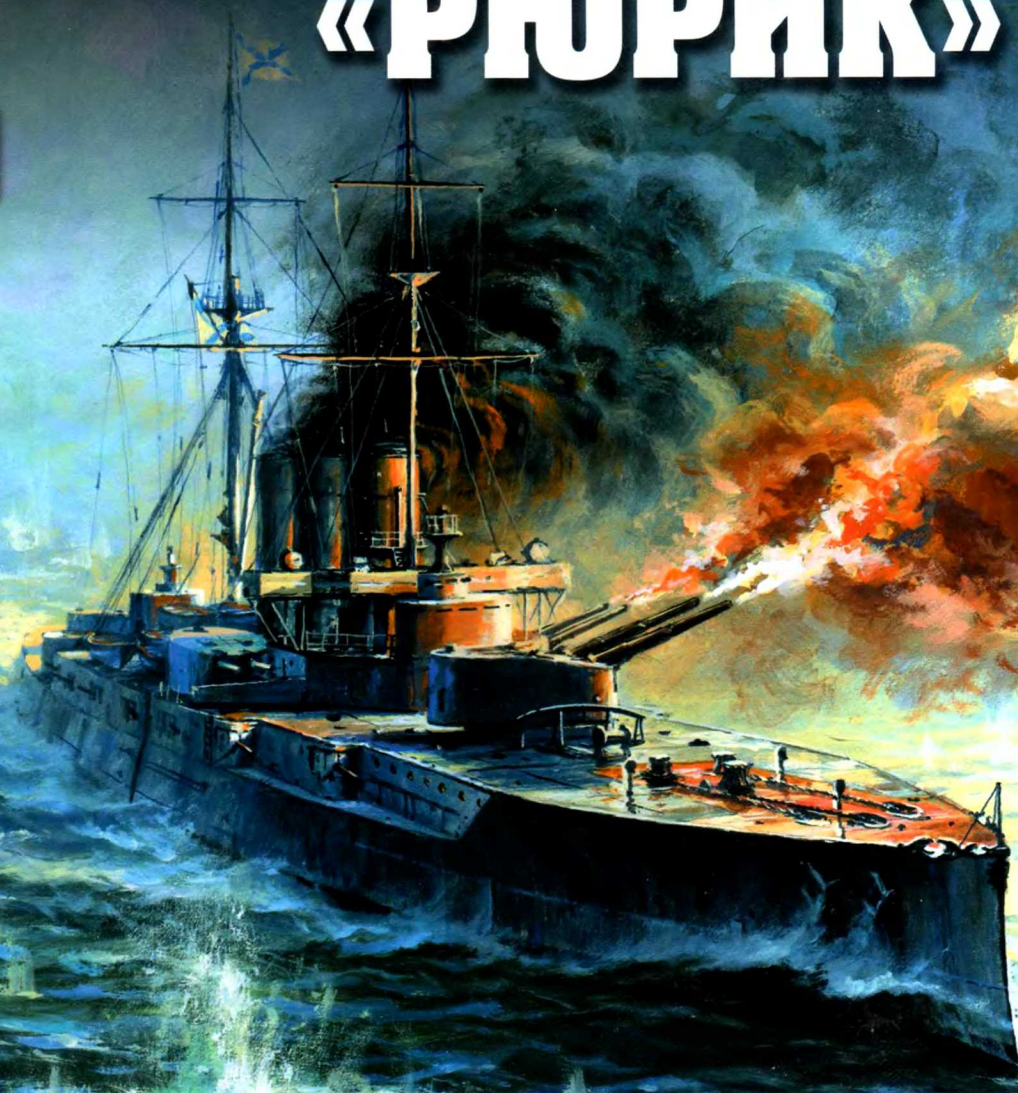


СЕРГЕЙ ВИНОГРАДОВ

# Броненосный крейсер «РЮРИК»



ФЛАГМАН БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА



**СЕРГЕЙ ВИНОГРАДОВ**

---

**БРОНЕНОСНЫЙ КРЕЙСЕР  
«РЮРИК»**

---

**ФЛАГМАН БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА**

*Sean Prokis*

Москва  
«Яуза»  
«Коллекция»  
«ЭКСМО»  
2010



ББК 68.54  
В49

Оформление серии П.Волкова

В оформлении переплета использована иллюстрация  
художника А.Заикина

Книга подготовлена в авторской редакции

**Виноградов С.Е., Федечкин А.Д.**

**В49** Броненосный крейсер «Рюрик». Флагман Балтийского флота — М.:  
Коллекция: Яуза: ЭКСМО, 2010. — 160 с.: ил.

**ISBN 978-5-699-44352-9**

Этот крейсер был назван в честь своего легендарного предшественника, героически погибшего летом 1904 года в бою с японцами в Желтом море. Этот корабль по праву считался «лучшим броненосным крейсером» своего времени и стал флагманом Балтийского флота и любимцем императора Николая II, а его первым командиром был назначен Николай Оттович Эссен. Построенный в Англии по русским техническим требованиям (удачный сплав свежего боевого опыта с передовой промышленностью «владычицы морей»), «Рюрик» был еще и на редкость красив — его стремительный силуэт олицетворял идеал военно-морской эстетики — и не раз водил русские эскадры в заграничные походы, показывая Андреевский флаг по всему свету.

В годы Первой Мировой «Рюрик» прославился как один из самых активных тяжелых кораблей русского флота, участвовал во всех крейсерских операциях на Балтике, прикрывал минные постановки, дважды оказывался на грани гибели, но благодаря слаженным действиям экипажа и отличному качеству постройки оставался на плаву и возвращался в строй. Даже после того, как большевики поспешно разобрали крейсер на металлолом, его орудия продолжали боевую службу — переданные в береговую оборону, 8-дюймовки «Рюрика» активно участвовали в Финской и Великой Отечественной войнах.

Эта книга — лучшее исследование судьбы знаменитого корабля, в которой, как в зеркале, отразилась история Балтийского флота.

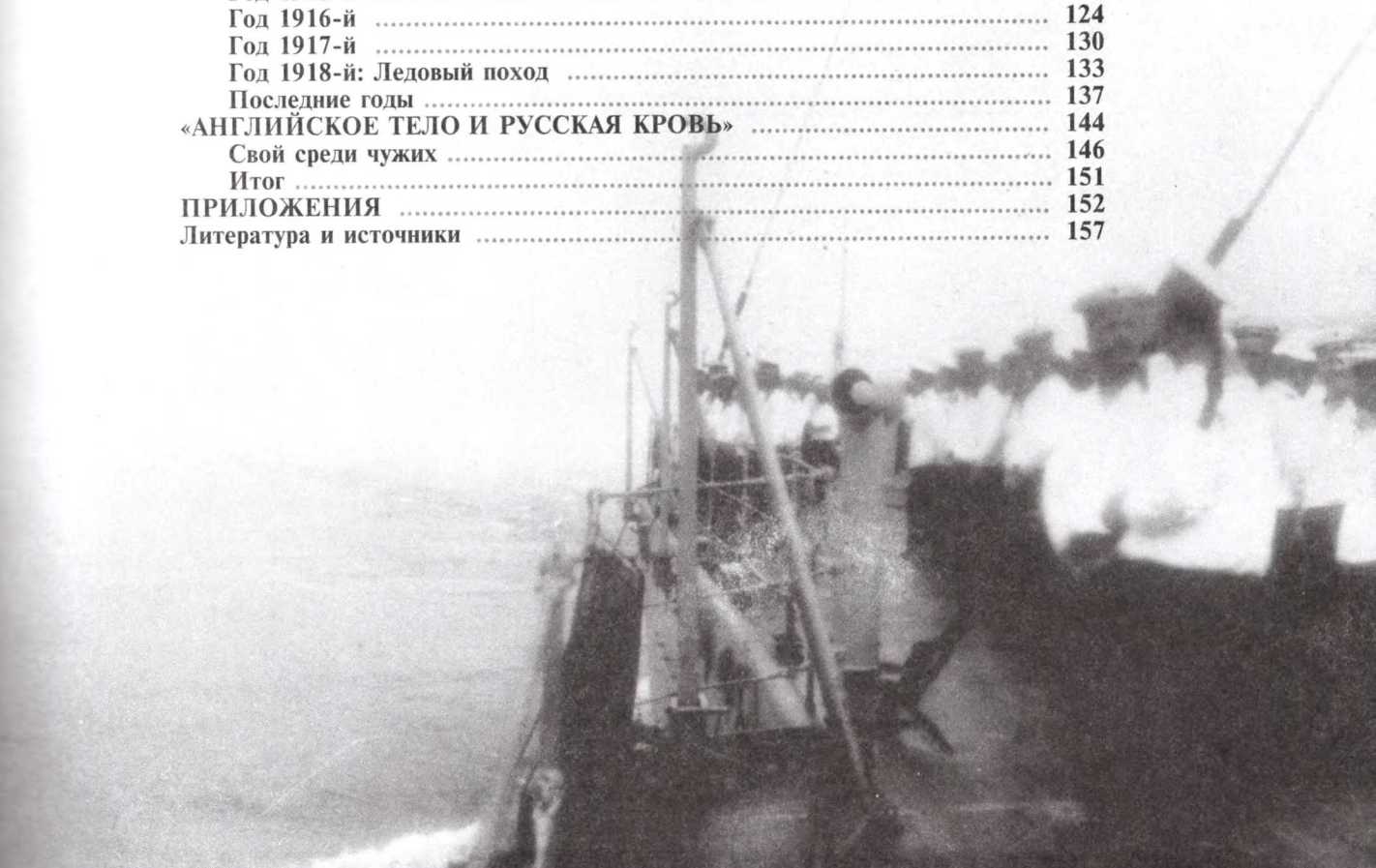
ББК 68.54

ISBN 978-5-699-44352-9

© С.Е.Виноградов, А.Д.Федечкин 2010  
© ООО «Издательство «Коллекция», 2010  
© ООО «Издательство «Яуза», 2010  
© ООО «Издательство «ЭКСМО», 2010

# СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ .....	6
СОЗДАНИЕ «РЮРИКА» .....	13
Разработка проекта .....	13
«Виккерс» строит крейсер для России .....	21
Последние проблемы .....	30
Единственный в своём роде .....	35
«РЮРИК» — КОНСТРУКЦИЯ И УСТРОЙСТВО .....	37
Корпус .....	37
Вооружение .....	47
Броневая и конструктивная защита .....	58
Боевая плавучесть и остойчивость .....	61
Механическая установка .....	62
Электрическое устройство и освещение .....	67
Системы .....	68
Рангоут .....	68
Шлюпки .....	70
Палубное покрытие .....	71
Экипаж .....	73
В СТРОЮ .....	75
Год 1908-й. Несостоявшийся «жертвенник революции» .....	75
Год 1909-й .....	77
Год 1910-й .....	79
Год 1911-й .....	85
Год 1912-й .....	87
Год 1913-й .....	89
Год 1914-й .....	95
Год 1915-й .....	108
Год 1916-й .....	124
Год 1917-й .....	130
Год 1918-й: Ледовый поход .....	133
Последние годы .....	137
«АНГЛИЙСКОЕ ТЕЛО И РУССКАЯ КРОВЬ» .....	144
Свой среди чужих .....	146
Итог .....	151
ПРИЛОЖЕНИЯ .....	152
Литература и источники .....	157







В годы, предшествующие Первой мировой войне, вряд ли мог найтись на Балтике более притягивавший взгляды тяжёлый корабль, чем броненосный крейсер «Рюрик». Его грациозный и вместе с тем мощный силуэт, в отличие от уходящих в прошлое форм «Цесаревича» и «Славы», архаичных силуэтов «России» и «Громобоя», тяжеловесных «Андрея Первозванного» и «Императора Павла I» каждый раз приковывал взоры сотен людей — и моряков, и простых обывателей — когда маленькая балтийская эскадра под руководством неумолимого адмирала Н.О. Эссена, неизменно державшего свой флаг на «Рюрике», выходила в море на манёвры или учебные стрельбы.

Крейсеру выпала редкая судьба. Задуманный в России и исполненный в Англии, «Рюрик» в части конструкции воплощал целую серию передовых идей, учитывавших свежий опыт русско-японской войны. Первенец среди русских тяжёлых кораблей послевоенного поколения, он долгие годы оставался флагманским кораблём Морских сил Балтийского моря, пользуясь особым расположением царя Николая II, регулярно посещавшего крейсер.

Во время мировой войны «Рюрик» был неизменным участником всех крейсерских операций флота, многих дальних минно-заградительных операций и действий по обеспечению лёгких сил. Дважды ему случалось получить весьма чувствительные повреждения и быть на краю гибели. Однако переменчивое военное счастье берегло крейсер — последним из тяжёлых кораблей Балтийского флота в марте-апреле 1918 г. закончил он Ледовую эпопею, встав на прикол в Кронштадте, чтобы никогда уже не выйти в море.

Яркая судьба «Рюрика», его передовая конструкция и оригинальные технические решения давно заслуживали более обстоятельного рассказа о корабле, до сих пор незаслуженно обойдённого пристальным вниманием историков кораблестроения и флота. Между тем документальный комплекс материалов по истории проектирования, постройки и службы крейсера весьма обширен. В Российском Государственном архиве Военно-морского флота сохраняется большое число чертежей, технических описаний, протоколов МТК, донесений наблюдающих за постройкой и других документов, позволяющих проследить все стадии проектирования и постройки корабля. Сохранилось большинство его вахтенных журналов, отчётов офицеров-специалистов корабля, донесений командиров и флагманов, аварийных ведомостей работ и актов технического состояния.

Как никакой другой корабль Балтийского флота, «Рюрик» был предметом устойчивого интереса со стороны фотографов — как признанных фотомастеров К.Е. Гана, Е.В. Иванова и И. Яковлева, так и десятков безымянных любителей, в основном морских офицеров, старавшихся запечатлеть своими только начинавшими входить в обиход портативными «кодаками» себя и сослуживцев на фоне красивого силуэта крейсера. Многие из этих фотографий «Рюрика», порой весьма редкие, послужили для иллюстрирования книги. Хотя бы несколько строк посвятили кораблю и все бывшие моряки-мемуаристы, на склоне дней вспоминая Российский Императорский флот. Так получивший название в память героически погибшего в неравном бою с японцами крейсера, новый «Рюрик» всей своей службой и памятью о ней подтвердил старую поговорку о том, что имя — это судьба.

За 7 лет, прошедших со времени выхода в свет первой книги авторов об этом замечательном корабле, их не покидал интерес к уточнению многих неясных обстоятельств, касающихся его проектирования, постройки, службы и боевой деятельности. На этом пути нас ожидало немало интереснейших находок, позволяющих уточнить многие неясные аспекты истории «Рюрика» и представить некоторые из них в новом свете. Так, выявленные документы о судостроительных программах начала XX в. позволили проследить намерения флота уже тогда обзавестись крупными броненосными крейсерами, строевые рапорта и отчёты офицеров-специалистов крейсера за предвоенный и военный период дали возможность понять, как развивались боевые средства крейсера, более детальное ознакомление с боевыми донесениями командира и офицеров уточнить обстоятельства его участия в походах и боевых операциях.

Подготовив настоящее исправленное и дополненное издание о броненосном крейсере «Рюрик», авторы хотели бы выразить искреннюю благодарность всем тем, кто оказал при подготовке книги помощь советом, материалами и замечаниями, а также поблагодарить издательство «Яуза»/«Эксмо» за возможность донести до широкого круга читателей историю этого замечательного корабля.

С.Е.Виноградов, А.Д.Федечкин

**На стр.4:  
броненосный  
крейсер «Рюрик»,  
4 июля 1913 г.**





## Введение

Кадры старой дореволюционной кинохроники... На борт огромного, закованного в броню военного корабля поднимается по трапу большая группа людей, чей сугубо штатский вид безошибочно позволяет определить род занятий и сословную принадлежность — промышленники, банкиры, купцы, священнослужители, представители интеллигенции. Вступая на просторную, словно теннисный корт, палубу, они с явным любопытством оглядываются на длинные стволы орудийных башен, сложные переплетения мостиков, широкие приземистые дымовые трубы. Появившиеся на экране титры гласят: «Прибытие членов Государственной думы на крейсер «Рюрик».

Крейсер, который удостоили своим посещением не очень-то баловавшие флот своим вниманием народные избранники, на исходе первого десятилетия XX века был в постцусимской России объектом исключительного интереса. В тот момент он являлся самым большим кораблём Российского императорского флота из всех, когда-либо поднимавших Андреевс-

кий флаг. Его угловатые тяжёлые башни, ошестинившийся орудиями высокий борт, монолитный и вместе с тем грациозный силуэт — весь облик нового корабля дышал красотой и мощностью, приводя в восхищение не только моряков, но и людей, далёких от флота. И, тем не менее, этот примечательный корабль не только не породил многочисленного потомства, но даже не стал в русском флоте родоначальником хотя бы небольшой серии себе подобных. В истории отечественного кораблестроения «Рюрик» стоит особняком — он остался блестящим, но, увы, единственным представителем типа броненосного эскадренного крейсера, недолгой, но бурной эволюции которого с появлением линейного крейсера был положен конец...

90-е годы XIX столетия, ставшие во всём мире периодом нарастающего промышленного прогресса, ознаменовались вместе с тем рядом ожесточённых вооружённых конфликтов, протекавших в том числе и на море. Несмотря на их локальный характер и относительную скоротеч-

**Депутаты III  
Государственной  
Думы на набережной  
Александровского  
дока в Кронштадте  
перед посещением  
крейсера «Рюрик»,  
1910 г.**

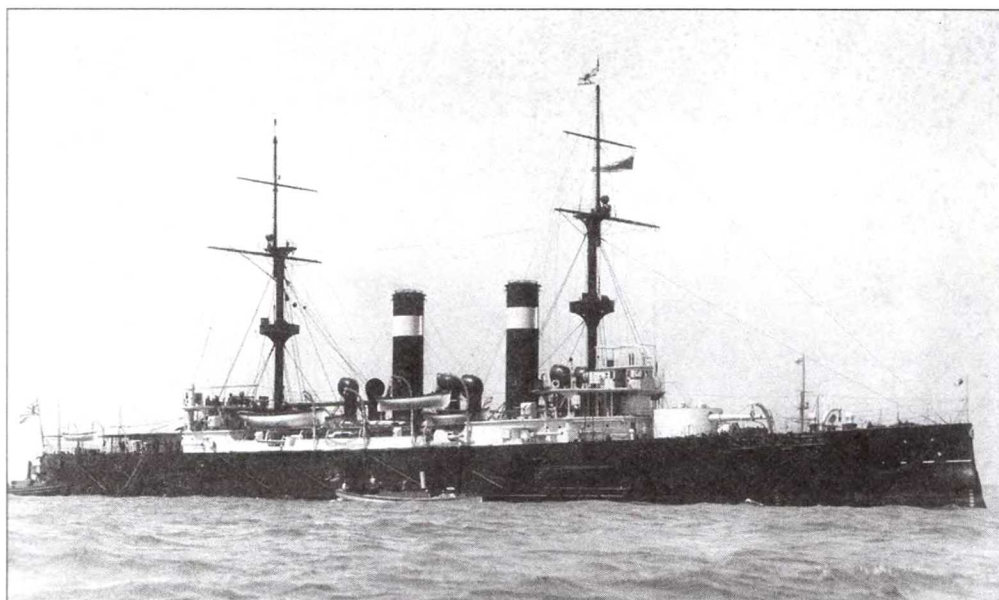
ность, опыт боевых действий привлёк пристальное внимание специалистов многих стран, заставив по-новому взглянуть не только на концепцию применения военно-морских сил в целом, но и на развитие отдельных типов кораблей.

Толчком к этому послужила японо-китайская война 1894 — 1895 гг., длившаяся восемь месяцев и закончившаяся сокрушительным поражением Китая. Победе Японии во многом способствовали успешные действия её флота, в том числе и в знаменитом сражении при Ялу, когда грамотное использование соединений крейсеров для охвата боевой линии противника позволило японскому командованию полностью сковать его, заставив сражаться в крайне невыгодных условиях. В результате китайская эскадра, поставленная «в два огня», потеряла пять боевых единиц, так и не сумев уничтожить ни одного неприятельского корабля.

