «Авроры» / А. Кириченко // История одного экспоната: сб. / сост. Г.Г. Сапунова. – Л.: Лениздат, 1982. – С. 27-30.
Об уникальных экспонатах музея «Авроры», переданных потомками первого командира крейсера Е.Р. Егорьева: портрете в раме из куска обгоревшей палубы и корабельной брони, дневнике Егорьева и его подзорной трубе.
27. Козлов, И.А. «Аврора», крейсер / И.А. Козлов, В.С. Шломин // Северный флот / И.А. Козлов, В.С. Шломин. – М.: Воениздат, 1966. – С. 78, 83-84.
28. Кравченко, В.С. Крейсер «Аврора» в Цусимском бою / В.С. Кравченко // Гангут. – СПб., 2008. – Вып. 47. – С. 34-45: ил.
Отрывки из книги военного врача, повествующей о походе 2-й Тихоокеанской эскадры и Цусимском сражении во время Русско-японской войны 1904-1905 гг. Приведены биографические сведения об авторе книги.
29. Кравченко, В.С. Через три океана. Воспоминания врача о морском походе в Русско-японскую войну 1904–1905 годов / В.С. Кравченко. – 3-е изд. – СПб.: Гангут, 2002. – 256 с.: ил. – (Помни войну).
30. Крейсер «Аврора» // Балтийский флот: ист. очерк. – М.: Воениздат, 1960. – С. 104, 112, 118, 137, 166-169, 170, 172, 222, 258, 357.

31. Крейсер «Аврора» // Корабли Российского императорского флота 1892–1917 гг.: энциклопедия / под ред. А.Е. Тараса. – Минск: Харвест, 2000. – С. 55. – (Б-ка воен. истории).
Чертеж корабля и краткая справка о крейсере.
32. Крейсер «Аврора» // Оружие славы / сост.: Г.М. Горбачева, А. П. Григорьев, В.И. Шелекасов. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Воениздат, 1985. – С. 6-7: портр.
О первом комиссаре крейсера А.В. Белышеве.
33. Крейсер «Аврора» // Памятники истории России: сб. / сост.: В.Л. Егоров, Л.В. Максакова; худож. Г.И. Метченко. – М.: Совет. Россия, 1987. – С. 94-96 : ил.
34. Крейсер «Аврора»: путеводитель по корабельному музею / сост.: М.Н. Горбунов, Г.П. Бартев, В.А. Микац, В.И. Фирсанов. – Л.: Лениздат, 1988. – 112 с.: ил.
35. Крестьянинов, В.Я. Цусимское сражение 14-15 мая 1905 года / В. Я. Крестьянинов. – СПб.: Галея Принт, 1998. – 172 с.: ил. – (Помни войну).
В том числе участие крейсера «Аврора» в сражении.
36. Курков, [П]. Крейсер «Аврора». Воспоминания участника / [П.] Курков // Пять лет Красного флота. 1917-1922 гг.: сб. – Пг., 1922. – С. 259-262: ил.
37. Кусков, В.П. Корабли Октября / В.П. Кусков. – Л.: Лениздат, 1984. – 192 с.: ил.
В том числе о крейсере «Аврора».
38. Летов, В. Корабли-герои / В. Летов ; худож. В. Тамби. – М.-Л.: Детгиз, 1950. – 38 с. ил.
В том числе краткая история крейсера «Аврора».
39. Максимихин, И. Модель краснознаменного крейсера «Аврора» / И. Максимихин, А. Холодняк. – М.: изд-во ДОСААФ, 1956. – 88 с.: ил., черт.
40. Максимихин, И.А. Легендарный корабль. 1917-1977 / И.А. Максимихин ; ред. Ю.И. Федорова. – М.: Молодая гвардия, 1977. – 80 с.: ил.
41. Маринин, А. Крейсер / А. Маринин. – М.: Военмориздат,

1953. – 111 с.: ил., карт.
Книга знакомит с классом крейсеров: их устройством, вооружением, значением для флота. В том числе о крейсере «Аврора» и его историческом значении.
42. Миротин, И. Комсофлотцы за границей. (На «Авроре») / И. Миротин; предисл. Т. Зофа. – М.: Новая Москва, 1924. – 88 с.: ил., карта. – (Б-ка рабоче-крестьян. молодежи).
43. Митрофанов, Н.Н. Дни великого штурма: повесть-хроника о событиях первых дней Октябрьской революции / Н.Н. Митрофанов. – М.: Совет. Россия, 1983. – 191 с.: ил.
44. Моисеев, С.П. Список кораблей русского парового и броненосного флота (с 1861 по 1917 г.) / С.П. Моисеев; ред. Н.В. Новиков; Акад. наук СССР. Ин-т истории. – М : Воениздат, 1948. – 576 с.: ил.
Сведения о постройке и тактико-технические данные крейсера «Аврора» (с. 76).
45. Мягков, П. Краснознаменный крейсер «Аврора» / П. Мягков // Флот нашей Родины: сб. – М.-Л.: Военмориздат, 1940. – С. 239-248. – (Б-ка краснофлотца).
46. Найда, С.Ф. Восстание матросов Балтийского флота против самодержавия / С.Ф. Найда // Революционное движение в царском флоте. 1825-1917 / С.Ф. Найда: изд-во Акад. наук СССР, 1948. – С. 572-585.
Об участии крейсера «Аврора» в Февральской и Октябрьской революциях.
47. Неволин, А.С. Авроровцы / А.С. Неволин; лит. обраб. В. Дружинина. – 2-е изд, доп. – М.: Воениздат, 1977. – 240 с.: ил., портр.
Автор – бывший трюмный машинист крейсера «Аврора», рассказывает об участии моряков в Октябрьской революции, о настроениях экипажа перед восстанием, о традициях и службе в последующие годы.
48. Неволин, А.С. Здравствуй, «Аврора»! / А.С. Неволин; худож. Л. Котляров. – М.: Молодая гвардия, 1956. – 135 с.: ил.
О боевых действиях крейсера в 1914-1918 гг.

49. О краснознаменном крейсере «Аврора»: решение Исполнительного Комитета Ленинградского городского Совета депутатов трудящихся от 24 августа 1944 г. // Сборник указов, постановлений, решений, распоряжений и приказов военного времени. 1944 / сост.: С. Виленский, Н. Магид, А. Рошаль; ред. А.А. Бубнов. – Л.: Лениздат, 1945. – С. 274.

50. Осадчий, А.С. «Аврора» в Цусимском сражении: (по воспоминаниям ст. врача крейсера В.С. Кравченко) / А.С. Осадчий // Вестн. мор. врача. – Севастополь, 2007. – № 4. – С. 13-21: ил., портр.

51. Под красным вымпелом: сб. о загранич. походе «Авроры» и «Комсомольца» / под ред. В. Зофа, Г. Скворцова, В. Алферова. – М.-Л.: Молодая гвардия, 1925. – 152 с.: ил.

52. Поленов, Л.Л. Крейсер «Аврора» / Л.Л. Поленов. – Л.: Судостроение, 1987. – 264 с.: ил. – (Замечательные корабли).