Причины японских побед в Жёлтом море внимательно анализировались во флотах всех морских держав. Основной вывод, к которому пришли в результате тщательных тактических расчётов и обстоятельных дискуссий, заключался в целесообразности включения в будущем в состав соединений вспомогательных быстроходных эскадренных единиц, тесно взаимодействующих с главными силами. На подобные корабли, обладавшие хорошим ходом, сильной артиллерией калибра 6 — 8 дюймов и надёжной броневой защитой, возлагались задачи разведки боем, дозорной службы и борьбы с лёгкими силами неприятеля. Помимо этого, действуя на флангах колонны линейных кораблей в качестве быстроходного кры-

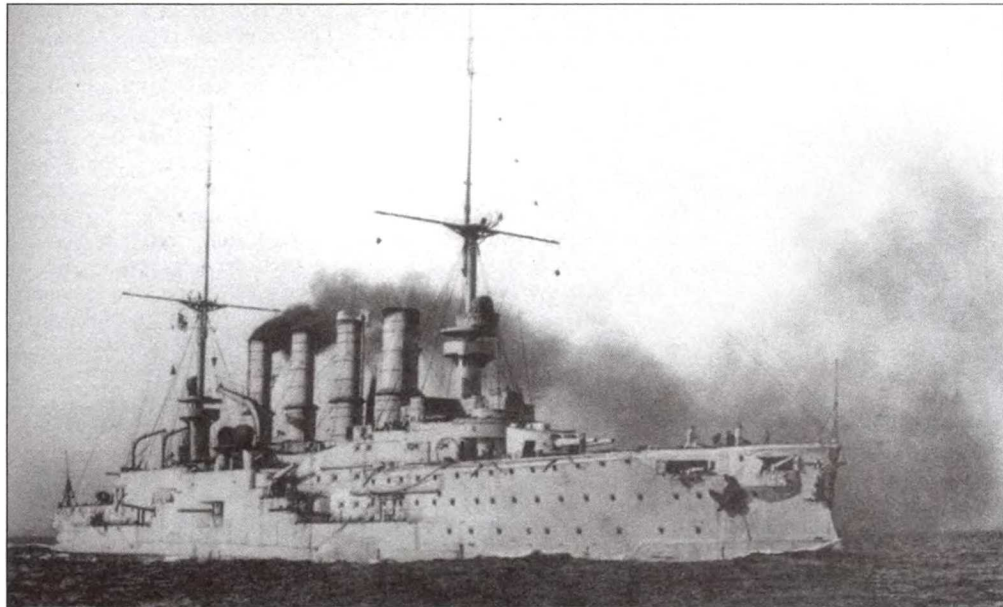
ла, они должны были способствовать окружению противника и нанесению ему завершающих ударов. Наиболее близко к идее подобного корабля стояли тогдашние большие крейсера с броневым поясом по ватерлинии — оставалось только подогнать ряд их основных элементов (запас хода, автономность, мореходность) под характеристики линкоров. Эти взгляды на боевое использование кораблей крейсерского типа привели к появлению принципиально новой их разновидности, получившей название «эскадренного крейсера», в скором времени появившегося во всех флотах мира.

Первыми уроки недавних сражений учили японцы, заказавшие британской компании «Армстронг» две пары очень схожих между собой броненосных крейсеров — два типа «Асама» и два типа «Идзума». Они были заложены в 1896 — 1898 гг., параллельно в Германии и Франции начаты постройкой ещё два корабля подобного типа («Якумо» и «Адзума»). При водоизмещении 9300 — 9700 т и скорости хода 21 уз. все эти крейсера несли по четыре 8" (203,2-мм) орудия в двух концевых башнях и 14 6" (152,4-мм) орудий в середине корпуса («Якумо» и «Адзума» — по 12). За счёт снижения запаса топлива и дальности плавания новые корабли удалось обеспечить достаточно мощной броневой защитой, включавшей, помимо 152- и 127-мм бронирования башен и каземата, 178-мм броневой пояс по ватерлинии и 51 — 63-мм палубу. Все шесть японских броненосных крейсеров можно рассматривать как «облегчённую версию» четырёх броненосцев группы «Асахи» — «Микаса»: там, где у линкоров были 12-дюймовые



**Японский  
броненосный  
крейсер «Асама»**





орудия, крейсера несли 8", в то время как вспомогательная батарея (14 6" пушек) была идентична. Конструктивно «асама» не могли оказать сколько-нибудь заметного влияния на будущий «Рюрик», но их концептуальное влияние несомненно — с самого начала они являлись в полном смысле слова эскадренными крейсерами при колонне линкоров и в этом качестве блестяще действовали в течение всей Русско-японской войны.

В Германии, принявшей в 1900 г. грандиозный «Закон о флоте», главной ударной силой на море признавались линейные корабли. Тактически они разделялись на четыре эскадры по восемь единиц, каждой из которых придавался быстрый броненосный крейсер для ближней разведки боем. Такое же количество броненосных крейсеров планировалось создать для «заморских вод». Во исполнение этих планов в 1898 г. со стапеля сошёл «Принц Генрих», за которым в 1900 — 1901 гг. последовали «Фридрих Карл» и «Принц Адальберт», а ещё через два года — более совершенные «Роон» и «Йорк». Толщина броневого пояса и казематов средней артиллерии составляла на них 100 мм, орудийных башен 150 мм. Вооружение состояло из четырёх 210-мм/40 (на «Принце Генрихе» двух 240-мм) и 10 150-мм/45 орудий. В 1904 — 1905 гг. были заложены два ставших впоследствии знаменитыми корабля — «Шарнхорст» и «Гнейзенау». Стремление достичь 23-узловой скорости повлекло за собой увеличение мощности механизмов, следствием чего стал рост водоизмещения до 12800 т. Защита состояла из 150-мм пояса и каземата, а также трёх броневых палуб. Артилле-

рия была представлена восемью 210-мм орудиями в двух концевых башнях и четырёх угловых казематах на верхней палубе (последнее решение признавалось неудачным уже во время постройки) и шести 150-мм пушках в каземате под ними. Все германские броненосные крейсера несли полный пояс по ватерлинии, однако большим недостатком являлась его малая высота над водой в оконечностях — всего 0,2 — 0,3 м.

В качестве возможной параллели «Рюрика» германские броненосные крейсера рубежа XIX -XX столетий выглядят довольно невыразительно. Главное различие заключается даже не в их относительно небольшом водоизмещении (порядка 10000 т у всех, кроме «Шарнхорста») и соответствующем уровне вооружения (в основном 2 — 4 240 — 210-мм и 10 150-мм орудий), а в размытой тактической концепции, не позволяющей уверенно отнести их ни к эскадренным крейсерам, ни к рейдерам. Формально же, по букве «Закона о флоте», они создавались как эскадренные разведчики и дальние стационары, причём, исходя из требования взаимозаменяемости, были конструктивно идентичны.

Несколько иначе подошли к вопросу совершенствования крейсерских сил во Франции. Не отрицая происходящего разделения крейсеров на «истребителей торговли» и эскадренные, морские специалисты Третьей республики тем не менее пытались создать тип универсального корабля, предназначенного для решения широкого круга задач. Итогом подобной кораблестроительной политики стали все 19 французских броненосных крейсеров,



**Французский броненосный крейсер  
«Жанна д'Арк»**

начиная с «Жанны д'Арк», построенные в 1896 — 1911 гг. Достаточно высокие скорость хода (до 23 уз.) и дальность плавания (9000 — 10000 миль), необходимые при действиях в океане, сочетались с надёжным бронированием, но относительно слабым вооружением — ни на одном из этих кораблей калибр артиллерии не превышал 194 мм, а часть главных орудий до последнего стремились размещать в казематах.

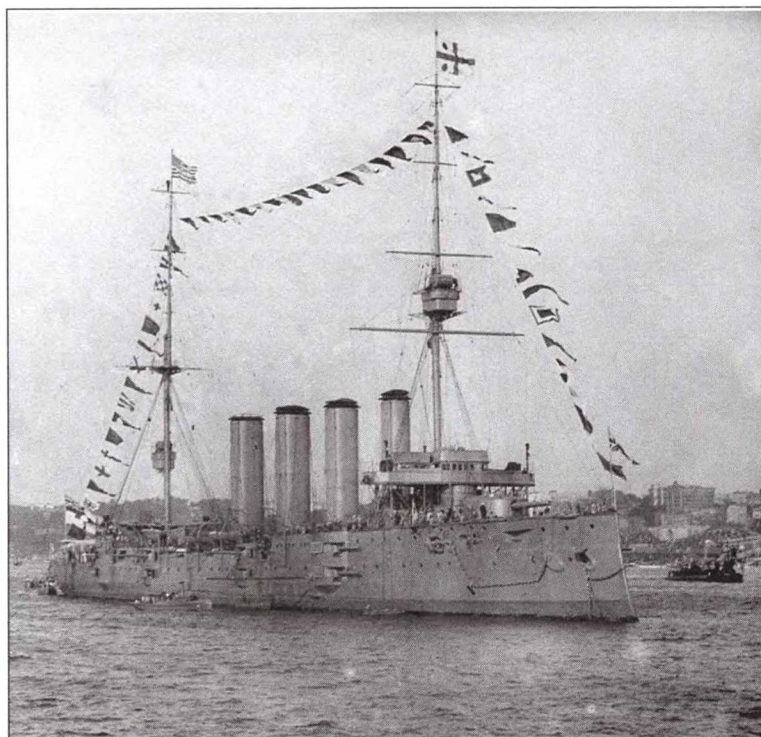
Схожая картина наблюдалась и в британском флоте, в состав которого в 1901 — 1904 гг. вошло 20 броненосных крейсеров серий «Кресси», «Дрейк» и «Монмут». Традиционная для Королевского флота задача охраны океанских коммуникаций островной империи обусловила их солидное водоизмещение (до 14000 т), большой запас топлива (до 2500 т) и, как следствие, высокую дальность плавания. Главный калибр артиллерии на «дрейках» и «кресси» состоял из двух 9,2" (233,68-мм) орудий в одноствольных концевых башнях и 12 — 16 6" пушек в казематах, и лишь на меньших по водоизмещению «монмутах» установили только 6" пушки. Система бронирования была рассчитана главным образом на защиту от огня неприятельских рейдеров. На первых двух узкий и короткий (половина длины ватерлинии) пояс толщиной 152 мм дополнялся 127-мм бронированием казематов средней артиллерии и 64 — 76-мм палубой. На крейсерах третьей серии защита была ещё слабее — их поясная и казематная броня имела толщину 102 мм, а палубная — 51 мм.

В 1905 — 1907 гг. вступили в строй 12 10900 — 13600-тонных броненосных крейсеров серий «Девоншир», «Дюк оф Эдинбург» и «Уорриор». Ставший уже стандартным для британских эскадренных крейсеров 152-мм броневой пояс дополнялся 51-мм карапасной палубой, достигавшей на скосах толщины 76 мм. Главный калибр состоял из шести 9,2" орудий в одиночных башнях (по три в носовой и кормо-

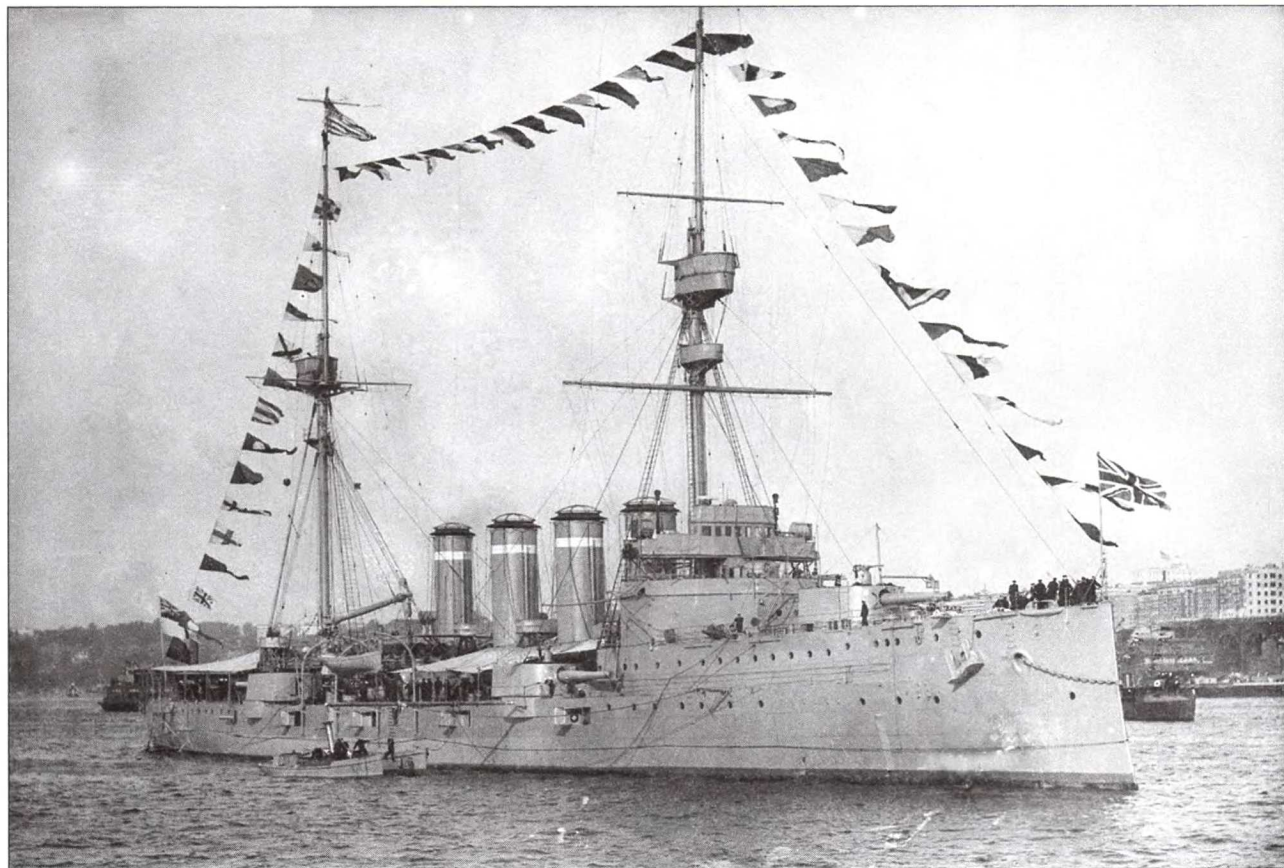
вой частях корпуса), дополнявшихся на «эдинбургах» 10 6" орудиями в каземате под верхней палубой, а на «уорриорах» — четырьмя 7,5" (190,5-мм) орудиями в башнях. Последними классическими броненосными крейсерами, пополнившими Королевский флот, стали три корабля серии «Минотавр», вступившие в строй в 1908 — 1909 гг. Развивавшие скорость хода в 23 уз., они на 1000 т превосходили по водоизмещению своих старших братьев, отличаясь от них и составом артиллерии. За счёт уменьшения количества 9,2" орудий до четырёх (по два в двух башнях в оконечностях) число 7,5" орудий второго главного калибра удалось довести до 10.

Флот США, приступив в начале 90-х гг. к созданию своих первых единичных броненосных крейсеров, также начал с «эдинбургов».

**Английский броненосный крейсер  
«Дрейк»**



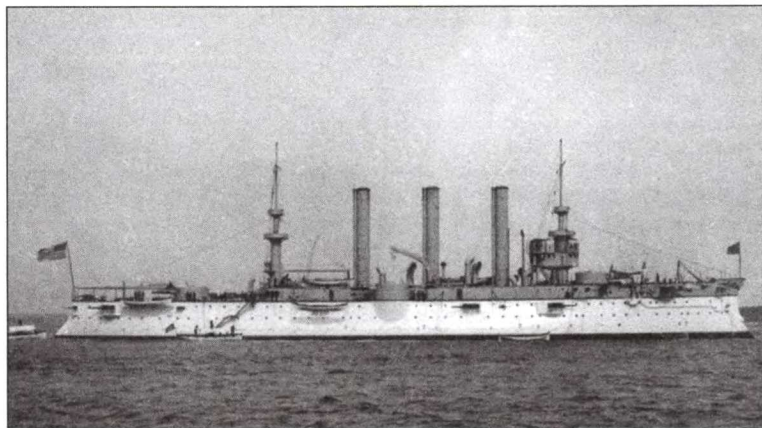




**Английский броненосный крейсер  
«Дюк оф Эдинбург»**

носных крейсеров, не избег на этом пути своеобразной «болезни роста» — и «Нью-Йорк», и «Бруклин» получились хорошо вооружёнными (6 — 8 8" орудий) кораблями с ходом 20 уз., но уровень их защиты оставлял желать лучшего. Однако возможно, что именно успешный опыт совместного с броненосцами сражения «Бруклина» с испанской эскадрой при Сантьяго летом 1898 г. послужил толчком для решительного поворота к типу эскадренного крейсера, идея которого вызрела в американском флоте точно на рубеже веков.

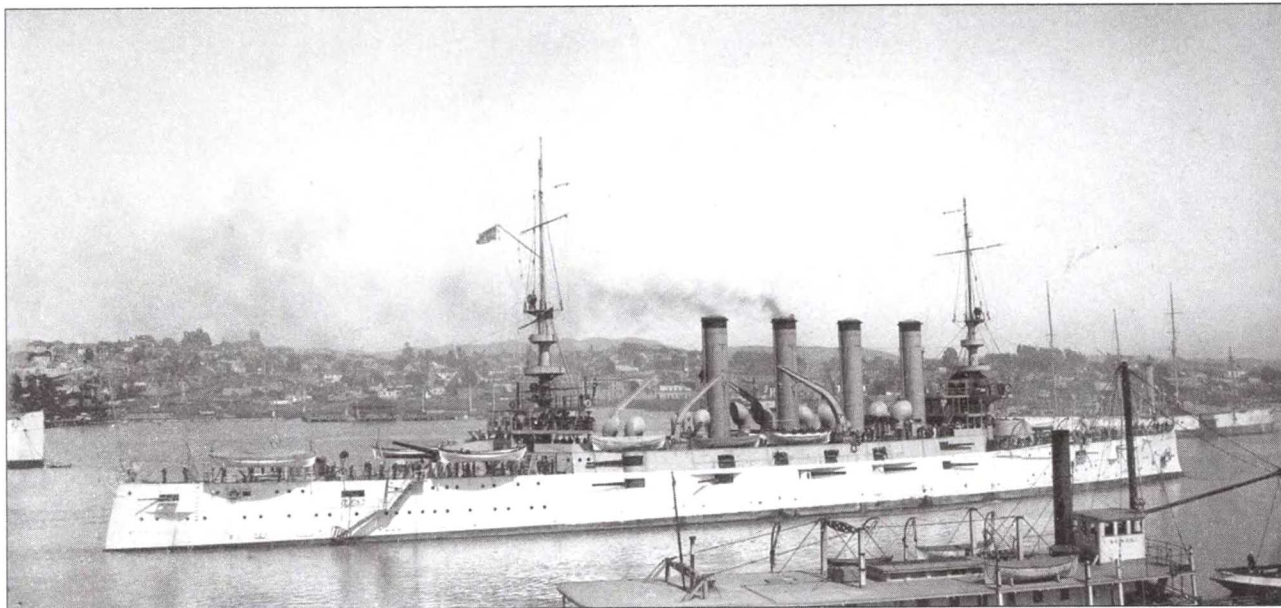
**Американский броненосный крейсер  
«Бруклин»**



Броненосные крейсера серий «Пенсильвания» — «Теннесси» (соответственно шесть и пять единиц), построенные в период 1901 — 1908 гг., представляли собой довольно однородную группу кораблей водоизмещением 13700 — 14500 т, ходом 22 уз. и главной артиллерией из четырёх 8" (у первых) и 10" (у вторых) орудий. Вспомогательный калибр состоял из 14 — 16 6"/50 орудий в казематах под верхней палубой, а противоминная батарея была представлена 18 — 22 76-мм пушками палубой выше. К недостаткам их бронирования можно отнести умеренную толщину пояса в середине (127 мм) и недостаточную протяжённость бортовой защиты оконечностей по высоте. Поскольку все эти корабли были начаты постройкой в 1901 — 1903 гг., их основные характеристики могли оказать определённое влияние на выбор МТК в 1904 г. тактико-технических элементов для «Рюрика».