История корабля, сведения об архитектуре и устройстве крейсера, его тактико-технические характеристики. Описаны основные этапы проектирования, постройки и службы крейсера, его ремонты и восстановление.

53. Поленов, Л.Л. Крейсер «Аврора» в Великом сражении Японского моря / Л.Л. Поленов // Гангут. – СПб., 1991. – Вып. 2. – С. 43-52: ил., портр.

Об участии в Цусимском сражении 14 мая 1905 г. под командованием капитана 1 ранга Е.Р. Егорьева.

54. Поленов, Л.Л. Сто лет в списках флота: крейсер «Аврора» / Л.Л. Поленов. – СПб.: Остров, 2003. – 160 с.: ил., фот., портр.

История корабля от проектирования до последнего времени, реконструкция крейсера 1984-1987 гг. и ее результаты. Впервые публикуются уникальные фотографии из семейного архива Поленовых.

55. Поленов, Л.Л. Трагедия каперанга [М.И.] Никольского / Л.Л. Поленов // Гангут. – СПб., 1995. – Вып. 8. – С. 98-119: ил.

М.И. Никольский (1877-1917 гг.) – последний командир крейсера «Аврора» Российского императорского флота.

56. Политовский, Е.С. От Либавы до Цусимы: письма

к жене флагман. корабел. инженера 2-й Тихоокеан. эскадры Е.С. Политовского / Е.С. Политовский. – 5-е изд. – СПб.: Гангут, 2010. – 205 с.: ил. – (Помни войну; вып.10).
Письма рассказывают о переходе 2-й Тихоокеанской эскадры из Балтики на Дальний Восток. Имеются краткие сведения об «Авроре».
57. Поцелуев, В.А. Броненосцы железных дорог / В.А. Поцелуев. – М.: Молодая гвардия, 1982. – 112 с.: ил.
О боевой деятельности бронепоезда «Балтиец», на котором находилось орудие с крейсера «Аврора» во время Великой Отечественной войны (с.101-104).
58. Предписание Военно-революционного комитета судовому комитету крейсера «Аврора» о приведении корабля в боевую готовность 24 октября 1917 г. // Коммунистическая партия Советского Союза в борьбе за победу Великой Октябрьской Социалистической революции 5 июля – 5 ноября 1917 г.: сб. документов. – М., 1957. – С. 113.
59. Пронин, М.П. Легендарный крейсер / М.П. Пронин. – 2-е изд., доп. – Л.: Лениздат, 1960. – 203 с.: ил.
60. Ратозий, Н.В. Революционный крейсер «Аврора»: жизненная сила его героических традиций / Н.В. Ратозий // Великий Октябрь, защита социализма и мира: сб. науч. ст. / Воен.-полит. акад. им. В.И. Ленина. – М., 1987. – С. 36-60.
61. Резниченко, Г.И. Машины, ставшие памятниками: очерки о боевой технике / Г.И. Резниченко. – М.: изд-во ДОСААФ, 1977. – 88 с.: ил.
В том числе о крейсере «Аврора».
62. Русско-японская война 1904-1905 гг. Работа исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904-1905 гг. при Морском Генеральном Штабе: кн. 6: Поход Второй Тихоокеанской эскадры на Дальний Восток. – Пг.: тип. Мор. м-ва, 1917. – 390 с.
В том числе участие в походе крейсера «Аврора».
63. Русско-японская война 1904-1905 гг. Работа исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904-

1905 гг. при Морском Генеральном Штабе: кн.7 : Тсусимская операция. – Пг.: тип. А. Бенке, 1917. – 260 с.
Участие крейсера «Аврора» в операции.
64. Сгибнев, А. Выстрел «Авроры» / А. Сгибнев // Комиссары: сб. ст. – М.: Политиздат, 1964. – С. 43-54.
О деятельности комиссара крейсера «Аврора» А.В. Белышева во время Октябрьской революции.
65. Сергеев, И.С. Комиссар крейсера «Аврора» / И.С. Сергеев // Потомству в пример: вып. 6 / Политупр. КЧФ; ред. В.А. Мельников. – Севастополь, 1987. – С. 3-8: портр.
Об А.В. Ермоленко, комиссаре крейсера в 1930-1933 гг.
66. Скворцов, А.В. Крейсеры I ранга «Аврора», «Диана» и «Паллада» / А.В. Скворцов. – СПб.: Гангут, 2012. – 223 с.: ил., схемы. – (Мидель-шпангоут; вып. № 29).
67. Старк, Г.К. Моя жизнь: контр-адмирал Г.К. Старк / Г.К. Старк. – СПб., 1998. – 133 с.: фот, портр.
Воспоминания о службе старшим офицером на крейсере «Аврора» с 1903 по 1912 г. Редкие фотографии из семейного архива.
68. Суходольский, В.Ф. Ленинград, крейсер «Аврора»: страницы истории / В.Ф. Суходольский // Солдаты Родины моей / В.Ф. Суходольский. – М.: изд-во ДОСААФ, 1982. – С. 132-135: ил., портр.
69. Ткаченко, В.Ф. Что тебе снится, крейсер «Аврора» / В.Ф. Ткаченко // Цитадель. – СПб., 2004. – № 11. – С. 130-136: ил.
О ремонте и восстановлении корабля в 1984-1987 гг.
70. Флот нашей Родины: (Почтовые марки. Художеств. маркиров. конверты. Штемпеля спец. гашения): справ.-кат. / авт.-сост. В.А. Орлов. – М.: Связь, 1977. – 168 с.: ил.
В том числе много позиций с изображением крейсера «Аврора» и его моряков.
71. Холодняк, А. Аврора: (Боевое и революц. прошлое крейсера «Аврора») / А. Холодняк. – Л.: РИО ВМС СССР, 1925. – 136 с.: ил.

72. Хрящев, Ю.К. Полпреды в матросских бушлатах / Ю.К. Хрящев // Первые мили пути: очерки / Ю.К. Хрящев. – М.: изд-во ДОСААФ, 1981. – С. 95-104. О визите советских кораблей в составе крейсера «Аврора» и учебного судна «Комсомолец» в Норвегию.

73. Худяков, П.К. Инженер-механик Александр Михайлович Плешаков / П.К. Худяков // Путь к Цусиме / П.К. Худяков. – М.: тип. Рус. т-ва печат. и изд. дела, 1907. – С. 171-188.

Некролог инженера-механика, служившего на крейсере «Аврора». Приведены письма А.М. Плешкова к родным, рисующие быт и жизнь офицеров и матросов «Авроры».

74. Цусимский бой: ч. III. [Вырезки из газет]. – Пг., 1905. – 168 с. Во многих статьях имеются сведения об участии и роли крейсера «Аврора» в Цусимском бою.

75. Чернов, Ю.М. Судьба высокая «Авроры» / Ю.М. Чернов. – 3-е изд., доп. – М.: Политиздат, 1987. – 352 с.: фот.

76. Шарымов, А. «Гроза моментальная навек»: о крейсере «Аврора» и вокруг него. – [Л., 1977. – 26 с. – Вырезка из журн. «Аврора». 1977. № 10, 11.]

77. Щедролосев, В.В. Синдром Кронштадтского мятежа / В.В. Щедролосев // Гангут. – СПб., 2010. – Вып. 60. – С. 146-151: ил., портр.