Все 11 американских броненосных крейсеров примечательны ещё и тем, что начиная с «Пенсильвании» флот США решительно отошёл от прежней идеи создания кораблей этого типа исключительно как «истребителей торговли» и воплотил в них принцип эскадренного крейсера, действующего на флангах боевых поряд-





**Американский броненосный крейсер «Калифорния»**

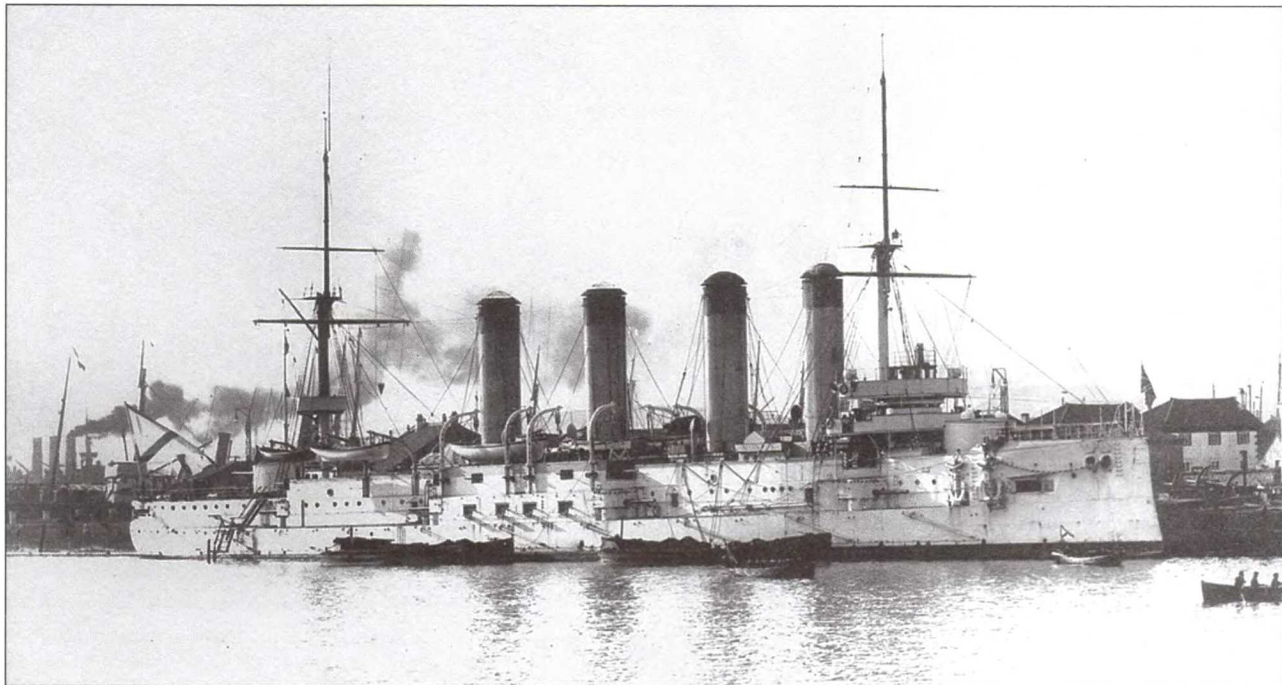
ков линейного флота. Правда, отсутствие необходимого ресурса времени на шлифовку новой концепции сказалось на балансе их качеств: по мнению американских историков, и «Пенсильвания», и «Теннеси» оказались вполне мореходными, быстроходными и автономными, но всё это — ценой или умеренной броневой защиты, или вооружения.

В Италии, также создававшей в 1890 — 1900-е гг. броненосные крейсера, развитие этого типа тоже шло по нарастающей. За миниатюрным «Марко Поло» (1892 г., 4500 т, 18 уз., 6 6"/40 орудий, пояс 102 мм) последовала пара более крупных «Карло Альберто» и «Веттор Пизани» (1895 — 1896 гг., 6600 т, 19 уз., 12 6"/40 орудий, пояс 150 мм). В 1899 — 1902 гг. сошли на воду корабли серии «Гарибальди» (7200 т, 20 уз., пояс 150 мм), в целом не уступавшие тогдашнему мировому стандарту броненосного крейсера. Примечателен состав их главного вооружения — помимо традиционных 6" скорострельных орудий (всего 14) они несли одно 10"/40 орудие в носовой башне и два 8"/45 в кормовой. Из десяти единиц этой крупной серии семь было приобретено другими флотами (два из них стали японскими «Ниссином» и «Касугой») и только три дополнили итальянский флот. Эти крейсера имели полный пояс по ватерлинии, однако в оконечностях он лишь чуть-чуть возвышался над ватерлинией, что было определённым пробелом системы броневой защиты. «Гарибальди» высоко оценивались и современниками и позднейшими исследователями, и У. Ховгард по этому поводу впоследствии писал, что «умение итальянцев в малое водоизмеще-

ние воплотить столь мощные наступательные и оборонительные данные осталось не достигнутым другими флотами, т.к. итальянские боевые корабли предназначались для узкого бассейна Средиземного моря».

Русский флот, первым реализовавший тип крейсера с бортовой защитой в «Генерал-Адмирале» (1873), вплоть до 90-х гг. продолжал создавать броненосные крейсера-рейдеры. Несмотря на отсутствие недостатка в идеях относительно необходимости быстроходной броненосной эскадренной единицы, выдвигавшихся русскими моряками и инженерами в последнее десятилетие XIX в., инерция мышления тогдашних руководителей Морского министерства была такова, что Россия (в то время третья морская держава) обратилась к созданию эскадренного крейсера позднее других. Лишь в конце 90-х гг., после смены внешнеполитических приоритетов — от многолетней холодной войны с Англией к противостоянию с Японией — дальневосточный театр был признан основным и в новой судостроительной программе («Для нужд Дальнего Востока») отведено место для броненосного крейсера нового типа — правда, всего лишь одной единицы. Им стал знаменитый «Баян», вскоре достойно проявивший себя в морских боях под Порт-Артуром. В отличие от всех прежних русских броненосных крейсеров, предназначавшихся для дальнего рейдерства, он знаменовал собой сближение с французскими тактическими идеями и стал первым русским крейсером, конструкция которого основывалась на требовании «действовать в связи с эскадренными броненосца-





**«Баян» —  
быстроходный  
броненосный  
крейсер-разведчик,  
первый из русских  
эскадренных  
крейсеров**

ми». «По защите и расположению артиллерии он предназначался не для океанских крейсерских операций, а для участия в эскадренном бою при главных силах в качестве сильного разведчика, способного прорваться через завесу лёгких крейсеров противника», — так характеризовал его известный кораблестроитель В.П.Костенко.

При водоизмещении 7800 т «Баян» имел ход 21 уз. и главное вооружение из двух 8"/45 орудий в концевых башнях и 8 6"/45 в казематах под верхней палубой. Бронирование состояло из пояса по ватерлинии в носу (100 мм) и середине (200 мм) корпуса, и верхнего пояса в 60 мм поверх него (бортовое бронирование заканчивалось за кормовой башней). Палуба имела суммарную толщину 50 мм (30 мм мягкой стали поверх палубной настилки в 20 мм).

В ходе боевых действий в 1904 г. «Баян» показал себя надёжным и маневренным кораблём, однако при всех достоинствах он проигрывал в сравнении с оппонентами — крейсерами серии «Асама», а также обоими «чрезвычайными приобретениями» японского флота — «Ниссином» и «Касугой», поскольку артиллерия русского корабля была почти вдвое слабее, чем на последних, при одинаковом с ними водоизмещении.

Дальнейшее строительство броненосных крейсеров в России может служить красноречивым примером того, как в основу кораблестроительной политики могут быть положены неверные выводы о боевом использовании корабля в сочета-

нии с отсутствием перспективных конструктивных разработок. Под впечатлением удачных действий «Баяна» под Порт-Артуром, ставших результатом не столько боевых качеств крейсера, сколько умелого им командования, Морское министерство решило полностью повторить его конструкцию в новых тяжёлых единицах. Три броненосных крейсера по прежнему проекту («Адмирал Макаров», «Паллада» и новый «Баян» взамен затопленного в конце 1904 г.) были начаты постройкой в 1905 г. и вступили в строй в 1908 — 1911 гг., уже безнадежно устаревшие морально. Постройка этих кораблей была совершенно не оправдана с тактической точки зрения, поскольку к моменту готовности они не обладали ни необходимыми характеристиками нападения и защиты для действий в составе эскадры дредноутов (или хотя бы додредноутов), ни даже должными скоростными качествами для набеговых операций. В какой-то мере все три корабля оказались вынужденным шагом и заполняли повисшую паузу в отечественном кораблестроении после цусимского потрясения.

Однако необходимость в быстроходной эскадренной единице, созданной с учётом боевого опыта и тенденций мирового военного кораблестроения, была настолько отчётливой, что ещё летом 1904 г., в самый разгар морских сражений на Дальнем Востоке, в Морском Техническом комитете (МТК) началась разработка тактико-технических элементов будущего эскадренного крейсера...

# Создание «Рюрика»

## Разработка проекта

Броненосный крейсер «Рюрик» стал последним и самым крупным из русских кораблей этого типа. Он с успехом выдерживает сравнение с любым из современных ему иностранных аналогов и справедливо считается одним из лучших из когда-либо построенных броненосных крейсеров. Концептуально он наследовал «Баяну», в то время как конструктивно определённо испытывал влияние «линкора-крейсера» «Пересвет» — с заменой 6-дюймовых пушек в угловых казематах двухорудийными 8" башнями и развитием бортового бронирования, как по протяжённости, так и по высоте.

Самое раннее обоснование необходимости создания нового броненосного крейсера прослеживается из доклада Николаю II по Главному морскому штабу, представленного императору в конце 1903 г. В докладе говорилось, что «к 1 января 1905 г. надлежало вполне закончить постройку и боевое снабжение всех судов старой программы [т.е. 1895 — 1898 гг. — Авт.], а в текущем 1903 г. следовало начать судостроение в счёт будущей программы». Эта программа, реализовать которую Морское министерство планировало за период 1904 — 1914 гг., в главной своей части была представлена 16 эскадренными броненосцами (7 для Чёрного моря и 9 для Балтики) — на них отводилось 268 млн. руб. (72% будущих ассигнований) — и только 44 млн. руб. (менее 12%) предполагалось истратить на 4 крейсера — два бронепалубных для Чёрного моря («по образцу «Богатыря») и два броненосных для Балтийского. В отношении последнего типа следовали только уточнения по тоннажу — «избрано водоизмещение в 12 тыс. тонн затем, чтобы дать им достаточный район действия». Стоимость обоих броненосных крейсеров исчислялась в 28,08 млн. руб. Со сроками постройки этих кораблей спешить не собирались — первый крейсер предполагалось соорудить в 1908 — 1912 гг., второй — в 1911 — 1913 гг. 12 января 1904 г., т.е. незадолго до начала войны, царь утвердил представленный проект новой судостроительной программы, пометив на полях: «Согласен. Разработать на основании этого доклада».

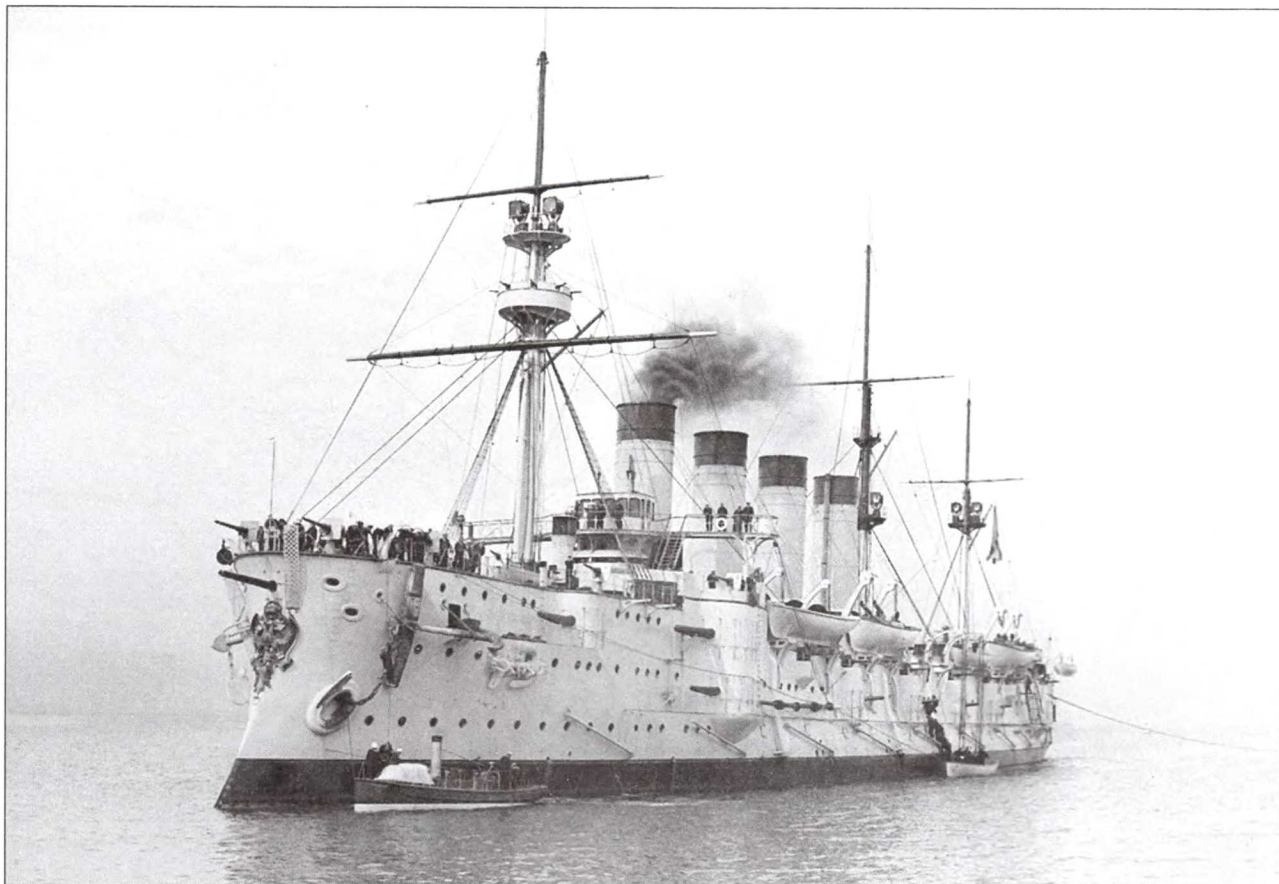
Война перечеркнула эти амбициозные планы — восполнение значительных потерь в кораблях, огромные расходы на спешное снаряжение 2-й эскадры (на закупку свыше полумиллиона тонн угля для неё Морским министерством испрашива-

лось 15,9 млн. руб. — более сметной стоимости нового броненосного крейсера) требовали всё новых средств. Поэтому теперь новое судостроение планировалось исключительно, как средство компенсировать «значительные потери, понесённые нашим флотом в бою и необходимость увеличить боевые силы в Тихом океане», что заставляло «ускорить постройку новых судов». Доклад генерал-адмирала о количестве и типах этих боевых кораблей был подан царю 18 октября 1904 г. и в тот же день утверждён им с резолюцией: «Приступить теперь же к постройке...». Наряду с отнесёнными этим актом к постройке двумя броненосцами (они стали «Андреем Первозванным» и «Императором Павлом I») в списке фигурировал и броненосный крейсер. Однако, если водоизмещение линейных кораблей сохранялось (по 16630 т), то тоннаж крейсера значился уже как «от 12 до 14 тыс. тонн» — разумная, нельзя не признать, оговорка, принимая во внимание необходимость совершенствования типа броненосного крейсера по опыту текущей войны.

Таким образом, идея постройки нового крупного броненосного крейсера прослеживается уже с конца 1903 г. Документы не выявляют никакой связи задачи создания этого корабля именно взамен геройски погибшего 1 августа 1904 г. броненосного крейсера «Рюрик». Напротив, во всех источниках единогласно указывается, что в качестве экстренной замены последние, равно как и в качестве замен «Варяга» и «Боярина», Морское министерство, начиная с октября 1904 г., планировало постройку крейсера типа «Баян».

Перед тем, как перейти к вопросу разработки проекта будущего броненосного крейсера, следует упомянуть о том, что проекты крупных башенных крейсеров разрабатывались в России и ранее. Первым из них считается разработка Балтийского завода 1895 г. — это был корабль в 15000 т, который произвёл впечатление на Николая II и был в декабре 1895 г. им одобрен. Однако впоследствии эта разработка была с рядом оговорок отклонена МТК (самым уязвимым для критики местом стало водоизмещение и, соответственно, стоимость — в середине 90-х даже броненосцы российского линейного флота имели более скромные размеры, тенденция к увеличению которых пробивала себе дорогу очень тяжело). В этот период большие броненосные



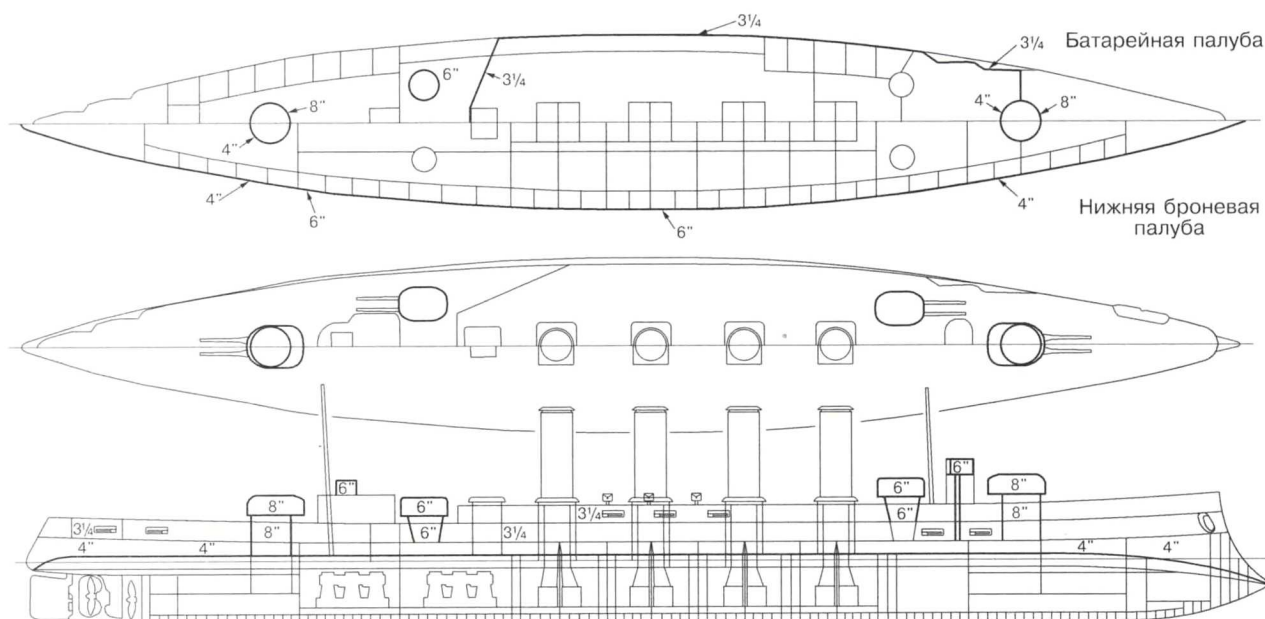


**Броненосный  
крейсер «Громобой»**

крейсера продолжали оставаться в России предметом «штучной» постройки. Поэтому после последовавшего ещё в июле 1895 г. решения Николая II строить новый такой крейсер точно по типу «России» вопрос его конструкции оказался решённым — будущему «Громобою» было суждено стать модификацией предшественника с артиллерией на палубных установках, размещённой частью в бронированных казематах, частью на незащищённых позициях. Генерал-адмирал поспешно отдал распоряжение о создании рабочего проекта и шанс обзавестись большим крейсером башенного типа был упущен. Для лучшего понимания ситуации следует всё же добавить, что августейшим руководителям державы и её флота, несильных в проблематике развития ВМС вообще, по существу не было из чего выбирать. Ни в Морском министерстве, ни в МТК, ни в чертёжных заводах никто в ту пору не озаботился разработкой «линейки вариантов» проектов перспективного броненосного крейсера различной боевой силы, технологической направленности и стоимости. Слабые попытки были, правда, впоследствии предприняты — летом 1896 г. Балтийским заводом было подго-

товлено 4 проекта башенного броненосного крейсера в 12336, 13100, 14000 и 15385 т. Последний из них представлял собой увеличенный «Пересвет» длиной 156,9 м, шириной 21,9 м и осадкой 8,15 м. Скорость его хода составляла 20 уз., а вооружение состояло из 4 10" и 13 6" орудий. Эти проекты рассматривались в МТК 12 августа, однако, принимая во внимание уже состоявшееся распределение заказов на все корабли программы 1895 г., шансов на воплощение в металл у них не оставалось.