Воспоминания судового врача о командире учебного крейсера «Аврора» в 1948-1949 гг., капитане 1 ранга Ф.М. Яковлеве, участнике событий 1921 г. в Кронштадте.

78. Юнга, Е. Бессмертный корабль: рассказ о Краснознамен. крейсере «Аврора» / Е. Юнга. – М.: Воениздат, 1957. – 125 с.: ил.

79. Юнга, Е. Крейсер «Аврора» / Е. Юнга. – 2-е изд., доп. – М., 1950. – 160 с.: ил.

80. Яковлев, Г.Н. Огнев курган / Г.Н. Яковлев. – М.: Молодая гвардия, 1981. – 127 с.: ил.

О коротком, но доблестном пути комендора крейсера «Аврора» Е.П. Огнева, произведшего исторический выстрел 7 ноября (25 октября) 1917 г.

81. Авраамов, Г. Дипломатическая миссия «Авроры» [в Бангкок, 1911 г.] / Г. Авраамов // Мор. сб. – 1998. – № 2. – С. 85-87.
82. «Аврора»: крейсер и журнал // Ориентир. – 2011. – № 4. – С. 2. О сотрудничестве Центрального военно-морского музея и редакции журнала «Аврора» по пропаганде морского исторического наследия России и роли Санкт-Петербурга.
83. «Аврора» на Архангельском рейде // Судостроение. – 1967. – № 8. – С. 64.
Фотокопия текста приветствия, с которым губком РЛКСМ обратился к экипажам учебных кораблей Балтийского флота «Аврора» и «Комсомолец», пришедшим в конце июля 1925 г. в Архангельск.
84. «Аврора» 70 лет в строю // Судостроение. – 1973. – № 7. – С. 53-54: ил.
85. Азаров, В. Ленинские чтения на «Авроре» / В. Азаров // Парт.-полит. работа в СА и ВМФ. – 1960. – № 9. – С. 72-75.
86. Алферов, В. Два города / В. Алферов // Совет. моряк. – 1958. – № 4. – С. 10-11: ил.
Воспоминания автора, капитана 1 ранга, о походе крейсера «Аврора» и учебного судна «Комсомолец» в 1925 г. в шведский порт Гетеборг и норвежский порт Берген.
87. Андреев, Н. «Аврора» поднимает красный флаг / Н. Андреев // Мор. сб. – 1977. – № 2. – С. 76-77.
Об участии моряков крейсера в революционных событиях в феврале 1917 г.
88. Архипенко, В. Корабли революции / В. Архипенко // Воен.-ист. журн. – 1967. – № 10. – С. 54-58: ил.
Участие крейсера «Аврора» в Октябрьском вооруженном восстании.
89. Афонин, Н.Н. К столетию спуска на воду крейсера «Аврора» / Н.Н. Афонин // Судостроение. – 2000. – № 4. – С. 79-82: ил.
90. Бадеев, Н. Живут традиции радистов Октября / Н. Бадеев // Радио. – 1977. – № 11. – С. 8-10.

О встрече на борту крейсера «Аврора» радистов Октября, Гражданской и Великой Отечественной войн, ветеранов науки и радиопромышленности, связистов Армии и Флота, участников радиоэкспедиции «Октябрь-60».

91. Банников, Б. [Крейсер «Аврора»] / Б. Банников // Воен.-ист. журн. – 1977. – № 10. – С. 123.

92. Бартев, Г. Крейсер революции [«Аврора»] / Г. Бартев // Воен. знания. – 1974. – № 11. – С. 4-5.

93. Бартев, Г.П. На легендарном крейсере / Г.П. Бартев // Мор. сб. – 1968. – № 11. – С. 17-20: ил.

О награждении Краснознаменного крейсера «Аврора» орденом Октябрьской Революции.

94. Бартев, Г.П. Первый корабль революции / Г.П. Бартев // Мор. сб. – 1967. – № 11. – С. 27-30: ил.

Участие личного состава крейсера «Аврора» в революционных событиях 1917 г. Впервые публикуется список большевиков крейсера. Действия моряков крейсера во время Октябрьского вооруженного восстания в Петрограде.

95. Басков, Б.С. Записки строителя Днепрогэса / Б.С. Басков // Вопр. истории. – 1966. – № 3. – С. 96-108.

Автор вспоминает, как во время его работы в торгпредстве Германии (1929 г.), он в составе официальной делегации встречал в порту Свинемюнде советские корабли «Аврора» и «Парижская коммуна» (с. 101-102).

96. Басов, А. Военные моряки на сухопутных фронтах Великой Отечественной войны / А. Басов // История СССР. – 1968. – № 1. – С. 21-41. Об участии моряков и использовании орудий с крейсера «Аврора» в обороне Ленинграда (с. 25-27).

97. Батарин, И.И. Из летописи «Авроры» / И.И. Батарин // Вестн. противовоздуш. обороны. – 1968. – № 11. – С. 91-92.

О действиях орудий, снятых с крейсера «Аврора», в боях за Ленинград в 1941-1942 гг.

98. Башкирцев, Н. Три дня в Мессине на крейсере «Аврора» (17-19 февр. 1911 г.) / Н. Башкирцев // Мед. прибавления к Мор. сб. – 1911. – май. – С. 239-248.

О героизме русских моряков при землетрясении в итальянском городе Мессине в 1908 г.

99. Белышев, А. На «Авроре» бьют склянки… / А.В. Белышев // Воен. знания. – 1971. – № 11. – С. 4-5.

Воспоминания первого комиссара крейсера об октябрьских событиях 1917 г. и участниках этих событий – бывших матросах крейсера.

100. Белышев, А. Октябрьский рассвет / А. Белышев // Коммунист Вооруж. сил. – 1967. – № 20. – С. 48-53.

Рассказ первого комиссара «Авроры» об октябрьских событиях 1917 г., участником которых он был.

101. Блинов, А.М. Крейсер революции [«Аврора»] / А.М. Блинов // Вопр. истории. – 1967. – № 10. – С. 215-218.

102. Блинов, А.М. Новые документы об «Авроре» / А.М. Блинов // Ист. архив. - 1961. – № 5. – С. 224-225.

Архивные данные об организации и деятельности судового комитета крейсера «Аврора» в марте 1917 г.

103. [«Бой орудия № 1 артбатареи «Аврора» на Вороньей горе 11 сентября 1941 г.»] / худож. О. Гадалов // Мор. сб. – 1986. – № 9. – С. 32, 1-я с. цв. вкл. перед с. 33.

Репродукция картины с одноименным названием и краткая историческая справка об этом бое.

104. Буйлов, П. «Аврора» увеличивает скорость / П. Буйлов // Мор. сб. – 1982. – № 11. – С. 60-61: ил.

Бывший инженер-механик «Авроры», капитан 1 ранга, рассказывает об одном из эпизодов истории крейсера – участии в маневрах в 1932 г.

105. Буров, В. Еще раз о реставрации «Авроры» / В. Буров, А. Юдин // Мор. сб. – 1991. – № 2. – С. 18-23: ил.