Спустя 10 лет неудачное течение войны на море кое-что изменило в подходе к перспективному проектированию боевых кораблей. Теперь оценка проблемы создания будущего броненосного крейсера была поручена отечественным проектировщикам — кораблестроительной чертёжной «Нового судостроения Санкт-Петербургского порта» (главный инженер СПб порта Д.В. Скворцов) и чертёжной МТК (заведующий И.Г. Бубнов). Оба начальника этих проектных подразделений были известными корабельными инженерами, за плечами которых находилось как немало проектов крупных боевых кораблей (Д.В. Скворцов), так и постановка и



разрешение многих важнейших проблем судостроения, в том числе научно-теоретических (И.Г. Бубнов). Поручая аналогичную работу этим двум выдающимся деятелям отечественного кораблестроения, МТК, несомненно, стремился получить проекты, как дополняющие друг друга в части многих деталей, так и подтверждающие принципиальную верность основных конструктивных решений в сравнении друг с другом. Основные параметры проектирования задавались МТК и заключались в следующем — смешанный главный калибр из 4 10" и 8 8" орудий в башнях, противоминный из 20 75-мм орудий на палубных установках (в казематах и на надстройках), скорость полного хода 21

узел, трёхвальная двигательная установка по типу «Громобоя».

Работа началась в августе 1904 г. и к декабрю оба инженера передали в МТК свои проекты, представленные каждый в нескольких вариантах (у Д.В. Скворцова — в восьми). Обе разработки имели схожие размерения, компоновку, тоннаж (14567 и 14500 т) и различались только расположением 75-мм орудий и, отчасти, толщинами элементов бронирования. Основная разница в подходе к проектированию будущего крейсера заключалась в том, что применённая в обоих проектах для наиболее ответственных корпусных элементов легированная (никелевая) сталь с повышенным пределом прочности использова-

**Проект броненосного  
крейсера  
Д.В. Скворцова,  
вариант №7**

### Основные характеристики проекта броненосного крейсера Д.В. Скворцова. Вариант № 7

Длина, м	154,5 (между перпендикулярами) 160,6 (по ватерлинии) 163,1 (наибольшая)
Ширина, м	23,16
Осадка, м	7,62
Водоизмещение, т	14500 т
Вооружение	4 10", 8 8", 20 75-мм орудий, 2 450-мм подводных торпедных аппарата
Броня, мм	пояс в середине 152, в оконечностях 102, верхний пояс 57 — 83, башни 10" орудий — 229, башни 8" орудий — 178 и 152, подачные трубы 10" орудий — 203, подачные трубы 8" орудий — 152, палубы: нижняя — 22+9, батарейная — 25,6+14, боевая рубка 152, броневой колодец рубки 76, кожухи дымовых труб 25.
Механизмы	три комплекта четырёхцилиндровых тройного расширения, мощность 23700 л.с., скорость хода 21 уз, 30 котлов Бельвиля

Источник: РГАВМФ, ф. 876, оп. 30, д. 357



лась в них в разной мере. Бубнов, хотя и имел репутацию признанного новатора в части конструкции корабельных корпусов, воспользовался этим материалом в весьма ограниченном количестве, в то время как Сковрцов гораздо шире. Это позволило последнему получить экономию в весе корпуса в 327 т, пошедшую на увеличение мощности энергетической установки до 23700 индикаторных л.с. (у коллеги — 21000 л.с.). Однако проект Бубнова выделялся в лучшую сторону протяжённостью и вдвое большей толщиной (51 мм против 25 мм) продольных противоминных переборок, а также имел более низкий бак. 9 декабря 1904 г. МТК, после обстоятельного сравнения обоих проектов, отдал предпочтение (хотя и с оговорками) разработке Д.В. Сковрцова.

Она была положена в основу дальнейшего приближения, которое предполагалась в качестве отправного пункта для окончательного проекта. Основным дополнением, внесённым в конструкцию будущего крейсера, было требование повышение калибра противоминной артиллерии с 75 до 120 мм. Журналом за № 9 от 25 апреля 1905 г. МТК постановил «ввиду всё увеличивающихся размеров вновь строимых миноносцев и, вследствие этого, улучшения их защиты и меньшей уязвимости от снарядов мелких калибров, признать орудия 47-мм и даже 75-мм калибра недостаточно действенными для отражения минных атак, и потому впредь для указанной цели в вооружение больших судов не включать орудий означенных калибров. Наименьший калибр орудий для отражения минных атак принять 120 мм, при условии, чтобы орудий этого калибра не больших кораблях было не меньше устанавливаемых ныне 75-мм орудий...». Именно это, в основном, обстоятельство привело к необходимости увеличения водоизмещения будущего крейсера до 15000 т.

Следующим этапом после эскизных проработок был выбор подрядчика и составление рабочего проекта. Однако здесь имела место любопытная интрига — несмотря на еле дышащую, в условиях недостатка нарядов, казённую судостроительную промышленность, постройку крупнейшего боевого корабля было в итоге решено передать иностранному контрагенту. И хотя на этот раз в данной роли выступала такая крупная и авторитетная компания как британская «Виккерс», соорудившая боевые корабли любых размеров «с полной начинкой» (механизмами, вооружением и бронёй), факт передачи многомиллионного заказа на сторону в условиях предупредочного, из-за урезанного финансирования, состояния отечест-

венного судостроения, не может не вызвать определённого удивления. В связи с этим представляется небезынтесным остановиться на обстоятельствах борьбы британской компании за выгодный заказ.

Ухудшение положения России с крупными боевыми кораблями ясно почувствовалось уже летом 1904 г. Ощутимые потери в линейном и крейсерском флоте («Петропавловск», «Варяг», «Боярин», «Рюрик») означали необходимость постройки их замен. Понимая это, ведущие мировые судостроительные компании, которые успели выгодно поучаствовать в постройке для русского флота кораблей по программам 1895 — 1898 гг., теперь интенсивно забрасывали Морское министерство, экстренно готовящее Балтийский флот к походу на Восток, самыми разнообразными проектами линейных кораблей, крейсеров всех типов, миноносцев и прочих судов. Разработки броненосных крейсеров поступали от французских «Ателье э Шантье де ла Луар», «Форж э Шантье», германских «Блом унд Фосс», «Вулкан» и «Ф. Шихау», американских «Кэмден» и «Нью-Йорк Шипбилдинг», британской «Виккерс». И лишь этой последней было суждено добиться победы.

Поток разработок больших боевых крейсеров, начавших поступать в МТК от иностранных компаний ещё задолго до окончания проектирования броненосного крейсера И.Г. Бубновым и Д.В. Сковрцовым, стал особенно ощутимым с октября 1904 г. Однако отдельное делопроизводство по подборке и оценке всех этих проектов в фондах РГАВМФ отсутствует, поэтому собирать сведения по ним пришлось из разных мест, что в итоге пока не позволяет приблизиться к исчерпывающей картине. Не вносит ясности и наиболее плодотворный историк отечественного флота Р.М. Мельников — в одной из своих работ он кратко упоминает, что «от фирмы Виккерса 9 вариантов проектов броненосных крейсеров было получено через великого князя [неясно, которого именно — генерал-адмирала Алексея Александровича, или другого моряка — Александра Михайловича. — Авт.]. Последовательно уточняясь по замечаниям МТК, эти проекты 20 декабря 1904 г. подверглись обстоятельному рассмотрению и в дальнейшем были приведены к типу «Рюрика»».

Однако в поле зрения авторов попали сведения по одной из разработок броненосного крейсера «Виккерс» для русского флота, которая относилась к той самой «серии из 9 вариантов». Проект, датированный 21 октября 1904 г., представлял собой корабль водоизмещением около 14750 т, длиной (между перпендикулярами) 163,1 м, шириной 21,3 м и осадкой

8,08 м. Примечательно, что этот британский проект представлял собой, по существу, «крейсер-дредноут» с единым главным калибром, но умеренной величины — 12 его 9,2" (233,68-мм) орудий помещались в шести двухорудийных башнях «английского барбетного типа». Официальная история будущих «Дредноута» и «Инвинсибля» в то время ещё только-только должна была начаться, поэтому британский «проект № 151» может рассматриваться как пример прогрессивного новшества, идея которого посещает примерно в одно и то же время, независимо друг от друга, сразу несколько выдающихся умов. В качестве противоминных использовались 20 14-фунтовых (76-мм) орудий; имелось также 4 457-м подводных траверзных торпедных аппарата (по два в носу и корме). Полный броневой пояс проекта, толщиной 178 мм в пределах погребов боезапаса и машинно-котельных отделений, в оконечностях утончался до 127 — 76 — 51 мм. Броневые траверзы,перегораживающие корпус от борта до борта в пределах 178-мм бортового бронирования, были толщиной также 178 мм. К интересным новшествам бронирования можно отнести то, что 178-мм броневой пояс поднимался до уровня верхней палубы (оконечности бронировались до средней). Он перекрывался дюймовой (25,4 мм) броневой палубой, которая в оконечностях опускалась до уровня средней. Единая нижняя броневая палуба в 19 мм проходила по всей длине корпуса. Боевая рубка состояла из плит в 254 мм, башни и барбетты защищались 178-мм бронёй. И наконец, особо выдавались скоростные качества проекта — посредством двух вертикальных поршневых агрегатов тройного расширения пара «Виккерс» обещала разогнать свой крейсер до 24 узлов (оценку этой цифры произвести не удаётся, поскольку общая мощность машин не указывается). Это пока в основном всё, что известно о «проекте № 151», основные качества которого — единый главный калибр, 8 9,2" орудий в бортовом залпе, 178-мм броня борта и, особенно, 24-узловый ход — могли сделать его, в случае реализации, превосходным приобретением для любого флота.

Поступавшие проекты броненосных крейсеров проходили рассмотрение в МТК в январе-марте 1905 г. В отношении этого процесса не представляется возможным употребить термин «конкурс», поскольку никаких условий инициативным «поставщикам идей» МТК изначально не выдвигал. Однако при сравнении проектов неизбежно начинал проявляться лидер. В этой роли всё отчётливее обозначалась британская «Виккерс», представля-

емая в России сыном давнего выходца из нашей страны — умным, энергичным, настойчивым и изворотливым 55-летним Базилом (Василием Васильевичем) Захаровым. Этот преуспевающий коммерческий деятель был хорошо известен в кругах оружейных фабрикантов Европы и с начала 90-х гг. XIX в. возглавил некоторые направления зарубежного бизнеса «Виккерс». Теперь, в удобный момент тяжёлых военных потерь второй год длившейся войны, в британской компании отчётливо поняли, что пришло время плотной работы с руководством флота терпящей на морях перманентный неуспех империи и с хваткой английского бульдога взялись за дело.

Очередной немедленной разработкой «Виккерс» броненосного крейсера для России, после отклонения «проектов №№ 151 — 159» стал «проект № 160», интересные факты о развитии которого выявил современный американский исследователь С. Маклахлин. Ему удалось отыскать в британском Национальном Морском музее расчётные тетради главного корабельного инженера «Виккерс» Т.Дж. Оуэнса, разработавшего конкурсный проект крейсера (позднее он изменил имя на Оуэнс-Тэрстон и в 1900 — 1910-е гг. много работал по части составления конкурсных проектов линкоров-дредноутов для Чёрного моря и линейных крейсеров для Балтики). Тетради Тэрстона содержат расчёты броненосного крейсера, разработанного «для ЗедЗед» (ZZ — конфиденциальной телеграфный позывной Захарова, принятый компанией для сообщений с ним). Конкурсный проект, получивший шифр «№ 160», впоследствии трансформировался в варианты «№ 160 А» и «№ 160 В». Помимо общих характеристик этих разработок в тетрадях Тэрстона содержатся подробные сведения о размерах корпуса, артиллерии, орудийных установках и механизмах, которые использовались инженером в качестве базовых данных. По мнению американского историка, Тэрстон первоначально составил «проект № 160» для Захарова с целью представления его тем русской стороне, а затем немедленно «перелицевал» его, как только МТК высказался за внесение в проект необходимых изменений — обычный приём, которым умело пользовались британские частные подрядчики, когда добивались заказов на корабли для Королевского флота.

Это стремление изобретать корабли «на лету» также хорошо видно на примере ещё одного проекта броненосного крейсера из «тетрадей Тэрстона» — «проекта № 179», имеющего пометку «по заданиям адмирала Дубасова» (Ф.В. Дубасов к мо-



**«Торговец  
смертью» —  
английский  
предприниматель  
Базиль Захаров**



менту начала проектирования броненосного крейсера возглавлял МТК). Хотя и подобный во многих отношениях другим разработкам Тэрстона, этот проект выделялся тем, что его главная артиллерия состояла из 12 10"/45 орудий, предположительно в шести двухорудийных установках, расположенных две в оконечностях и 4 по бортам. Корабль с подобным вооружением стал бы самым мощным броненосным крейсером из когда-либо построенных, однако эта разработка была отклонена, поскольку к тому времени основные характеристики будущего заказа уже вполне определились. К марту 1905 г. МТК остановился в качестве прототипа для будущего крейсера на варианте «№ 160 В», представлявшему собой корабль в 13500 т водоизмещением, со скоростью 21 уз. и вооружением из четырёх 10" и 12 8" орудий, все их которых располагались в двухорудийных башнях. Противоминная батарея была представлена требуемыми 20 76-мм пушками под верхней палубой. Нормальный и полный запас угля составляли соответственно 1080 и 2200 т. Этот проект был принят МТК за основу.

Из фактического определения победителя в «параде проектов» броненосного крейсера логически следовало избрание в качестве подрядчика разработавшей его фирмы. И дело здесь не только в возможных кознях Захарова и личного интереса кого-то в Морском министерстве. Проект «Виккерс» разрабатывался исходя из норм английской судостроительной практики и прямое перенесение его на рус-

скую почву — даже при том, что в русском кораблестроении ещё использовалась английская система мер — неминуемо означало немалые трудности с реализацией. Объективности ради, следует отметить ещё одно немаловажное обстоятельство: из всех компаний, представивших проекты, «Виккерс» обладала наибольшими достижениями по части строительства линкоров и больших крейсеров. Германская «Блом унд Фосс» построила для кайзеровского флота два броненосных крейсера, «Ф. Шихау» 4 броненосца, «Вулкан» — также 4 (плюс большие крейсера «Якумо» для Японии и «Богатырь» для России); обе французские фирмы — по два броненосных крейсера (Луарское общество — ещё броненосец «Массена»). «Виккерс» же, начав свою судостроительную деятельность в 1894 г. крупнейшим для тех времён крейсером «Пауэрфул» (14200 т), перешла в 1898 г. к постройке линкоров. К 1907 г. компания построила для Королевского флота ещё 6 больших броненосных крейсеров («Амфитрит», «Ниоба», «Юриэлис», «Хог», «Кинг Альфред» и «Нэтал») и три линейных корабля («Вендженс», «Доминион» и выкупленный правительством у Чили «Трайзмф»). Помимо этого, для Японии были построены весьма крупные для своего времени линкоры «Микаса» и «Катори». Таким образом, 7 имевшихся за плечами «Виккерс» больших крейсеров и 5 линкоров (все из них строились с полным вооружением и машинным оснащением) являлись несокрушимым аргументом в пользу мнения о немалой опытности фирмы в своём деле.

**Пранорама верфи «Виккерс» в Барроу-ин-Фёрнесс, середина 1890-х годов**



В марте 1905 г. МТК уточнил требования к вооружению будущего крейсера. Они заключались в установлении его главного калибра из 4 10" и 8 8" орудий (привода башен — электрические), а также как было сказано выше, в замене 20 75-мм пушек таким же количеством 120-мм орудий. Окончательные элементы для проектирования были установлены МТК на заседании 19 мая 1905 г. Осадка в нормальном грузу определялась в 26 фут (7,93 м), толщина плит главного броневоего пояса в середине корпуса составляла 152 мм (в оконечностях 76 мм), при углублении бортовой брони на 5 фут (1,52 м) ниже ватерлинии. Броня верхнего пояса, защищающая орудия батареи, предусматривалась в 76 мм, разделительные траверзы между орудиями — дюймовой толщины (25 мм). Толщина продольных броневых переборок принималась как в проекте И.Г. Бубнова — 51 мм. Два четырёхцилиндровых агрегата тройного расширения пара, работающие на два вала, должны были при частоте вращения не свыше 135 об/мин сообщать крейсеру скорость хода не менее 21 уз. при нормальной нагрузке. Машины требовалось снабжать паром от водотрубных котлов Бельвиля, отапливаемых углем и, в качестве дополнительной меры, нефтью. Запас угля, соответствующий нормальной нагрузке крейсера, определялся в 1160 т (при полной нагрузке доводился до 2000 т). Ёмкость нефтяных ям устанавливалась в 250 т, цистерн запасной котельной воды — 250 т.

Уже через 9 дней — 28 мая 1905 г. «Виккерс» представила в МТК откорректированный в соответствии с этими условиями проект. Можно вполне согласиться поэтому с выводом историка флота А.В. Скворцова о том, что «быстрота (интервал составил всего 9 дней) предоставления проекта после утверждения тактико-технических элементов к кораблю указывает на то, что, с одной стороны, содержание требований в процессе их составления доводилось до сведения английских инженеров, а с другой, что в них внесли довольно много проектных проработок англичан». Эта разработка прошла 31 мая 1905 г. утверждение в МТК.

«Ответственный за работу с Россией» представитель компании «Виккерс» Базиль Захаров мог торжествовать победу, увенчавшую почти годичный период усилий по проталкиванию ещё не существующего, но уже обещанного фирме постройкой, крупнейшего крейсера на русский рынок военно-морских вооружений. Вскоре последовал и первый официальный шаг — 24 июня Морское министерство заключило с «гражданином Францией В.В. Захаровым» предварительное соглашение

на постройку компанией «Виккерс» (полное название с ноября 1897 г. — «Vickers Sons and Maxim Limited») броненосного крейсера в 15000 т. Им утверждались предварительные чертежи и спецификации, а подробную рабочую документацию фирма обязывалась представить через семь недель. Официальный контракт на постройку корабля предполагалось заключить только после утверждения полного рабочего проекта русской стороной. Срок готовности крейсера, начиная с 1 июля 1905 г. (н.с.), определялся в 20 месяцев, стоимость заказа составляла 1500 тыс. ф. ст., в том числе корпус с бронёй 799,5 тыс. ф. ст.