На вопросы о реставрации отвечают вице-адмирал в отставке, научный руководитель восстановительных работ на «Авроре» В. Буров и командир крейсера капитан 1 ранга А. Юдин.

106. Буров, В. Крейсер «Аврора» – памятник истории отечественного кораблестроения / В. Буров // Мор. сб. – 1987. – № 7. – С. 63-68: ил.

107. Быль о крейсере «Аврора» // Вокруг света. – 1967. – № 10. – С. 6-8.
По материалам воспоминаний членов экипажа крейсера и статей, опубликованных в периодической печати.
108. Бычков, О. Историческая радиостанция [крейсера «Аврора»] / О. Бычков, Д. Трибельский // Радио. – 1986. – № 11. – С. 4-6: схемы.
Технические характеристики радиостанции.
109. Бычков, О. Радиостанция крейсера «Аврора» / О. Бычков, Д. Трибельский // Радиотехника. – 1985. – № 11. – С. 95-96: ил.
История радиостанции и корабельной радиосвязи в целом. О реконструкции радиорубки на крейсере «Аврора».
110. В памятные дни. Из рапорта комиссара «Авроры» А.В. Белышева «Военно-Революционному комитету Петроградского Совета рабочих и солдатских депутатов» // Краснофлотец. – 1942. – № 19/20. – С. 20.
111. Васильев, Н. Радист с «Авроры» : очерк / Н. Васильев // Совет. воин. – 1977. – № 7. – С. 4-6.
О капитане 3 ранга Николае Васильевиче Ратозии, начинавшем свою службу на крейсере «Аврора» радистом.
112. Ващук, Д. В.И. Ленин и большевики «Авроры» / Д. Ващук // Воен. связист. – 1960. – № 4. – С. 13-1 : портр.
Воспоминания бывшего матроса крейсера «Аврора» о встрече с В.И. Лениным.
113. Веселов, П. Реквием мемориалу / П. Веселов // Инженер. – 1991. – № 11. – С. 25-28: ил.
О различных точках зрения на реставрацию крейсера «Аврора».
114. Гаврилкин, Н. Пушки «Авроры»: [ТТХ] / Н. Гаврилкин // Наваль. – 1991. – № 1. – С. 70: ил.
115. Гаврюшин, М. Кошмарный сон крейсера «Аврора» / М. Гаврюшин // Рос. воен. обозрение. – 2005. – № 5. – С. 64-68: ил., портр.
О Цусимском сражении 27-28 мая 1905 г.
116. Герасимов, В. Бессмертный памятник пролетарской

революции / В. Герасимов // Наука и жизнь. – 1984. – № 11. – С. 28-31, 4-я с. обл.: ил.

Ремонтно-восстановительные работы на крейсере «Аврора».

117. Горбунов, М. Военно-патриотическая работа музея на крейсере «Аврора» / М. Горбунов // Воен.-ист. журн. – 1979. – № 11. – С. 71-73.

118. Горбунов, М.Н. Дважды орденоносный крейсер «Аврора» : к 25-летию корабельного музея / М.Н. Горбунов, Г.П. Бартев // Мор. сб. – 1981. – № 7. – С. 53-56: ил.

119. Григорьев, М. Визиты дружбы / М. Григорьев // Блокнот агитатора (Гл. полит. упр. СА и ВМФ). – 1974. – № 13. – С. 12-13.

К 50-летию первых визитов дружбы советских кораблей: крейсера «Аврора» и учебного судна «Комсомолец» (июль 1924 г.).

120. Дубилет, Н. Большевик-авроровец А . Златогорский / Н. Дубилет // Реч. транспорт. – 1978. – № 11. – С. 23: портр.

О председателе большевистской организации крейсера «Аврора» в 1917 г. Н. Златогорском.

121. Дубинкин, В. Комендор с «Авроры» / В. Дубинкин // Знаменосец. – 1975. – № 11. – С. 19.

О Е.П. Огневе, произведшем исторический выстрел из бакового орудия крейсера «Аврора» 7 ноября (25 октября) 1917 г.

122. Егорьев, Е. Вокруг старого света в 1904-1905 г. / Е. Егорьев // Мор. сб. – 1915. – № 8, 9 (Неофиц. отд.).

Заметки капитана 1 ранга, командира крейсера «Аврора» за время похода 2-й Тихоокеанской эскадры в период Русско-японской войны. Описание баз стоянок, переходов, бытовые зарисовки. Заметки доведены до моментов боя с японскими кораблями.

123. Заграничное плавание «Авроры» и «Комсомольца» [1924 г.] // Красный флот. – 1924. – № 8. – С. 55-59: ил.

124. Золотарев, В.А. Две петербургские «Авроры» / В.А. Золотарев // История Петербурга. – 2003. – № 5. – С. 81-86: ил., фото, карты.

К 100-летию спуска на воду крейсера «Аврора», 1903 г.: история постройки корабля, участие в дальневосточном походе и Цусимском сражении, дореволюционные учебные походы, послереволюционная история.

125. Иванченков, В.П. Магнитные компасы крейсера «Аврора» / В.П. Иванченков, М.Л. Кручинин // Судостроение. – 1988. – № 2. – С. 61-63: ил.

126. Исторический монумент // Судостроение. – 1967. – № 10. – С. 72: ил.

О крейсере «Аврора».

127. Катаев, В. Ветеран трех войн / В. Катаев // Воин. – 1995. – № 10. – С. 114-115: ил.

История крейсера «Аврора», 1900-1984 гг.

128. Климовский, С.Д. В память о героях Цусимы / С.Д. Климовский // Судостроение. – 1985. – № 6. – С. 59-61: ил.

Об увековечивании подвига моряков-героев русско-японской войны в Петербурге и Кронштадте в памятниках и в названиях кораблей («Стерегущий», «Аврора», «Император Александр III»).

129. Корольков, Ф. Матрос с крейсера «Аврора» / Ф. Корольков // Воен. знания. – 1979. – № 7. – С. 14-15: ил.

Боевой путь ветерана, бывшего подносчика снарядов бакового орудия крейсера «Аврора» Г.П. Таратынова.

130. Костин, А. Удивлять так удивлять / А. Костин // Мор. сб. – 1992. – № 4. – С. 96.

Опровержение информации об использовании крейсера «Аврора» в коммерческих круизах.

131. Кравченко, В.С. Записка старшего врача крейсера «Аврора» / В.С. Кравченко // Воен.-ист. журн. – 1976. – № 1. – С. 51-60.

Сведения об обстановке, медицинском обеспечении, поведении матросов и офицеров корабля в Цусимском сражении в мае 1905 г. Документ хранится в ЦГА ВМФ.

132. Краснознаменный крейсер «Аврора»: ист. справка // Блокнот агитатора ВМФ. – 1945. – № 27/28. – С. 43-44.

133. [Краснознаменный ордена Октябрьской революции крейсер-музей «Аврора» (командир капитан 3 ранга А. Знаменщиков) совершил переход под буксирами от места стоянки у Петроградской набережной Санкт-Петербурга в Кронштадт, 21 сентября 2014 г.] // Мор. сб. – 2014. – № 11. – С. 15.

134. [Крейсер «Аврора»] // Мор. сб. – 1974. – № 1. – С. 112.
Тактико-технические данные крейсера, заложенного в Петербурге на Новоадмиралтейском заводе в 1897 г. и вступившего в строй в 1903 г.

135. Крейсер «Аврора» вновь вступает в строй // Судостроение. – 1987. – № 5. – Цв. вкл. перед с. 1: ил.

136. [Крейсер «Аврора» на почтовых открытках: к 100-летию со дня спуска 11 (24) мая 1900 г.] // Судостроение. – 2000. – № 3. – 3-я с. обл.

137. [Крейсер 1 ранга «Аврора» : ист. справка] / рис. А. Карелова // Мор. сб. – 1987. – № 11. – С. 96, 3-я с. обл.

138. Крылов, Ю. Легендарный крейсер [«Аврора»] / Ю. Крылов // Блокнот агитатора. – 1966. – № 19. – С. 23-25: ил.

139. Кудрявцев-Скайф, С. Из истории крейсера «Аврора» / С. Кудрявцев-Скайф // Вымпел. – 1948. – № 8. – С. 24.
О попытке взорвать крейсер в 1918 г.

140. Курков, П. Крейсер «Аврора» / П. Курков // Красная летопись. – 1923. – № 6. – С. 359-361.

141. Курков, П. Пять лет назад / П. Курков // Красный флот. – 1923. – № 6-7. – С. 93-95.
История попытки взорвать в 1918 г. крейсер «Аврора».

142. Курсом «Авроры», курсом Великого Октября // Мор. сб. – 1971. – № 11. – С. 7-8.
Успехи личного состава Краснознаменного крейсера «Аврора» в боевой и политической подготовке.

143. Лавренев, Б. «Аврора» в октябрьскую ночь : очерк / Б. Лавренев // Мор. сб. – 1937. – № 11. – С. 64-67 : ил.

144. Ларионов, Б.А. Крейсер «Аврора» в фалеристике / Б.А. Ларионов // Мор. журн. – 2007. – № 3/4. – С. 110-112 : ил.

145. Максимихин, И. Легендарный корабль / И. Максимихин // Моделист-конструктор. – 1977. – № 6. – С. 7-12, 1 л. ил. между с. 24-25 ; № 7. – С. 16-21: черт.
Постройка модели и чертежи крейсера «Аврора».
146. Матвеев, А. Вспоминая «Аврору» / А. Матвеев // Мор. сб. – 1973. – № 11. – С. 71-74.
Воспоминания о походе крейсера «Аврора» с курсантами Военно-морского училища им. М.В. Фрунзе в Норвегию и Данию в 1928 г.
147. Мацкевич, В.Д. Крейсер «Аврора» – памятник Великому Октябрю / В.Д. Мацкевич, Г.Н. Киселев, И.Е. Кацнельсон // Судостроение. – 1983. – № 11. – С. 53-55: ил.
148. Мельников, Р.М. Крейсеры российского флота / Р.М. Мельников // Судостроение. – 1990. – № 11. – С. 51-63: ил., табл., схемы.
Приведена таблица сравнения русских крейсеров основных типов и их зарубежных аналогов. В том числе крейсер «Аврора».
149. Мельников, Р.М. Легендарный крейсер «Аврора» / Р.М. Мельников // Судостроение. – 1980. – № 4. – С. 56-59: ил. – Библиогр.: 7 назв.
История постройки, тактико-технические данные, чертежи и боевой путь корабля.
150. Микац, В. Новая страница из истории «Авроры» / В. Микац // Мор. сб. – 1986. – № 10. – С. 61-62.
Об участии матросов «Авроры» в Кронштадтском вооруженном восстании 1906 г.
151. Мягков, П. В авангарде военно-морских сил / П. Мягков // Мор. сб. – 1932. – № 11. – С. 67-71.
История крейсера «Аврора» в царское время, в революцию 1917 года и до настоящего времени.
152. На кораблях, частях и соединениях флота: 60 лет в строю [крейсер «Аврора»] // Мор. сб. – 1963. – № 6. – С. 73-75.
153. Найда, С.Ф. Участие моряков в свержении самодержавия / С.Ф. Найда // Мор. сб. – 1947. – № 2. – С. 33-64.
Об участии «Авроры» в Февральской революции (с. 42-43).

154. Неволин, А. Страницы из истории крейсера «Аврора»: (воспоминания старого авроровца) / А. Неволин // Воен.-ист. журн. – 1960. – № 11. – С. 71-80: портр.

Подполковник А. Неволин начинал службу в 1914 г. матросом на крейсере «Аврора», участвовал в революционных событиях.

155. Недостоева, И.В. Крейсер «Аврора» / И.В. Недостоева // Воен.-ист. журн. – 2010. – № 5. – 4-я с. обл.: фот., портр.

Краткая историческая справка. Опубликован портрет К.К. Ратника, управляющего Балтийским судостроительным заводом, возглавлявшего работу по строительству крейсера.

156. Нестеренко, В. Крейсер революции / В. Нестеренко // Совет. воин. – 1979. – № 10. – С. 48: фот.

О документальном фильме, посвященном крейсеру «Аврора».

157. Николаев, Б. Радионабат «Авроры» / Б. Николаев // Радио. – 1986. – № 11. – С. 3-4, 1-я с. цв. вкл. перед с.1: фот.

О роли радиостанции крейсера «Аврора» в Октябрьской революции и о ходе работ по восстановлению исторической радиорубки.

158. Николаев, В. Мичманы с «Авроры» / В. Николаев, В. Панасенков // Знаменосец. – 1977. – № 11. – С. 22-23.

159. Нулин, Г. Крейсер «Аврора»: ист. справка / Г. Нулин // Мор. флот. – 1987. – № 11. – С. 80: ил. на 3-й с. обл.

160. [О выведении из боевого состава ВМФ легендарного крейсера «Аврора» и передаче его на баланс ЦВММ] // Мор. сб. – 2011. – № 1. – С. 18.

161. [О церемонии приема корабля № 1 «Аврора» в Ассоциацию исторических военных кораблей] // Мор. сб. – 2002. – № 8. – С. 7.

162. Обновление легендарной «Авроры» // Судостроение. – 1971. – № 5. – С. 55-56: ил.

163. Овсянников, С.И. Архитектурно-исторический облик крейсера «Аврора» / С.И. Овсянников, В.В. Простаков // Судостроит. пром-сть. Сер. Архитектура и худож. конструирование: науч.-техн. сб. / ЦНИИ «Румб». – 1987. – Вып. 2. – С. 3-9: ил. – Библиогр.: 7 назв.