Тогда же в июне теоретический чертёж крейсера, после утверждения заказчиком, передали компании для разбивки элементов корпусного набора на плазе. 30 июня будущий корабль зачислили в списки флота, дав ему имя «Рюрик» — в честь броненосного крейсера, погибшего после неравного боя с японской эскадрой в Корейском проливе 1 августа 1904 г.

С начала августа 1905 г. рабочие чертежи крейсера по корпусной, артиллерийской и механической части начали поступать в Морское министерство. Рассмотрение его затянулось до середины ноября — свыше трёх месяцев специалисты МТК, руководствуясь важностью предстоящей постройки, оценивали конструктивные решения малознакомой английской кораблестроительной школы.

Параллельно с экспертизой проекта в Опытном бассейне МТК в конце августа — начале сентября в течение 10 дней под руководством подполковника А.Н. Крылова проходили модельные испытания обводов будущего крейсера. Об этом ходатайствовал подрядчик — «Виккерс» на тот момент ещё не имела собственного бассейна (компания построила его лишь в 1911 — 1912 гг., став обладателем крупнейшего частного опытового бассейна, и замкнув тем самым весь цикл разработки и модельного исследования качеств проектируемых кораблей). По результатам испытаний при буксировочной скорости крейсера 20,86 уз. эффективная мощность составляла 9460 л.с. Таким образом, при пропульсивном коэффициенте 0,5 требовалась индикаторная мощность машин в 18920 л.с. и при заявленной англичанами суммарной мощности двух машин в 19700 л.с. крейсер должен был развить контрактную скорость в 21 уз., однако на сколько-нибудь значительное её превышение в течение долгого времени оказывался неспособен. Формально требования заказчика выполнялись, но фактически требование столь высокой скорости полного хода с русской стороны



можно признать наиболее существенным пробелом задания на проектирование, поскольку в условиях реального использования крейсера его полный ход всегда был ниже на 1,5 — 2 узла. Особенно не извинительно выглядит подобный подход для принимавших решения по этому поводу военно-морских деятелей страны, начинавшей постройку тяжёлого артиллерийского корабля нового типа в условиях продолжавшейся тяжёлой войны, когда весь опыт операций на море ярко свидетельствовал именно в пользу повышения скорости линкоров и больших крейсеров.

Говоря об испытаниях модели «Рюрика», небезынтересно упомянуть, что посмотреть на них прибыли из Англии в Петербург сын руководителя фирмы Тома Виккерса Дуглас в сопровождении Захарова — «продавцы смерти» («merchants of death», как не церемонно именовала их британская пресса) проявляли повышенный интерес к продвижению бизнеса в России, явно рассчитывая не ограничиться в будущем заказом одного корабля. Крылов вспоминал в мемуарах — «они пожелали видеть производство испытаний, на что я охотно согласился и всё им показал, так как наш бассейн был устроен во всём подобно английскому» (т.е. новому гидродинамическому бассейну Адмиралтейства в Хэслере, построенному в 1887 г.).

Поступавшие из Барроу рабочие чертежи и спецификации «Рюрика» проходили рассмотрение не только в МТК. Поскольку Морское министерство намеревалось в то время строить ещё два крейсера по английскому проекту (один на Балтийском заводе, другой на Галерном острове), оценкой технических решений «Виккерс» параллельно с техническими службами министерства занимался проектный отдел Балтийского завода, располагавший наиболее опытными и подготовленными конструкторскими кадрами. В отзыве завода на проект (сентябрь 1905 г.), подписанным главным корабельным инженером завода В.Х. Оффенбергом, содержалось немало замечаний. Только по механической части их было сделано 129. Самое значительное из них касалось полной мощности главных механизмов в 19700 л.с., предусмотренной для получения скорости 21 уз. По мнению русских инженеров, она подтверждалась «без всякого излишка» чтобы рассчитывать на длительную повседневную службу крейсера, а «не на одну только гастрольную сдачу», из чего следовала необходимость обеспечить в проекте машин «достаточный запас силы». Также в отзыве завода обращалось внимание на меньшие, по сравнению с отечественными нормами, испытательные давления основных деталей машин, недостаточное

подразделение корпуса на отсеки, меньшую, чем принято в русском флоте, площадь боевой рубки, недостаточную теплоизоляцию погребов боезапаса, прокладку главных магистралей не под нижней броневой, а под верхней палубой. Специалисты-корпусники выразили сомнение, что балки Z-образного профиля, традиционно применявшиеся, согласно английской практике, для шпангоутов и стрингеров, имеют слишком незначительную высоту (10" — 254 мм) и в случае удара о грунт, а также при подрыве на mine или взрыве торпеды, могут не выдержать. Балтийцы высказались за замену в шпангоутах зетового профиля тавровым с высотой стенки не менее 20" (610 мм), в стрингерах — также тавровым.

В процессе рассмотрения детальных конструктивных решений по «Рюрику» МТК пришлось отказаться от ряда требований заданий на проектирование. Это коснулось вспомогательного руля в носу, поскольку практикой реализации подобных решений «Виккерс» не обладала. Также отвергли установку фок-мачты перед боевой рубкой и потребовали кардинально переработать проект самой рубки, существенно расширив её и оборудовав в ней специальный дальномерный пост. Как следствие боевого опыта было предложено всемерно сократить количество надстроек и любых высоко расположенных габаритов и устройств.

17 ноября 1905 г. МТК, наконец, утвердил спецификации и рабочие чертежи нового крейсера с учётом указанных выше замечаний. Спустя почти два месяца, 10 января 1906 г., состоялось подписание официального контракта на постройку броненосного крейсера за оговоренную ранее сумму в 1,5 млн. фунтов стерлингов. Предполагавшийся ранее срок готовности крейсера к испытаниям продлили, с учётом задержки с рассмотрением рабочих чертежей русской стороной, с 1 марта до 24 июня 1907 г., а срок предъявления корабля заказчику после испытаний, на что отводилось также около трёх месяцев, установили 11 сентября 1907 г. Представители «Виккерс» не преминули отметить, что при заказе второго, а также третьего броненосного крейсера по этому же проекту, передача их русскому флоту может последовать уже в 1908 г. Однако заказчик от каких-либо обещаний на сей счет предпочёл пока воздержаться и, как показало дальнейшее развитие событий, не прогадал. Примечательно, что строительство «Рюрика» ко дню подписания контракта продолжалось уже почти ровно пять месяцев — первые листы корпуса будущего крейсера легли на кильблоки верфи «Виккерс» в Барроу 9 августа 1905 г.

## «Виккерс» строит крейсер для России

Постройка «Юрика» — пример того, как самая передовая судостроительная технология, основанная кое-где на эмпирике, в сочетании с амбициями бизнеса и просчётами менеджмента и, отчасти, завышенными ожиданиями заказчика, излишне доверившегося авторитету заграничного исполнителя, могут привести к досадному конфузу. Так и произошло при строительстве и испытаниях новейшего российского крейсера, начатого ведущей частной оружейной и судостроительной компанией главной морской державы мира на её верфи на Западном побережье Средней Англии.

Затевая постройку крупного броненосного крейсера со множеством оговорок привередливого заказчика, давно имевшего своё понятие, каким должны быть боевые корабли, «Виккерс» шла на определённый риск и не избежала впоследствии ряда просчётов. Наиболее серьёзные требования МТК лежали в области артиллерии. Конструкция орудий должна была быть русского типа — скреплённых длинными цилиндрами, а не частично проволокой, как это уже продолжительное время практиковалось в Королевском флоте. В башенных установках также приходилось следовать стандартам русского флота, который предпочитал электропривода и желал видеть их и на «Юрике», тем самым усугубляя проблемы компании, работавшей до этого с гидравликой. В связи с отсутствием на боевых кораблях британского флота крупных электропотребляющих устройств (в первую очередь в лице башенных электроприводов) «Виккерс» не имела достаточного опыта и по части производства мощных электромашин; это впоследствии сказалось на успехе создания главных электрогенераторов крейсера, три из четырёх из которых были забракованы. Можно констатировать поэтому, что излишний коммерческий оптимизм фирмы, отчасти переоценившей свои силы, оказал ей не лучшую услугу — орудия в итоге запоздали на год, башни фирма чуть не провалила, а в электротехнической части оказались, по словам британского историка Дж. Уэствуда, «фундаментальные пробелы».

Как уже говорилось выше, постройка «Юрика» началась задолго до начала подписания официального контракта — настолько острой была потребность в новых тяжёлых кораблях для обескровленного Цусимой русского флота. К моменту его подписания в январе 1906 г. общий вес выставленных корпусных конструкций достигал внушительной цифры 2600 т.

Уже к этому времени проект оброс множеством усовершенствований. Поэтому в

появившейся в начале 1906 г. спецификации крейсера оговаривалось, что «все старания будут приложены для приведения судна к нормальному водоизмещению в 15000 т, но по взаимному соглашению веса, прибавленные против первоначальных чертежей, будут возмещены уменьшением запаса топлива в 1200 т». Этим условием Морское министерство стремилось всячески избежать перегрузки корабля, однако уже к моменту появления спецификации перегрузка достигла 200 т, которые складывались следующим образом: бронирование котельных кожухов (52,5 т); разделительные переборки батареи и траверзы (увеличены до 25 мм) (47,0 т); мелкокалиберная артиллерия с боезапасом (30,25 т); вспомогательный руль с приводами и литыми частями (27,5 т); доведение толщины кормовой боевой рубки до 203 мм, её трубы до 127 мм (13,0 т); увеличение толщины крыши башен 10" орудий на 12,5 мм (11,0 т); увеличение веса корпуса вследствие вышеописанного (18,75 т).

Высокие темпы постройки стали следствием хорошо продуманного и образцово организованного процесса строительства. Ещё 24 июня 1905 г. на плаз верфи был доставлен теоретический чертёж будущего крейсера. Это позволило произвести его разбивку, выполнить первую партию шаблонов элементов набора и обшивки и изготовить детали по ним, так что, начиная с 9 августа, когда первые детали легли на стапель, темп сборки корпуса «судна № 333» (такой номер имел заказ по номенклатуре «Виккерс») сразу был задан достаточно высокий. Это потребовало немедленной организации технического надзора заказчика за ходом работ (тогда говорили — «наблюдения за постройкой», этой терминологии и будем придерживаться). 14 сентября 1905 г. МТК своим решением назначил первого «наблюдающего» — им стал старший помощник судостроителя К.А. Теннисон. Свободно владеющий английским, последний летом 1905 г. контролировал на верфи «Виккерс» подготовку рабочей документации по «Юрику» «дачей указаний при составлении подробных чертежей и спецификаций крейсера» и вообще был в курсе всего круга оперативных вопросов по проектированию. Через полгода круг наблюдающих стал расширяться: в апреле 1906 г. в Барроу прибыл корабельный инженер А.Н. Прохоров, в июне — В.П. Соколов. Вскоре приехал наблюдающий по механизмам подполковник Т.Р. Нейман, по артиллерии — артиллерийский приёмщик МТК полковник В.Л. Голубцов, по минно-



му вооружению — лейтенант А.В. Развозов. В январе 1907 г. К.А. Теннисона сменил подполковник А.П. Титов, а в июле В.П. Соколова — корабельный инженер поручик В.П. Костенко.

В соответствии с существовавшей в России практикой, на этапе сборочных работ, когда очертания корпуса уже вполне определялись, на него назначался командир — опытный строевой офицер, имеющий морской и, желательно боевой опыт. Без ведома командира не решались вопросы внутреннего устройства будущего корабля, он мог ходатайствовать в высшие инстанции о необходимости внесения тех или иных усовершенствований в проект. Командир был в курсе всех работ, по необходимости подгонял строителей, утверждал расположение помещений личного состава — иными словами, являлся центральной фигурой на верфи от итогового заказчика — флота, действуя на основании авторитета последнего. Для такого крупного и важного объекта как «Рюрик» срочно требовался в качестве командира опытный, волевой и знающий командир, и МТК настойчиво осаждал посланиями ГМШ и морского министра, побуждая их быстрее решать вопрос с назначением командира. Помимо самой важности дела этому обозначилась и ещё одна причина.

Одной из особенностей постройки «Рюрика», привнёсшей определённые шероховатости в его создание и ставшей причиной частых трений между заказчиком и подрядчиком, стало постоянное стремление русской стороны вносить разнообразные изменения в конструкцию корабля в течение всего периода его строительства. Причина ясна — русский флот критически осмысливал уроки минувшей войны и все технические выводы стремился максимально реализовать в своём новейшем тяжёлом корабле. Руководство «Виккерс», как частной компании, стремящейся и впредь активно работать на русском рынке вооружений и старавшейся создать в лице «Рюрика» своего рода образец для будущих заказов, пыталось по возможности удовлетворять все пожелания заказчика, но неизбежно сталкивалось при этом с дилеммой перекройки уже готового проекта. Эта ситуация плохо вязалась с английским подходом к делу. Здесь начиная уже с 1886 г. запрещалось вносить изменения в конструкцию строящихся для Королевского флота боевых кораблей, проект которых прошёл утверждение Советом Адмиралтейства. В России же, напротив, постоянные изменения в процессе строительства являлись обыденным делом — основные судостроительные предприятия были собственностью Морс-

кого министерства, и его руководство привыкло не церемониться с подчинёнными корабельными инженерами на верфях.

Однако перенесение этой практики на случай с «Рюриком» не всегда срабатывало, британцы воспринимали подобные инициативы с большим раздражением. Поэтому МТК назначением командира в чине капитана 1 ранга (аналог британского кэптана) надеялся подкрепить его весом свои притязания по части новаций, сгладив постоянно чувствовавшуюся на стапеле напряжённость между строителями и наблюдающими инженерами.

В виду всё продолжавшейся глухоты к своим требованиям председатель МТК К.К. Ратник решился на смелый шаг: 21 февраля 1906 г. он вернулся в Барроу без рассмотрения чертежи адмиральских, командирских и офицерских помещений. Формальным поводом для этого было отсутствие их согласования, по существующей форме, с командиром крейсера. Уловка сработала — уже через два дня морскому агенту (атташе) в Англии капитану 1 ранга Ф.И. Бэру поступило распоряжение о временном исполнении должности командира «Рюрика». Наконец, 5 мая 1906 г. на крейсер прибыл постоянный командир, капитан 1 ранга Н.О. Эссен, герой обороны Порт-Артура, боевой офицер и бывалый моряк, пропитанный настроениями новизны и непримиримости к рутине.

Его приезд не добавил спокойствия англичанам — Эссен сразу выдвинул целый ряд конструктивных новаций. Самой первой и зримой его инициативой стал отказ от бронированных рубок бортовых дальномерных постов, предусмотренных побортно на полубаке подле второй и третьей дымовых труб. Сначала по инициативе Н.О. Эссена и К.А. Теннисона МТК поставил перед «Викерс» вопрос отказа от кормовой (толщина стенок 76 мм, крыши 38 мм), а затем и от носовой (127 и 38 мм) пары этих рубок. Дальномёры же перенесли в боевые рубки, расширив их до размеров, допускающих размещение инструментов.

Отказ от рубок отчасти учёл набегавшую перегрузку от конструктивных мероприятий в части обеспечения непотопляемости и живучести корабля. Война выявила особую опасность асимметричного затопления, и для противостояния этой угрозе корабль был оборудован системой водотоков в междудонном пространстве, по которым можно было перепустить воду из затопленных отсеков повреждённого борта на другой, выравнивая, таким образом, полученный крен. По инициативе Н.О. Эссена было реализовано и ещё одно продуманное нововведение — несколько

ких поперечных переборок в носу и корме (на 24, 28, 94 и 190 шп.) и продольных от 52 до 62 шп. увеличили по протяжённости вверх и вниз. Это должно было уменьшить опасность от свободных поверхностей воды, создававших при затоплении существенную опасность (как это проявилось на примере «Пересвета» во время сражения в Жёлтом море 28 июля 1904 г.). Итоговый перерасход нагрузки составил 15 т; его пришлось компенсировать соответствующим укорочением якорных канатов. Сами же водонепроницаемые переборки испытывались на гораздо большее давление, нежели ранее.

Были добавлены также новые помещения для экипажа — кубрики для команды и каюты для кондукторов, прачечная, сушильня, хлебопекарня. Смонтированы дополнительные устройства затопления 120-мм патронных погребов, устройство разобщения баллера от рулевых приводов. Перегрузки удалось почти избежать. Помимо изъятия из проекта бортовых дальномерных рубок отказались также от кормового мостика, системы погрузки угля по системе Темперлея (4 стрелы с отдельными лебёдками и дополнительными деревянными стойками), фок-мачты, вспомогательного руля и ряда мелких устройств. «Это единственный факт во всей нашей практике» — отмечала фирма в октябре 1906 г. удачный баланс различных усовершенствований, поздравляя Морское министерство с тем, что «корабль таких больших размеров и водоизмещения» как «Рюрик» строился со столь малым добавлением веса корпуса и почти без изменения метацентрической высоты.

Справедливости ради следует добавить, что в МТК старались по возможности не следовать политике бездумного одобрения всего потока поступавших из Барроу «рацпредложений», а утверждали к исполнению лишь те из них, которые либо имели действительную ценность, либо не вызвали кардинальных переделок уже сделанного, и тем самым не провоцировали новых всплесков конфликта наблюдающих с персоналом верфи. Так, в июне 1906 г. МТК отказал Н.О. Эссену в его инициативе о демонтаже части уже установленных в переборках водонепроницаемых дверей и отказе от торпедного вооружения.

Горизонтальное бронирование крейсера, согласно спецификации, должно было выполняться из обычной мягкой судостроительной стали (сопротивление разрыву 41 кг/мм<sup>2</sup>). Однако компания не владела технологиями обработки этой стали требуемой толщины (25 — 38 мм), поскольку в данном качестве этот материал в Англии ранее не применялся. Для разрешения ситуации МТК командировал на завод

«Виккерс» своего специалиста — подполковника П.Г. Филиппова, который не только ознакомил англичан с принятой в России технологией её изготовления по способу Ижорского завода, но и практически продемонстрировал его, встав к прокатному стану и лично прокатав несколько пробных плит. Правда, фирме-строителю ещё предстояло освоить новый метод, но в итоге это решение увенчалось успехом, и было впоследствии использовано при выполнении горизонтальной защиты линейного крейсера «Куин Мэри».

Если с корпусной и механической частью фирма при постройке справилась традиционно успешно (все большие и малые изменения в проекте, поступившие в процессе строительства, относились к «специфике заказа» и в целом были успешно реализованы) и преодолела проблемы бронирования уже по ходу дела, то в артиллерийской части получилась серьёзная заминка. Она стала следствием чрезмерно растянувшегося периода освоения фирмой изготовления орудий крейсера с применением принятой в русском флоте технологии скрепления стволов исключительно длинными цилиндрами, а не проволокой, как в Англии. Эта скрытая от взора стороннего наблюдателя особенность стоила компании годичной проволоки и опрокинула все сроки постройки — как изначально планировавшиеся, так и с учётом отсрочек.

Поначалу всё складывалось обнадеживающе. Первая 120-мм/50 пушка «Виккерс» поступила в Россию ещё в начале 1905 г. и произвела здесь хорошее впечатление. Ничто не указывало, что эта конструкция в будущем способна породить при воспроизведении себе подобных какие-либо проблемы. В ноябре 1905 г. МТК отправил в Англию общие проекты 10" и 8" орудий в 50 калибров длиной для сведения при разработке их детальных рабочих чертежей, привязанных к технологическим возможностям «Виккерс». Компанией был разработан чертёж 10" орудия в 5 вариантах, один из которых МТК утвердил в качестве рабочего. Вскоре было закончено и проектирование 8"/50 орудия и вся артиллерия «Рюрика» начата изготовлением.