164. Овсянников, С.И. Восстановительный ремонт крейсера «Аврора» / С.И. Овсянников, Б.В. Бочков, В.Я. Гриценко // Судостроение. – 1987. – № 10. – С. 54-60: ил.
165. Овсянников, С.И. Крейсер «Аврора» – в ожидании перемен / С.И. Овсянников // Судостроение. – 2013. – № 6. – С. 86-90: ил. – Библиогр.: 10 назв.
О проблемах в функционировании технических средств корабля-музея и особенностях предстоящих ремонтных работ.
166. Овсянников, С.И. Что тебе снится, крейсер «Аврора»? / С.И. Овсянников // Мор. журн. – 2012. – № 211. – С. 99: ил.
К 25-летию перехода крейсера к месту вечной стоянки. Обзор реконструкции корабля в 1980-х гг.
167. Орлов, В.М. Прошлый опыт – просмотреть еще раз: (заграничное плавание «Авроры» и «Комсомольца» [1925 г.]) / В.М. Орлов // Красный флот. – 1926. – № 3. – С. 50-56; № 4. – С. 32-38.
168. Орлов, В.М. Филателистическое плавание легендарного корабля / В. Орлов // Мор. сб. – 1977. – № 10. – С. 108-110.
Изображение крейсера «Аврора» на марках.
169. Орловский, Н. Корабль революции / Н. Орловский // Мор. сб. – 1938. – № 10. – С. 9-11: фот.
Участие крейсера «Аврора» во взятии Зимнего дворца, современная жизнь крейсера.
170. Осокин, Н.В. «Аврора» известная и неизвестная / Н.В. Осокин // Виктория. – 2007. – № 1. – С. 20-23: ил. – Окончание. Нач. 2006. – № 6.
История крейсера.
171. Первый боевой корабль революции // Красный флот. – 1923. – № 8. – С. 1-2: ил.
Принятие шефства ЦИК СССР над крейсером «Аврора».
172. Петровский. На «Авроре» / Петровский // Красный флот. – 1923. – № 6-7. – С. 21-22; № 9. – С. 26-27.
О повседневной жизни крейсера и политической работе на нем.
173. Поленов, Л. Под флагом страны Советов: (к 60-летию похода «Авроры» и «Комсомольца» вокруг Скандинавии) /

Л. Поленов // Мор. сб. – 1984. – № 8. – С. 55-58: ил.

174. Поленов, Л. Поход возрожденной «Авроры» / Л. Поленов // Красный флот. – 1923. – № 9. – С. 25-26.

175. Ратозий, Н. Авроровцы: от штурма Зимнего до штурма рейхстага / Н. Ратозий // Коммунист Вооруж. Сил. – 1987. – № 21. – С. 47-50. Боевой путь крейсера и судьба его экипажа.

176. Ратозий, Н. Большевики с «Авроры» / Н. Ратозий // Коммунист Вооруж. Сил. – 1987. – № 10. – С. 27-31.

Очерк бывшего матроса-радиотелеграфиста «Авроры» о революционном и боевом пути крейсера (1905-1917 гг.)

177. Ратозий, Н. Славный корабль революции / Н. Ратозий // Блокнот агитатора. – 1973. – № 13. – С. 16-17.

К 70-летию со дня вступления в состав флота крейсера «Аврора».

178. Ратозий, Н. [Создание на крейсере «Аврора» первого на флоте судового комитета] / Н. Ратозий // Воен.-ист. журн. – 1973. – № 7. – С. 120-121.

179. Руссов, В. Легендарный корабль революции / В. Руссов / Тыл и снабжение совет. Вооруж. Сил. – 1973. – № 7. – С. 47-49.

Исторический очерк о Краснознаменном крейсере «Аврора».

180. Сергеев, К. Всем, всем, всем… / К. Сергеев // Радио. – 1967. – № 1. – С. 8: ил.

О первой советской радиостанции крейсера «Аврора», передавшей боевые распоряжения Военно-революционного комитета. О старшем радисте корабля Ф.Н. Алонцеве.

181. Сергеев, В. Он штурмовал Зимний / В. Сергеев // Воен. знания. – 1983. – № 11. – С. 2.

О гальванере крейсера «Аврора» Я.К. Товстыко и его участии в революционной деятельности корабля.

182. Синегубов, В. «Аврора» на почтовых марках / В. Синегубов // Мор. флот. – 1987. – № 11. – С. 69: ил. на 4-й с. обл.

183. Смирнов, М. Сражение в Корейском проливе 14-го и 15-го мая 1905 г. / М. Смирнов // Мор. сб. – 1913. – № 4. – С. 41-151 (Неофиц. отд.).

Имеются сведения об участии крейсера «Аврора» в Цусимском сражении.

184. Советские Краснознаменные корабли // Судостроение. – 1968. – № 7. – С. 61-64: фот.

Приведены тактико-технические данные и сведения о боевых заслугах кораблей ВМФ СССР, награжденных орденом Красного Знамени, в том числе крейсера «Аврора».

185. Тарасюк, Ю.Ф. «Аврора» на Архангельском рейде / Ю.Ф. Тарасюк // Судостроение. – 1968. – № 11. – С. 70: ил.

Учебно-боевые походы кораблей Балтийского флота «Аврора» и «Комсомолец» из Кронштадта на Север с заходом в иностранные порты в 1924, 1925 и 1930 гг.

186. Таратынов, Г. Залпу «Авроры» – полвека / Г. Таратынов // Блокнот агитатора. – 1967. – № 18. – С. 6-7: портр.

Воспоминания бывшего матроса с крейсера «Аврора».

187. Товстыко, Я. «Аврора» – флагман революции / Я. Товстыко // Мор. сб. – 1983. – № 11. – С. 59-61: портр.

188. Толстолуцкий, Г. Радиорубка крейсера «Аврора» / Г. Толстолуцкий // Радио. – 1955. – № 11. – С. 7.

189. Тыминский. Краснофлотцы в Скандинавии. (Поход «Авроры» и «Комсомольца») / Тыминский // Красный флот. – 1925. – № 10. – С. 94-100: ил.; № 11. – С. 53-57.

190. Тюрин, Б. Крейсер революции / Б. Тюрин // Техника и вооружение. – 1983. – № 7. – С. 19: ил.

191. Федоров, Ю. Корабль революции, плывущий в века: интервью с командиром крейсера «Аврора» / Ю. Федоров // Мор. сб. – 1978. – № 11. – С. 62-64.

192. Федоров, Ю. Мы служим на «Авроре» / Ю. Федоров // Воен. знания. – 1977. – № 3. – С. 10-11.

193. Федоров, Ю. Славная биография / Ю. Федоров // Мор. сб. – 1976. – № 11. – С. 109-111: черт.

Краткая историческая справка о крейсере «Аврора». Чертежи крейсера в помощь моделисту-любителю.

194. Федоров, Ю.И. Юбилей крейсера «Аврора» / Ю.И. Федоров // Судостроение. – 1970. – № 5. – С. 62-63: ил.

К 70-летию со дня спуска на воду корабля.

195. Чернобривец, В.Е. «Аврора» – символ Великого Октября / В.Е. Чернобривец // Судостроение. – 1977. – № 11. – С. 81-83.

196. Чернобривец, В.Е. «Аврора» снова в строю / В.Е. Чернобривец // Судостроение. – 1987. – № 11. – С. 55-59.

197. Чернобривец, В.Е. Из летописи легендарной «Авроры» / В.Е. Чернобривец // Судостроение. – 1985. – № 2. – С. 52-54: ил.

198. Чернобривец, В.Е. Модель «Авроры» в Ульяновске / В.Е. Чернобривец // Мор. сб. – 1970. – № 7. – С. 45: ил.

199. Чернобривец, В.Е. На флаге корабля революции – два ордена Родины / В.Е. Чернобривец // Судостроение. – 1968. – № 11. – С. 65-70: ил. Краткая история крейсера «Аврора» со дня закладки корабля в 1897 г. до настоящего времени.

200. Чернух, Г. Исторический выстрел «Авроры» / Г. Чернух // Совет. моряк. – 1955. – № 20. – С. 9-10: ил.

201. Чернышов, А. «Чтобы плыть в революцию дальше…» / А. Чернышов // Техника – молодежи. – 1987. – № 11. – С. 7-9: ил. Историческая справка о крейсере «Аврора».

202. Широков, В.И. Первая эскадра Советов / В.И. Широков // Мор. сб. – 1977. – № 11. – С. 79-82.

Рассказ бывшего матроса крейсера «Аврора» об участии кораблей Балтийского флота в Октябрьском вооруженном восстании.

203. Штурман, Р. Что дал балтийцам заграничный поход / Р. Штурман // Красный флот. – 1925. – № 11. – С. 49-52.

О походе «Авроры» и «Комсомольца» летом 1924 г. в Швецию и Норвегию.

204. Юнга, Е. Крейсер «Аврора» / Е. Юнга // Краснофлотец. – 1946. – № 21. – С. 6-7: ил.

Очерк об истории корабля и его революционных традициях.

205. Юнга, Е. Крейсер «Аврора» / Е. Юнга // Воен. знания. – 1948. – № 4 (11). – С. 7-8: ил.

Историческая роль крейсера в дни Октябрьского вооруженного восстания и его политико-воспитательная роль в советское время.

206. Ascione, L. Il Museo Navale Centrale di San Pietroburgo e l'incrociatore "Aurora" / L. Ascione // Rivista marittima. – 1991. – V. 124, N 8/9. – P.71-84: il. – Bibliogr.: p. 84.
Центральный военно-морской музей в Санкт-Петербурге и его филиал – крейсер «Аврора».
207. Frimarks-hornan. Pansarkryssaren Aurora // Sveriges Flotta. – 1967. – N 5. – S. 26: il.
Почтовые марки СССР, Польши и Чехословакии, выпущенные в честь легендарного крейсера «Аврора».
208. Przewozniak, E. 80 rocznica "Aurory" / E. Przewozniak // Przeglad Morski. – 1980. – R. 34. – N 11. – S. 70-73: il.
Боевой путь крейсера «Аврора», участие в Октябрьской революции. Ныне корабль-музей
Дополнительный материал (отсутствует в фонде ЦВМБ)
209. Авраамов, Г. Трагедийные четырнадцать часов / Г. Авраамов // Аврора. – 1995. – № 5. – С. 84-90.
Об участии бронепалубного крейсера I ранга «Аврора» в Цусимском сражении 1905 г.
210. Александров, Л. Легендарный корабль / Л. Александров // Смена. – 1947. – № 20 (окт.). – С. 16: ил.
О превращении крейсера «Аврора» в учебную плавучую базу Ленинградского Нахимовского училища.
211. Бабинцев, С. Журнал крейсера «Аврора» / С. Бабинцев // Огонек. – 1955. – № 44. – С. 15.
О рукописном журнале за период с октября 1904 г. по февраль 1906 г. Из фондов Государственной публичной библиотеки им. Салтыкова-Щедрина.
212. Белова, А. Мальчишки с Выборгской стороны / А. Белова // Аврора. – 1978. – № 10. – С. 97-100: портр.
О бывшем матросе с крейсера «Аврора» М.П. Синезерском, который в годы Великой Отечественной войны был пулеметчиком 62-й гвардейской бригады морской пехоты КБФ.
213. Бережной, С.С. Крейсера и миноносцы: справ. / С.С. Бережной. – М.: Воениздат, 2002. — 472 с. – (Корабли и суда российского флота).

214. Березовский, Н. Ногою твердой стать при море / Н. Березовский // Слово. – 1996. – № 5/6. – С. 27-33: ил., портр.
Подборка статей и фотографий из архива в т. ч. о крейсере «Аврора».
215. Герасимов, В. Возвращение «Авроры» / В. Герасимов // Диалог. – 1987. – № 13. – С. 14-20. – Окончание. Нач. в № 12.
216. Глазами друзей // Огонек. – 1957. – № 26. – С. 25.
О записях в книге отзывов крейсера «Аврора».
217. Жигалов, И. На «Авроре»: очерк / И. Жигалов // Совет. воин. – 1949. – № 5 (март). – С. 26: ил.
Исторический крейсер «Аврора» в новой почетной роли учебного судна Ленинградского Нахимовского училища.
218. Из документации тех дней: (сорок лет назад) // Новый мир. – 1957. – № 9. – С. 171.
Заявление и требование общего собрания судовой команды крейсера «Аврора» о создании новой власти рабочих и крестьян.
219. Ненахов, Ю.Ю. Энциклопедия крейсеров. 1860–1910 / Ю.Ю. Ненахов. – Минск: Харвест, 2006. – С. 226-228.
220. Никитин, Б. Вокруг Скандинавии / Б. Никитин // Аврора. – 1975. – № 11. – С. 44-47: ил.
О первом заграничном походе крейсера «Аврора» в Швецию и Данию в 1924 г.
221. Новиков, В. Богини Российского флота: «Аврора», «Диана», «Паллада» / В. Новиков, А. Сергеев. – М.: Коллекция; Яуза; ЭКСМО, 2009. – 128 с.
222. Осипов, В. Крейсер «Аврора»: отзвуки давних времен… / В. Осипов // Знамя. – 1980. – № 4. – С. 121-148.
Сообщения о крейсере в дореволюционных газетах от года закладки корабля в 1897 г. до 1917 г.
223. Паллон, В. Почетный рулевой / В. Паллон // Нева. – 1971. – № 9. – С. 218. О посещении Э. Тельманом крейсера «Аврора» в сентябре 1928 г.
224. Поленов, Л. Весной восемнадцатого… / Л. Поленов // Аврора. – 1988. – № 11. – С. 54-62: ил.
О покушениях на команду крейсера «Аврора».

225. Пратусевич, М. Встреча на «Авроре» / М. Пратусевич // Огонек. – 1947. – № 43. – С. 7: ил.
Встреча учащихся Ленинградского Нахимовского училища с участниками Октябрьской революции А.В. Белышевым, бывшем в 1917 г. комиссаром «Авроры», и Т.И. Липатовым, членом судового комитета.

226. Раздорский, И. Снимаются новые фильмы: «Залп с Авроры» и «Гибель эскадры» / И. Раздорский, В. Баулин // Совет. воин. – 1965. – № 4. – С. 25: ил.

227. Стрелков, П. Побег: док. повесть / П. Стрелков // Север. – 1982. – № 11. – С. 79-92: фот., портр.
О матросе крейсера «Аврора» П.П. Стрелкове.

228. Черкашин, Н.А. Торпеда для «Авроры»: Русский флот в бурях революций / Н.А. Черкашин. – М.: Вече, 2006. – 512 с.

229. «Что тебе снится, крейсер «Аврора»?»: [подборка фотоматериалов] // Нева. – 1996. – № 5. – С. 233-235.