Однако к исходу сентября 1907 г. (все сроки сдачи построенного и испытанного крейсера уже прошли) были закончены изготовлением и испытаны на полигоне фирмы лишь 2 10", 2 8" и 15 120-мм орудий, в то время как приёмку прошли только 4 120-мм пушки. Монтаж станков орудий заканчивался в башенных установках крейсера, сами башни ещё стояли без брони. Полностью установка артиллерии «Рюрика» была закончена только в марте 1908 г.

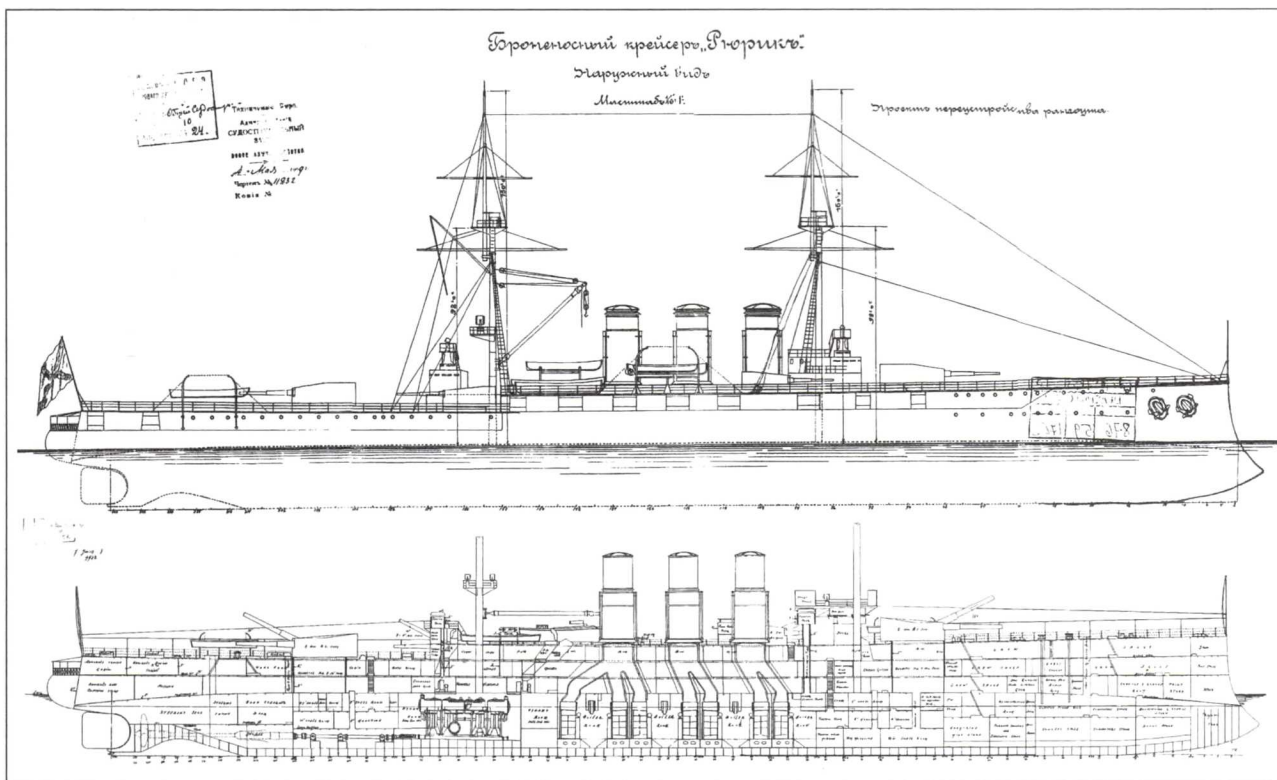


Крейсер был изготовлен к спуску 3 сентября 1906 г., однако за 13 дней до этого, 21 августа, на «Рюрике» произошёл несчастный случай — взрыв паров бензина и скипидара, смесью которых перед окраской очищали трюмное помещение носового турбинного насоса. Эта смесь через открытую горловину успела проникнуть в междудонный отсек под помещением насоса, поэтому взрыв получился двойной, в обоих помещениях. О силе его говорит тот факт, что в обоих канатных ящиках разорвался по пазам настил платформы. Внутреннее дно между 32 — 42 шп. разорвало и вспучило до 1,2 м. Стрелка прогиба деформированных стенок помещения турбонасоса составляла до 1 — 3 дюймов. Жертвами происшествия стали четверо рабочих погибшими, ещё 8 было ранено. На устранение повреждений в отсеках и их повторную гидравлическую пробу ушло около двух недель.

Спуск корабля состоялся 4 ноября 1906 г., событие это прошло гладко и без особого шума. В.Я. Крестьянинов приводит любопытную выдержку из резолюции морского министра А.А. Бирилёва на сделанном ему 19 июля 1906 г. докладе о

планируемой фирмой в начале сентября готовности крейсера к спуску. Вице-адмирал Бирилёв приказывал, «чтобы спуск крейсера состоялся без всякого официального участия Морского министерства и не под русским военным флагом. Выбор дня, какой для этого представляется наиболее удобным, и устройство церемонии спуска, которая не должна носить характер большого официального торжества, а лишь как заводского праздника — представляется усмотрению представителя завода г-на Захарова. Кроме того, необходимо по возможности избегать появления в местной печати шумных статей по поводу спуска крейсера». Не вполне ясна мотивация подобной скромности — с Японией уже почти год как был заключён мир и упреки Англии в нарушении нейтралитета были исключены; что же касается утайки «от своих», то факт спуска крупного крейсера в любом случае не мог остаться не отмеченным прессой, так что о действительной причине решения адмирала остаётся только гадать.

Ко времени спуска Н.О. Эссен уже покинул крейсер. 28 августа 1906 г. он был назначен приказом Николая II командую-



**Предварительный проект «Виккерс», продольный разрез. Датированный 7 июля 1907 г., чертеж показывает ряд особенностей проекта, опущенных уже в ходе строительства. К ним относятся бронированные дальномерные посты на спардеке, полная фок-мачта перед носовой боевой рубкой и бортовое расположение 47-мм орудий. В части бронирования крейсера примечательны грибовидная крыша боевой рубки и несовпадение толщины некоторых элементов защиты с итоговыми характеристиками. (РГАВМФ)**

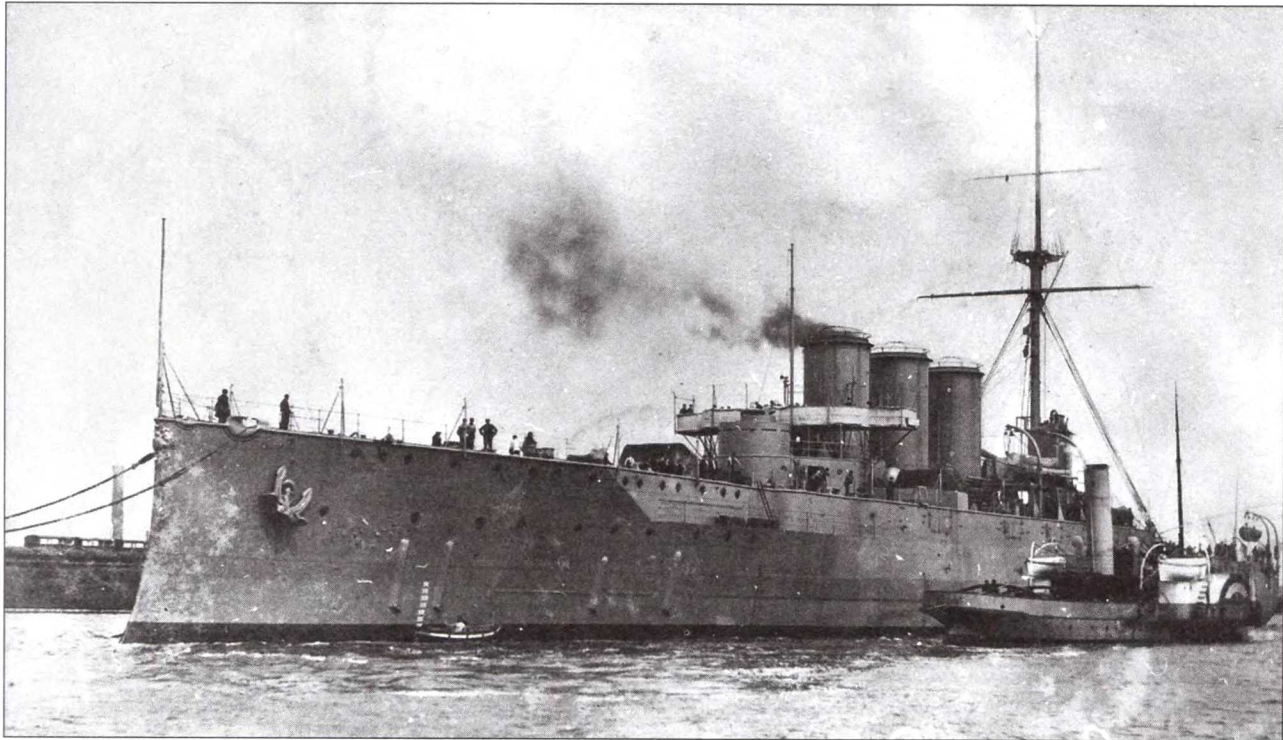
щий отрядом минных крейсеров на Балтике, а командиром «Рюрика» тем же приказом назначался капитан 1 ранга К.В. Стеценко, сдававший командование «Аскольдом». Но он ещё не успел прибыть (это произошло 25 января 1907 г.), поэтому командующим «Рюриком» на его спуске состоял старший офицер крейсера капитан 2 ранга А.И. Бестужев-Рюмин. Водоизмещение крейсера при спуске достигало 7950 т, осадка носом составила 4,1 м, кормой — 5,4 м.

Зимой 1906/1907 гг. шла достройка корабля наплаву — производился монтаж главных и вспомогательных механизмов, трубопроводов, систем, оборудование погребов боезапаса, вспомогательного нефтяного отопления котлов и оборудования ям для жидкого топлива. Весной 1907 г. эти работы были завершены и по инициативе компании приступили к ходовым испытаниям крейсера, артиллерия на котором отсутствовала (даже спустя полгода на «Рюрике» было установлено всего три 120-мм орудия). 27 апреля на «Рюрике» было произведено предварительное опробование машин на малых ходах. Обе машины работали «умеренным ходом с максимальной частотой вращения гребных валов 41 об/мин». До ухода крейсера на испытания были опробованы рулевые машины, носовые шпильки, пожарные, осушительные помпы и все вспомогательные механизмы в машинных и котельных отделениях. Все устройства функционировали нормально.

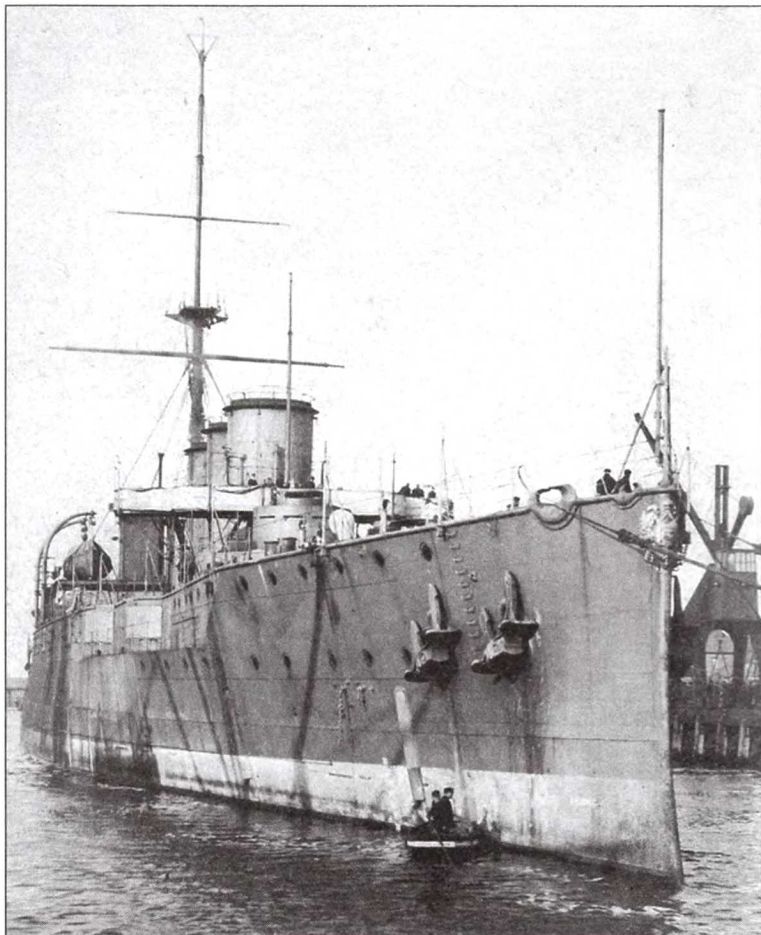
На ходовые испытания новейшего крейсера, учитывая его размеры и важность, было командировано из России около трёх десятков специалистов — 5 офицеров кораблестроительного отдела МТК с председателем комиссии генерал-майором П.Е. Черниговским во главе, представитель механического отдела МТК, 22 инженер-механика с кораблей флота. 6 июля 1907 г. крейсер вывели в море и у Глазго сделали несколько пробегов на разных скоростях. Вибрации не наблюдалось, по окончании испытаний произвели регулировку механизмов для предстоящей официальной пробы. Она началась 8 июля 1907 г. с прогрессивных испытаний на мерной миле у Скерморли в заливе Фирт-оф-Клайд. Из 14 пробегов, в ходе которых скорость корабля постепенно увеличивали с 9,9 уз. до наибольшей, четыре последних были на полный ход. Он составил в среднем 21,4 уз. при зафиксированной мощности машин 20591 л.с. и 143 оборотах. Водоизмещение крейсера в начале испытаний составляло 15133 т (средняя осадка 7,96 м), в конце — 15040 т (7,91 м).

В течение последующих трёх дней проводили 30-часовые испытания 12-узловым ходом между маяками Клайд и Конарвон. В действии находилось 8 котлов, средняя частота вращения гребных валов составила 75,6 об/мин, расход угля — 1,23 кг/л.с. в час. Эту пробу крейсер выдержал успешно, после чего перешли к

**«Рюрик» на верфи компании «Виккерс» в Барроу-ин-Фёрнесс, 1907 г. Корабль уже полностью оснащен рангоутом и шлюпками и находится под парами, но на нем еще не установлено ни одного орудия, изготовление которых запаздывает**







**«Рюрик» в Далмуире, 1907 г. Крейсер почти обрел окончательный вид, но артиллерия еще не установлена**

подобным же испытаниям на 19-узловый ход.

Однако 14 июля, во время этих испытаний, как отмечалось в акте приёмной комиссии, «машины застучали, кронштейны зашевелились, испытания пришлось прекратить». В течение пяти дней специалисты компании пытались на месте устранить неполадки машин, затем, не добившись успеха, более месяца занимались с ними у стенки завода.

23 августа испытания возобновились. В течение этого и двух последующих дней «Рюрик» проходил 30-часовые испытания 19-узловым ходом у маяков Клайд и Конарвон. В действии находился 21 котёл, средняя мощность машин составила 13359 л.с. при частоте вращения валов 123,85 об/мин. После постановки на якорь были вскрыты и осмотрены оба упорных подшипника гребных валов, их состояние нашли хорошим.

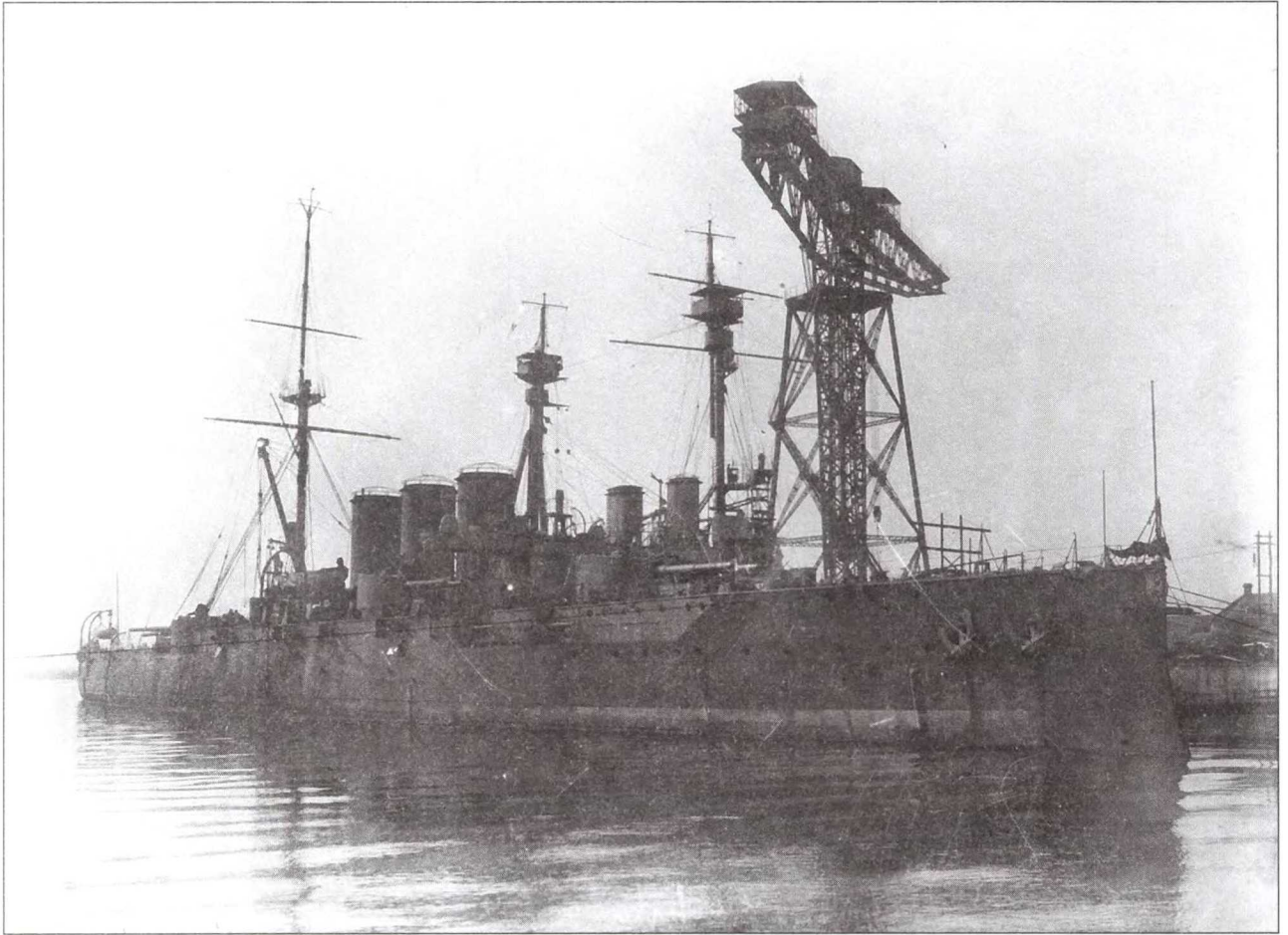
8 и 9 сентября сдаточные испытания вступили в главную фазу — началась официальная 10-часовая проба на полный ход. В действии находились все 28 котлов, среднее число оборотов машин сос-

тавило 138,5, средняя мощность — 19335 л.с. И, наконец, 10 сентября прошли 3-часовые испытания на полный ход при действии  $\frac{3}{4}$  всех котлов. В действии находился 21 котёл, средняя скорость вращения валов составила 138,3 об/мин, средняя мощность машин — 18593 л.с. После этого был подписан акт о принятии механизмов «Рюрика» в казну. Исключая инцидент со «стуком», никаких крупных замечаний со стороны комиссии не последовало; машины крейсера вели себя надёжно и нарекала за весь период службы.