230. Шевченко, Д. Военные залпы «Авроры» / Д. Шевченко // Молодой коммунист. – 1984. – № 5. – С. 9-13.
Героические дела экипажа легендарного крейсера в годы Великой Отечественной войны.

Составитель: библиограф Н.Н. Рыжикова

РЕЗОЛЮЦИЯ
Научно-практической конференции
«Крейсер "Аврора" в истории Отечества. 1897–1916 гг.»
(Санкт-Петербург, Центральный военно-морской музей, 21 апреля 2016 года)

Крейсер «Аврора» — уникальный памятник истории России, отечественного кораблестроения и Военно-Морского Флота. Вот уже шесть десятилетий «Аврора» является всемирно известным кораблем-музеем, на котором побывали миллионы гостей почти из всех государств планеты. Крейсер давно стал одной из основных достопримечательностей города на Неве. С каждым годом историческая значимость «Авроры» только возрастает. Еще не так давно крейсер в основном ассоциировался с Октябрьской революцией и являлся одним из главных ее символов. В наши дни это памятник истории науки и техники, единственный в России корабль, участвовавший в четырех войнах, кузница подготовки военно-морских кадров на протяжении нескольких десятилетий, участник революционных событий и свидетель социально-экономических преобразований в стране.

Участники конференции подтверждают исключительную значимость крейсера «Аврора» для истории России, его огромную ценность как корабля-музея. Выполненный в 2014–2016 годах ремонт корабля на Кронштадтском Морском заводе позволит продлить жизнь легендарного крейсера на многие десятилетия. На «Авроре», после ее возвращения на место вечной стоянки у Петроградской набережной в Санкт-Петербурге, будет создана новая, значительно расширенная экспозиция филиала Центрального военно-морского музея. Эта экспозиция и сам корабль-музей станут мощным средством историко-патриотического воспитания граждан России, в первую очередь подрастающего поколения. Обновленная «Аврора» представит большой интерес и для посетителей из-за рубежа.

Как известно, в римской мифологии Аврора — это богиня утренней зари. Утренняя заря возвещает наступление нового дня, обновление. В наше время, когда Россия становится сильной во всех отношениях, крейсер «Аврора» можно считать одним из символов обновления нашей державы и ее морской столицы — Санкт-Петербурга. Вместе с «Авророй» Россия пойдет новыми путями к своему величию и славе.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

БОБРЕЦОВ Александр Серапионович — начальник организационно-информационного отдела Акционерного общества «Центр судоремонта «Звездочка», г. Северодвинск.

БУДКО Анатолий Андреевич — директор Военно-медицинского музея, доктор медицинских наук, профессор, полковник медицинской службы, Санкт-Петербург.

ВИНОГРАДОВ Сергей Евгеньевич — старший научный сотрудник Центрального музея Вооруженных сил МО РФ, кандидат исторических наук, Москва.

ГОЛОВНИН Петр Андреевич — директор Ассоциации «Русско-Японский центр по науке и культуре, Санкт-Петербург.

ГРЕБЕНЩИКОВА Галина Александровна — заведующая лабораторией истории флота и мореплавания Санкт-Петербургского государственного морского технического университета, профессор межвузовского центра СПб ГМТУ, доктор исторических наук.

ГРИБОВСКАЯ Галина Алексеевна — старший научный сотрудник Военно-медицинского музея, кандидат медицинских наук, Санкт-Петербург.

ГРИБОВСКИЙ Владимир Юльевич — старший научный сотрудник НИО (военной истории по Северо-Западу) НИИ (военной истории) Военной академии Генштаба ВС РФ, кандидат исторических наук, профессор, капитан 1 ранга в отставке, Санкт-Петербург.

ГУБАНКОВ Антон Николаевич — начальник Управления культуры Министерства обороны Российской Федерации, Москва.

ЕМЕЛИН Алексей Юрьевич — начальник отдела обеспечения сохранности и государственного учета документов Российского государственного архива Военно-Морского Флота, кандидат исторических наук, Санкт-Петербург.

ИВАНОВ Владимир Петрович — старший научный сотрудник Санкт-Петербургского института информатики и автоматизации Российской Академии наук, кандидат технических наук, доцент.

КУЗЬМЕНКО Дмитрий Викторович — старший научный сотрудник Федерального государственного бюджетного учреждения культуры «Государственный историко-культурный и природный музей-заповедник А. С. Грибоедова “Хмелита”», с. Хмелита Вяземского района Смоленской области. Мемориально-музейный

комплекс П. С. Нахимова Заочное участие.

МАМЗИКОВ Георгий Александрович — младший научный сотрудник филиала ЦВММ «Кронштадтская крепость», капитан 1 ранга в отставке, Санкт-Петербург.

МОРОЗОВА Надежда Георгиевна — заместитель директора Центрального военно-морского музея по научно-экспозиционной и выставочной работе, кандидат искусствоведения, Санкт-Петербург.

НАЗАРЕНКО Кирилл Борисович — профессор Института истории Санкт-Петербургского государственного университета, доктор исторических наук.

НЕХАЙ Руслан Шамсудинович — директор Центрального военно-морского музея, кандидат политических наук, доцент, генерал-майор запаса, Санкт-Петербург.

ОВСЯННИКОВ Сергей Иванович — ведущий конструктор Северного ПКБ по теме «Аврора», технический советник директора ЦВММ по музеефикации надводных кораблей, Санкт-Петербург.

ПОЛИЩУК Наталья Сергеевна — хранитель фондов музея при предприятии Акционерного общества «Адмиралтейские верфи», Санкт-Петербург.

ПРАСНИКОВ Владислав Борисович — старший научный сотрудник НИИ кораблестроения и вооружения ВМФ ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия, кандидат исторических наук, Санкт-Петербург.

РАТОЗИЙ Николай Васильевич — ветеран Вооруженных Сил, старший научный сотрудник, консультант НИЦ Гуманитарного университета Министерства обороны РФ, член Совета ветеранов ГлавПУ СА и ВМФ, матрос крейсера «Аврора» в 1956–1959 гг., кандидат исторических наук, капитан 1 ранга в отставке, Москва.

РЫЖИКОВА Наталья Николаевна — библиограф Центральной военно-морской библиотеки, кандидат педагогических наук, Санкт-Петербург.

Научное издание

МАТЕРИАЛЫ
Научно-практической конференции
«Крейсер "Аврора" в истории Отечества. 1897–1916 гг.»
СПб.: ЦВММ, 2016. — 256 с.

Ответственный редактор С. Д. Климовский
Научный редактор Н. Г. Морозова
Подготовка текстов Е. А. Штина

Федеральное государственное бюджетное учреждение
культуры и искусства
«Центральный военно-морской музей»
Министерства обороны Российской Федерации
190000, Санкт-Петербург, ул. Большая Морская, д. 69А
тел./факс: (812) 303-85-11
e-mail: info@navalmuseum.ru

Подписано в печать: 22.06.2016
Формат 225×150
Гарнитура Times New Roman
Печать офсетная
Тираж 1000 экз.
Заказ №
Типография
Тел. (812)

ISBN 978-5-9907277-3-1