Несмотря на то, что контрагентом по постройке «Рюрика» являлась компания «Виккерс», для окончательной доделки, начиная с периода его ходовых испытаний, он был переведён на верфь фирмы «Бирдмор» в Далмуир (вверх по реке Клайд), где планировалось завершить все работы. В достроечном бассейне компании крейсер был ошвартован левым бортом к линкору-додредноуту «Агамемнон», который «Бирдмор» готовила к ходовым испытаниям. Здесь осенью-зимой 1907/1908 гг. на «Рюрике» смонтировали всю артиллерию. Одновременно шли испытания вспомогательных механизмов, систем и трубопроводов.

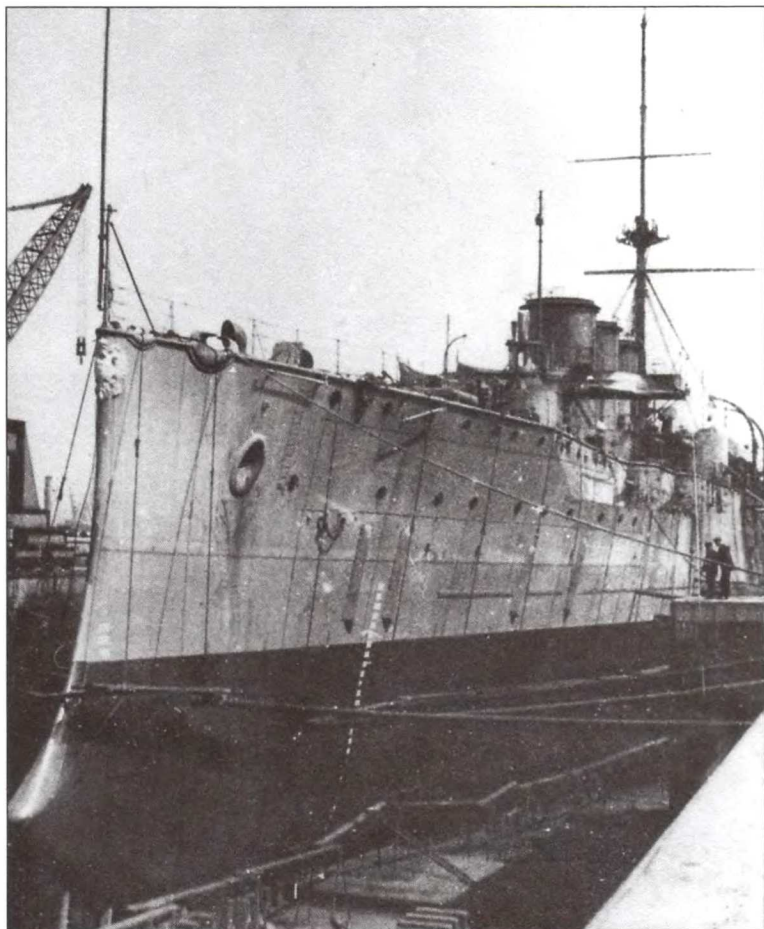
Передача почти готового корабля субконтрагенту объясняется весьма просто. Молодая тогда компания «Бирдмор» (William Beardmore & Co, Ltd.), была официально открыта 23 июня 1906 г. спуском на воду её первого линейного корабля — «Агамемнона», после достройки которого фирма какое-то время оставалась без выгодных заказов на большие военные суда. Это заставляло руководство для поддержания предприятия браться за любые судостроительные работы, и «Рюрик» оказался именно тем кораблём, который заполнил паузу между заказами британского Адмиралтейства. Прямой же причиной, заставившей «Виккерс» поделиться заказом с «Бирдмор» является то, что она была крупнейшим пайщиком новоиспечённой компании и владела, согласно исследованиям британского историка К. Требилока, 50% её акций. Таким образом, простои в Далмуире были невыгодны в первую очередь самой «Виккерс».

У достроечной стенки на верфи «Бирдмор» на «Рюрике» были закончены испытания водонепроницаемости отсеков и клинкетных дверей, устройство разобщения головы руля от румпеля, водоотливная и пожарная системы. Ряд незавершённых работ был окончен уже в России — доработка кормового шпилья, не обеспечивавшего заданной скорости, и трёх из пяти больших динамо-машин, не выдержавших испытаний.



**«Рюрик» в достроечном бассейне на верфи «Бирдмор» в Далмуире, март 1908 г. За крейсером виден корпус английского броненосца «Агамемнон». На набережной возвышается спроектированный и построенный в Германии 150-тонный полноповоротный кран**

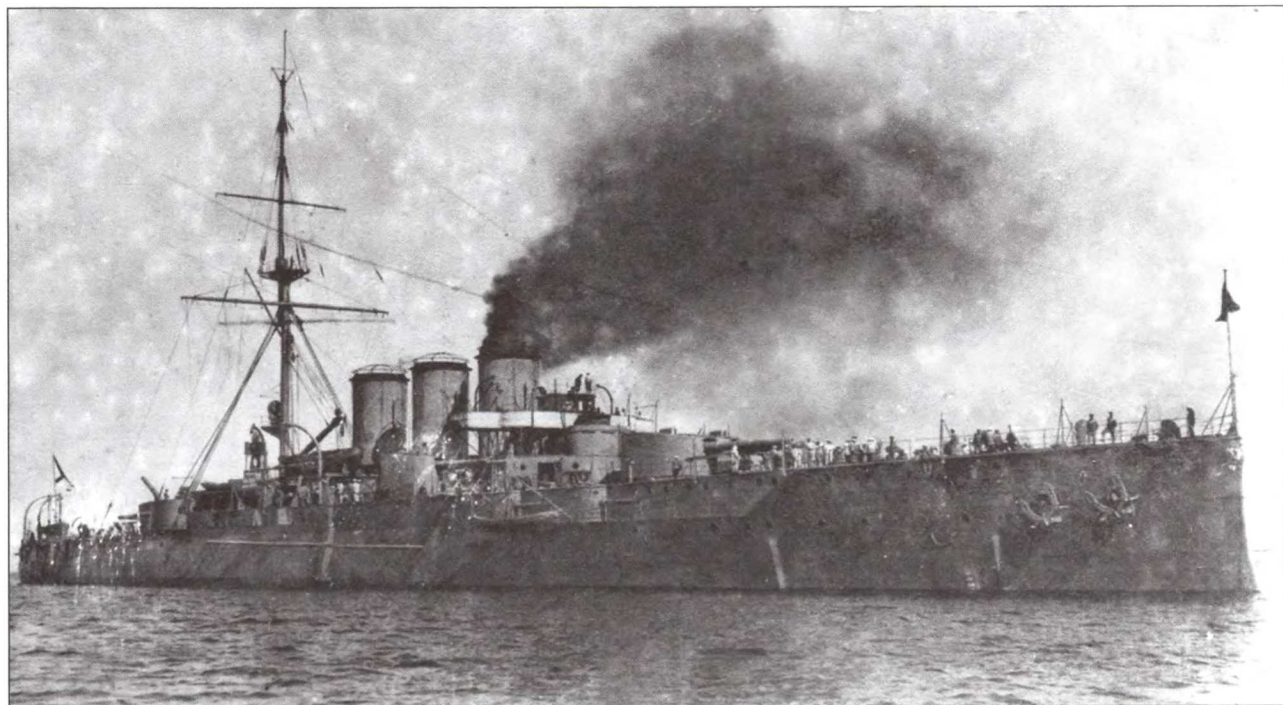




**Крейсер «Рюрик» перед уходом из Англии в Россию**

25 мая 1908 г. провели испытания на поворотливость, целью которых было определение радиуса циркуляции в диапазоне различных скоростей. На скорости 12 уз. крейсер описал циркуляцию вправо за 7 мин 39 с. (диаметр циркуляции 2,8 кбт), влево — за 8 мин. 11 с. (диаметр 3 кбт). На скорости 21 уз продолжительность циркуляции «Рюрика» вправо составила 4 мин. 47 с. (диаметр циркуляции 2,9 кбт), влево — 4 мин. 38 с. (диаметр 3 кбт). В ходе испытаний руль переключался на борт в течение 9 секунд за четыре оборота штурвала. На полном ходу перевод рулевого управления с мостика в боевую рубку телемотором «осуществляется молниеносно». Из боевой рубки руль переключается штурвалом с борта на борт за 19 секунд. Перевод управления со штурвала в носовой боевой рубке на штурвал в центральном посту осуществлялся за 15 с., из кормовой — за 25 с. Управление с мостика на ручной штурвал в румпельном отделении переводилось за 2 мин.25 с. В этом случае управление крейсером осуществлялось по командам с мостика

**«Рюрик» перед его уходом из Англии в Россию. Заслуживает внимания одно из орудий в его кормовой 10" башне, поднятое до предельного угла возвышения, что наглядно демонстрирует необычайную для практики тех лет высоту (35°)**



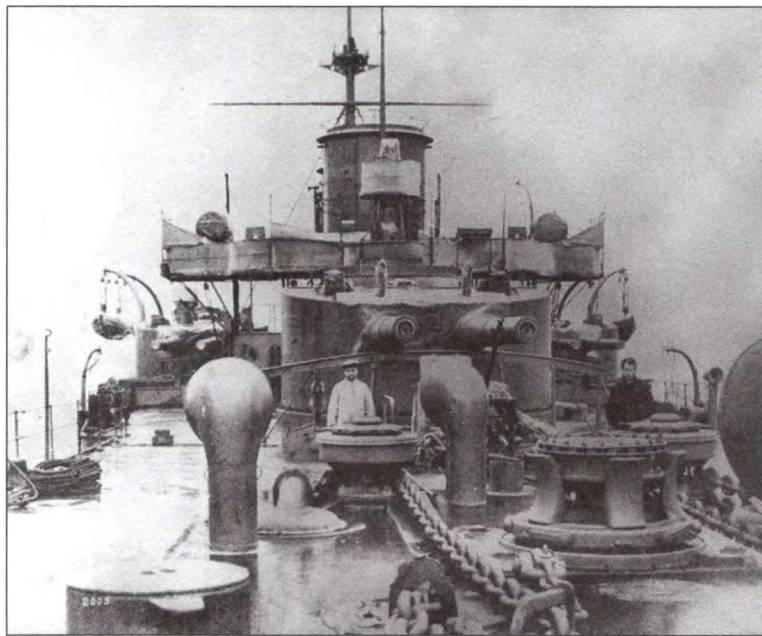


«посредством прибора Гейслера». В отчёте об испытаниях отмечалось, что «управление на электрическом приводе осуществлялось в течение 3 часов так же хорошо, как и от паровой рулевой машины».

В начале лета 1908 г. приступили к главной части испытаний — стрельбам главным и противоминным калибром. Здесь и строителей, и представителей заказчика ожидал неприятный сюрприз — выявилась «недостаточность креплений оснований жёстких барабанов 8- и 10-дюймовых башен с палубами», вследствие чего наблюдались «вибрация и качание жёстких барабанов». Один из наблюдающих впоследствии вспоминал об этом: «При приёмных испытаниях в Англии крейсера «Рюрик» вскрылся недостаток прочности фундаментных оснований всех башенных установок 10" и 8" орудий. При испытаниях артиллерии крейсера залповой стрельбой по траверзу обнаружился отрыв жёстких барабанов от нижней броневой палубы и деформация переборок под ней. Завод был принуждён из опасений катастрофы прекратить испытания и поставить крейсер к стенке завода на несколько месяцев для установки подкреплений, усиливающих связь жёсткого барабана с палубой...».

История с подкреплениями является не такой однозначной, как может показаться на первый взгляд. Ещё в апреле 1906 г. в артиллерийском отделе МТК при рассмотрении представленных компанией чертежей этих подкреплений было высказано мнение, что они «производят впечатление более слабых, чем это принято делать у нас». Там, где в России опорные конструкции башенных установок крепили к палубам балками и рамами с развитым сечением, англичане установили лишь кницы, зафиксировав их единственным рядом заклёпок. Полагая, что фирма понимает, что делает (за это говорил её 10-летний немалый опыт в части оснащения линкоров и больших крейсеров башенными установками), в России доверились решениям, проведённым в конструкции «Рюрика», но, как оказалось впоследствии, напрасно. Поскольку расчёты прочности подкреплений компанией не приводились, МТК попросил их представить и утвердил представленные чертежи, не желая затягивать постройку.

Однако в конце июня от К.А. Теннисона из Англии пришло обескураживающее сообщение — в ответ на запрос МТК ему объяснили, что конструкцию подкреплений специалисты компании установили «эмпирически», поскольку из практики считали подобный подход «более надёжным» (!?), нежели следующий из цифровых расчётов. Наблюдающему было заяв-



лено, что на основании контракта расчёты подкреплений будут представлены через два месяца после сдачи корабля и ранее окончания строительства выполняться не будут.

Положившись на авторитет «Виккерс», МТК не стал больше поднимать этот вопрос и лишь после того, как «эмпирика» британцев подвела в ходе первых же испытаний башен, стало ясно, что проект башен фирма фактически провалила. А.В. Скворцов с полным правом резюмирует по этому поводу, что «недостаточная настойчивость одних и несколько завышенная самооценка других привели к необходимости выполнить на только что построенном корабле значительный объём дополнительных корпусных работ, продолжавшихся даже по его уходу из Великобритании».

Рассмотрев донесение А.П. Титова о неудаче испытаний башен, начальник артиллерийского отдела МТК генерал-майор А.Ф. Бринк 12 июня 1908 г. заключил, что «находит деформации и вибрации недопустимыми, условленную быстроту стрельбы также необеспеченной, подачу к 8" орудиям из погребов недостаточно скорой». По требованию русской стороны «Виккерс» письменно обещала «все расходы по повторным испытаниям, включая износ орудий, а также выполнение дополнительных подкреплений как до, так и после повторных испытаний» произвести за собственный счёт. Фирма обязалась произвести дооборудование фундаментов башен добавочными подкреплениями, выторговав себе при этом разрешение не проводить в Англии повторных испытаний стрельбой, дабы не затягивать передачу корабля за-

**Вид с палуба «Рюрика» на его носовые надстройки и орудийные башни. Фотография сделана перед уходом крейсера в Россию**





*Группа русских корабельных инженеров у кормовой башни «Рюрика» во время перехода крейсера в Россию. Первый и второй слева в нижнем ряду — А.И.Прохоров и В.П.Костенко*

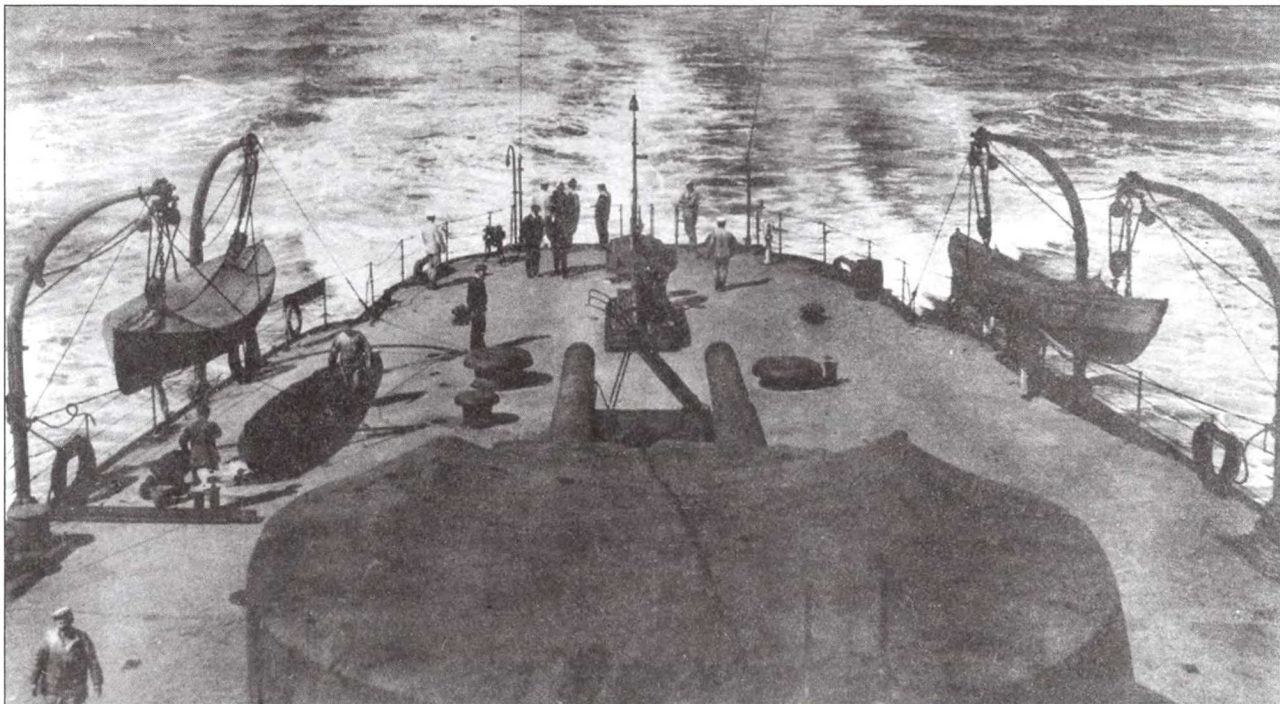
## Последние проблемы

Однако худшее было ещё впереди. После прибытия «Рюрика» в Кронштадт главный инспектор кораблестроения МТК А.Н. Крылов создал особую комиссию под председательством известного специалиста по артиллерии генерал-майора К.Т. Дуброва, в задачу которой входили обстоятельный разбор ситуации с башенными

казачику. Не вполне ясно, насколько контролировали наблюдающие за постройкой русские инженеры степень этих доделок, однако, если судить по последующей неудаче мероприятий, то сомнительно, что их мнения вообще спросили.

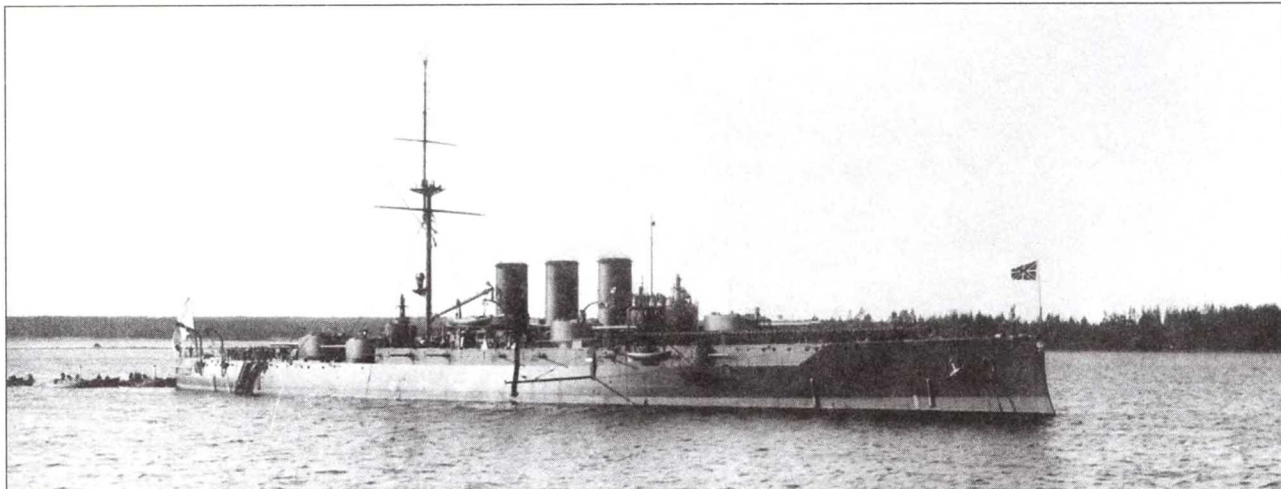
Конфуз с башнями, на успех испытания которых так рассчитывали в компании, чтобы как-то сгладить негативное впечатление от более чем полугодового запоздания крейсера по сравнению со сроком сдачи, ещё больше усугубил ситуацию с «Рюриком». Ситуация накалялась и обе стороны были крайне заинтересованы в скорейшем переводе корабля в Россию. В конце августа 1908 г. крейсер (с годичным опозданием против контракта), условно принятый по ходатайству фирмы, совершенно уверенной в благополучном исходе повторных испытаний стрельбой в Балтийском море, поднял Андреевский флаг и вышел в Россию...

установками крейсера и принятие по необходимости должных мер. Детально ознакомившись с чертежами, расчётами подкреплений и результатами предварительных стрельб, комиссия выработала методы замера деформаций. Их разделили на три группы: под горизонтальным погоном жёсткого барабана, под самим



*На юте «Рюрика» во время перехода крейсера в Россию. Кормовая башня покрыта брезентовым чехлом, хорошо видно палубное покрытие из линолеума. Служба на корабле еще не подчинена строгостям Морского устава — матросы свободно прогуливаются по шканцам и неторопливо обсуждают что-то у кормового флагштока*



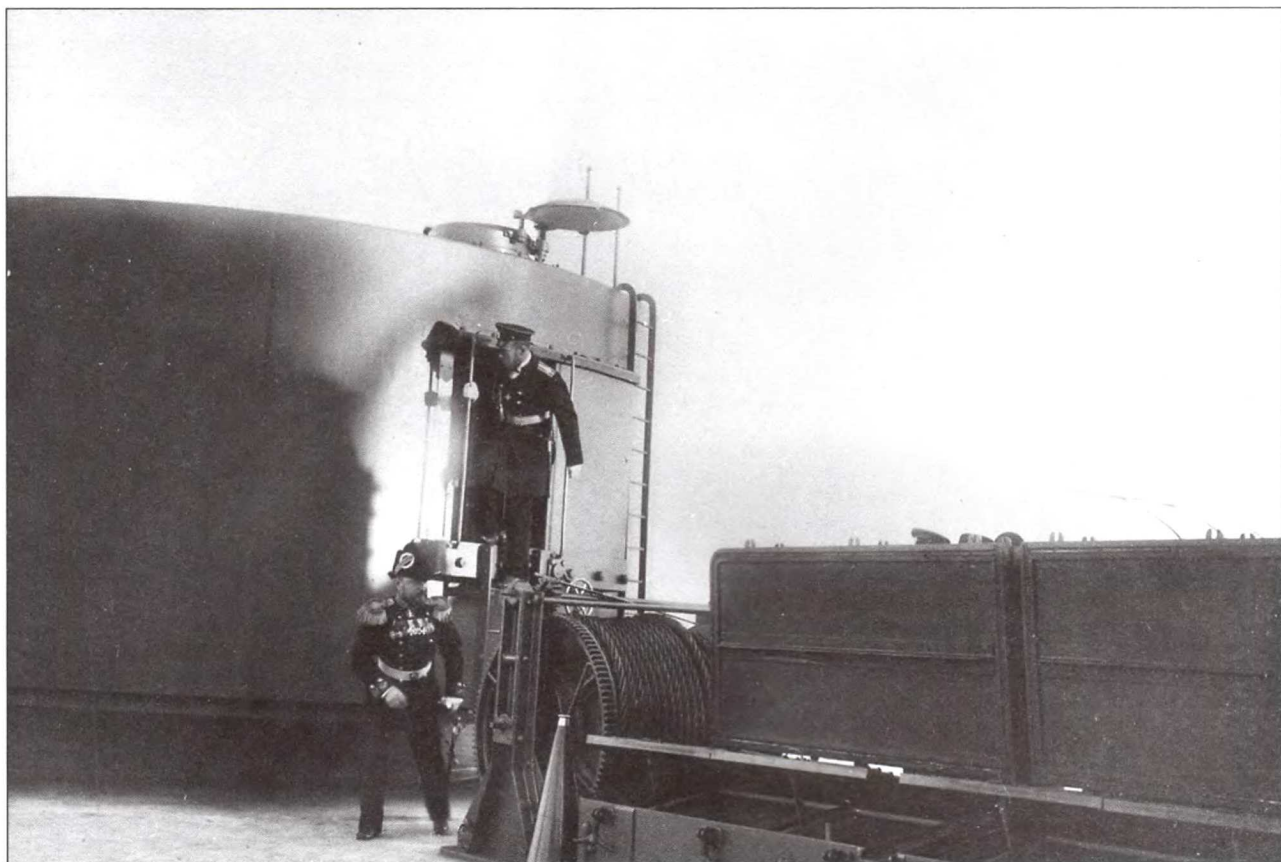


*«Рюрик» на рейде Бьерке-Зунд во время императорского смотра 23 сентября 1908 г. Фотография только что прибывшего из Англии крейсера показывает его первоначальный вид: лаконичный силуэт корабля подчеркивает его уменьшенная осадка и отсутствие многочисленных мостиков и рубок, добавленных уже в ходе дальнейшей службы*

*Николай II на юте «Рюрика», 23 сентября 1908 г. Массивное цилиндрическое сооружение на заднем плане — кормовая боевая рубка крейсера. В ее проекте был впервые учтен опыт русско-японской войны и исправлены многие конструктивные пороки броневых рубок прежнего типа, многим из которых было суждено фатально сказаться на исходе морских сражений в 1904-1905 гг. Слева — открытый световой люк кают-компаний «Рюрика»; фотография также демонстрирует первоначальное линолеумное покрытие верхней палубы*







**Николай II покидает кормовую 10" башню «Рюрика» по завершении осмотра ее внутреннего устройства и действия башенных механизмов. Пояснения императору давал бывший командир крейсера (1906), а ныне начальник Соединенных отрядов Балтийского моря вице-адмирал Н.О.Эссен (на палубе)**

жёстким барабаном, в корпусных конструкциях вокруг башни.

27 сентября 1908 г., через четыре дня после императорского смотра на рейде Бьёрке-Зунда, «Рюрик» вышел в море, где начали поверочные стрельбы всех его установок. Инженеры МТК вели наблюдения в отсеках вокруг башен. Итоги испытаний оказались столь же неудовлетворительными. После седьмого залпа у носовой установки, не выдержавшей 430-тонной отдачи полных залпов 10" орудий, заклёпки сдали, а после восьмого начали срезаться. Подобная же удручающая картина наблюдалась и в правой носовой 8" башне — после десяти боевых залпов сдали 128 гужонов и заклёпок, а у двух заклёпок отскочили головки. 2 октября испытания были прерваны. Фирме направили уведомление о необходимости переделки жёстких барабанов башен, их погонов, а также подкреплений броневой палубы под установками 8" орудий.

А.Н. Крылов, лично курировавший пробу артиллерии «Рюрика», вспоминал потом об этой истории со свойственной ему непосредственностью. «При испытании башенных установок оказалось, что их вибрация при залпе составляла 1½ дюйма вместо ⅓ оговоренной в контракте. Я

признал результат неудовлетворительным и потребовал подкрепления башен. Приехали представители фирмы. По контракту они имели право устраивать подкрепления как им вздумается. Показали мне чертежи. Я сказал, что признаю подкрепления недостаточными. Представитель фирмы сказал, что за проектированные подкрепления он ручается. — Если ручаетесь, давайте заключим сейчас дополнительный контракт, который возымеет силу в случае, если результаты будут неудовлетворительны, и тогда всё должно быть устроено не иначе как с моего утверждения, а течение штрафов будет считаться не до начала испытаний, а до их окончания и полной сдачи крейсера, в обеспечение чего будет удержан последний платёж 370 тыс. ф. ст. Через 10 минут проект дополнительного контракта был готов и в тот же день утверждён...

В конце сентября подкрепления, проектирования фирмой «Виккерс», были закончены. Накануне дня испытаний я приехал на крейсер, облазил все подбашенные отделения и увидел, что наибольшее напряжение будет получаться у носовой башни при залпе из двух её 10" пушек, когда курсовой угол равен 55° и возвышение 5°. Было решено все 15 залпов

произвести при этом положении башни и орудий.

Вышли на стрельбу. Три залпа прошли хорошо, а после четвёртого принесли четыре громадных оборванных болта. Диаметр болтов был  $3\frac{1}{2}$  дюйма, длина  $2\frac{1}{2}$  фута [соответственно 88 и 762 мм. — Авт.]. Англичане начали распинаться, что это случайность; начали показывать «светловинки» да «чернизинки» [т.е. пытались объяснить факт обрыва болтов пороками металла. — Авт.]. Обещали немедленно телеграфировать в Лондон, чтобы экстренным поездом доставить новые болты и через три дня продолжить испытания. Видя, что председатель комитета [т.е. МТК] А.А. Вирениус готов согласиться, я по-английски сказал директору фирмы Бульсу: «Я имею ещё 11 залпов; если вы считаете эти результаты недостаточно доказательными, то пожалуйста в башню; команду я из неё прикажу перед каждым залпом выводить, а вы будете производить залпы. Башня будет за бортом, результат будет очевиден; yes or no [да или нет — англ.] — или пожалуйста в башню, или подпишите здесь вашу фамилию в знак того, что дополнительный контракт возымел силу». М-р Бульс в башню не пошёл.

Через три дня приехал Захаров с целой свитой инженеров и чинов фирмы и в моём кабинете, подавая мне руку, сказал: «На вашем месте я поступил бы так же, как вы, генерал. Вы мой друг, я при вас отдаю моим инженерам категорическое приказание исполнять беспрекословно все ваши требования, сколько бы это фирме не стоило».

Констатировав по итогам новой неудачи испытаний, что подкрепления башен «Рюрика» сконструированы неправильно, Крылов потребовал от «Виккерс» их коренной переделки за счёт компании по чертежам, разработанным на этот раз в МТК на основе методов расчёта, принятых в русском флоте и под «особенно внимательным и ежедневным присмотром» русского инженера. Этим инженером по ходатайству командира «Рюрика» капитана 1 ранга А.П. Угрюмова назначили прибывшего на крейсере из Англии одного из наблюдающих за его постройкой В.П. Костенко. О ходе ремонтных работ на крейсере он докладывал лично председателю МТК А.Н. Крылову и пользовался его полным доверием.

Во избежание скандала и забракования крейсера Захаров был вынужден пойти на все условия русской стороны. После подготовки проекта приступили к делу — в Кронштадте на «Рюрике» работало полгода от 400 до 600 человек (русских рабочих), МТК осуществлял строгий надзор.

Крейсер был поставлен к стенке Морского завода, орудия из башен были вынуты, сами башни также выгружены. В цехах завода началось изготовление подкрепляющих конструкций по чертежам МТК, которые по мере их изготовления передавались на корабль и устанавливались на места, заполняя промежутки между опорными барабанами установок и их барбетной бронёй. Бесперебойному проведению работ были подчинены все силы Кронштадтского порта. «Меня сильно озабочивает крейсер «Рюрик», надо всеми силами содействовать скорейшему его ремонту — подкреплению башен», — оставил запись в дневнике «командир над портом» контр-адмирал И.К. Григорович. Работы продолжались с ноября 1908 г. по июнь 1909 г., после чего башни вполне удовлетворительно выдержали все установленные артиллерийские испытания (15 полных залпов на предельной скорострельности) к полному удовлетворению приёмной комиссии под председательством А.Н. Крылова, который подписал окончательный приёмный акт на крейсер.

В.П. Костенко позднее вспоминал: «При внимательном исследовании причин этого технического провала самой известной английской судостроительной фирмы выяснилось, что англичане не применяли никаких обоснованных теоретических расчётов при проектировании башенных подкреплений, являющихся одной из самых ответственных корабельных конструкций, а основывались всецело на сравнительном методе или на английской старой практике, не учитывающей влияния более жёсткой силы отдачи новых русских орудий в 50 калибров длиной. Английская конструкция башенных фундаментов представляла собой простой цилиндр, связанный с нижней палубой обделочным угольником и обыкновенными радиальными кницами на один ряд заклёпок. При переделке фундаментов пришлось ввести многочисленные радиальные стойки, соединившие жёсткие барабаны с броневой защитой подачных труб, что обычно не допускалось на русских кораблях во избежание сотрясений и деформаций на фундаментах башен при ударе снарядов снаружи в броню барбетов».

Окончательно «Рюрик» вступил в состав флота в июле 1909 г., с двухгодичным опозданием против контракта. Вмesto первоначально оговоренных 15170 т нормальное водоизмещение корабля при уменьшенном до 1000 т запасе угля составило 15544 т. Полное водоизмещение (с учётом 2000 т угля, дополнительных 200 т нефти, 240 т котельной и 210 т питьевой воды и увеличенным на 54 т боезапасом) достигало 17250 т при осадке 8,73 м.



В связи с тем, что проект «Рюрика» был разработан инженерами «Виккерс» и согласован русской стороной, возникал вопрос, куда отнести затраты на дополнительные подкрепления, если они не были предусмотрены проектом. Щекотливость ситуации заключалась в том, что первоначальный проект орудийных установок, фактически провалившийся, был в своё время одобрен МТК, и представители фирмы, добиваясь оплаты дополнительных работ по подкреплению башен, заявляли, что брак не является виной строителя, поскольку чертежи прошли утверждение заказчиком. Вопрос затягивался, и дело дошло до обращения петербургского представителя компании самому Николаю II с жалобами на «запоздалые решения» Морского министерства и «частые изменения, требуемые МТК».

Многие понимающие суть дела руководители флота сочувствовали «Виккерс», в лице которой они встретили безропотного и всегда готового к услугам контрагента, однако вопрос уже вышел за пределы Морского министерства. Все издержки постройки крейсера — долгий срок его строительства, эпическая история с башнями, думская «буря в стакане воды» с передачей «военных секретов» (общего чертежа 10" пушки и технологий обработки палубной броневой стали) — всё это фактически означало, что «Рюрик» воспринял мощнейший удар соединённой парламентской оппозиции и либеральной прессы по тогдашним рутинным порядкам в Морском министерстве. Поэтому неудивительно, что в этой обстановке идти на удовлетворение требований фирмы, выливавшихся в значительную сумму свыше 3 миллионов рублей, у тогдашнего политического руководства пошатнувшейся империи просто не хватило духу. И.К. Григорович — внимательный наблюдатель, вскоре ставший морским министром и развернувший гигантский процесс модернизации и наращивания флота — отмечал: «Ремонт крейсера «Рюрик» при энергичной работе завода «Виккерс» дал блестящие результаты, и крейсер после испытаний был принят в казну, к сожалению, расчёт за крейсер затянулся и вызвал целую полемику как в газетах, так и в Государственной думе, и всё потому, что представитель Государственного контроля недостаточно ясно понял причину ремонта башен, происшедшего только по вине нашей приёмной комиссии в Англии, где крейсер строился. С грустью должен сказать, что прошло уже 10 лет [эти строки написаны в 1918 г. — Авт.], а расчёт до сих пор не окончен. Дело было в Адмиралтейств-Совете, Совете министров и в Сенате, и повсюду было отказано в закон-

ной уплате, и, по-моему, не по здравому смыслу, а только по букве закона о контрактах. Крейсер этот считаю одним из лучших судов нашего флота. В Адмиралтейств-Совете только один министр [в то время — контр-адмирал С.А. Воеводский. — Авт.] был против полной уплаты согласно решению особой комиссии, остальные члены все были за уплату полностью».

Заканчивая рассказ о растянувшемся до четырёх лет (вместо планировавшихся двух) периоде создания крейсера, необходимо отметить, что в первоначальном расчёте сроков постройки «Рюрика» всё же остаётся много необъяснимого. Так, при подписании 24 июня 1905 г. предварительного контракта на постройку броненосного крейсера с «Виккерс» момент его полной готовности определялся 1 марта 1907 г. (20 месяцев, начиная с 1 июля 1905 г.). Это, принимая во внимание факт строительства единичного, во многом конструктивно нового корабля, насыщенного к тому же немалым числом неосвоенных компаний принципиальных технологических новшеств, является, по меньшей мере, непродуманным. Правда, «Виккерс» выгадала 5 месяцев, выговорив себе разрешение на начало сборки корпуса до подписания официального контракта и использовала это время максимально эффективно — не только возводя корпус «Рюрика» на верфи в Барроу, но и производя заказ материалов и начав работы по механизмам, системам и вооружению. Однако, как показала история с опозданием артиллерии на год и провалом конструкции башен на испытаниях, это не принесло сколько-нибудь решающего выигрыша...

Похоже, что для того, кто хотел бы пристальнее разобраться с этим обстоятельством, остаётся единственное объяснение — компания так хотела «дружить» с русским флотом, предвидя колоссальный размах преобразований в нём в ближайшие годы, и так стремилась не упустить изрядный кусок будущего финансового пирога, что была готова на любые обещания и издержки, лишь бы закрепиться в России. Справедливости ради необходимо отметить, что эта тактика ведущего стратега «Виккерс» сэра Захарова оказалась абсолютно верной. Совершенно очевидно, что для прорывающейся на русский рынок компании «Рюрик» был скорее важен с точки зрения стратегического интереса, нежели как разовый коммерческий успех. В контексте этого вывода и с учётом последующих немалых прибылей, полученных фирмой в России, не вполне обоснованными представляется вывод Дж. Уэствуда о том, что «компания имела причину сожалеть об этом контракте».

Остаётся выяснить, был ли всё же проведён компании итоговый платёж за «Рюрик» после того, как все треволнения с его башнями отошли в прошлое, а крейсер начал службу в российском флоте, вызывая неизменный подъём чувств у окружающих своим красивым и внушительным видом. Однако из работ, посвящённых истории фирмы «Виккерс» следует, что нет, так и не был. Приведённые К. Требилоком цифры по поступлению платежей от русского Морского министерства складываются в сумму 1129972 фунта стерлингов, что сравнительно с контрактной цифрой в 1500000

ф. ст. и даёт отрицательную разницу в 370028 фунтов. Эта цифра составляет без малого четверть (24,67%) всей контрактной суммы за «Рюрик» и, переведённая в рубли по тогдашнему курсу, равняется примерно 3,7 млн. руб., зачтённые русской стороной за ремонт башен крейсера в Кронштадте. Отсюда фраза А.Н. Крылова, который в 1908 г. отвечал в качестве главного инспектора кораблестроения за техническую сторону успеха их доработки до должного уровня, о том, что «убытки фирмы достигли 3 млн. рублей», обретает надлежащую ясность.

## Единственный в своём роде

Интересно проследить историю возможной постройки на основе «проекта № 160 С» серии броненосных крейсеров в России, о чём, как о вопросе решённом, писала отечественная пресса в 1905 — 1906 гг. Как и в случае с заказанным во Франции «Адмиралом Макаровым» Морское министерство первоначально намеревалось строить ещё два корабля по проекту «Рюрика» на русских верфях. Официальная пресса Морского министерства даже сообщила о том, какие заводы предложены для этого и приводила имена инженеров, которым будет поручено строительство. Так, официоз Морского министерства газета «Кронштадтский Вестник» сообщила в выпуске от 25 сентября 1905 г. (№ 111/5726), что «Петербургский порт [т.е. верфь Галерного острова, входящего в объединение «Новое судостроение СПб порта». — Авт.] вскоре приступит к постройке океанского броненосного крейсера водоизмещением 15000 т. Постройка будет вестись младшим судостроителем А.Л. Александровым».

Действительно, Балтийский завод и «Новое судостроение СПб порта» получили соответственно 16 июля и 17 августа 1905 г. наряды на постройку двух крейсеров по типу «Рюрика». Однако, как уже отмечалось выше, после обстоятельного ознакомления инженеров Балтийского завода с рабочими материалами «Виккерс» возник ряд крупных вопросов, без разрешения которых простой перенос этого проекта для реализации в России был невозможен. Первым препятствием было отсутствие производственных мощностей для прокатки требуемого количества фасонной и листовой стали повышенного сопротивления для изготовления ряда элементов набора и обшивки корпуса (вертикального киля, обоих слоёв горизонтального киля, соединительных угольников по нижней кромке киля, пяти первых днищевых поясов — всего этого на

протяжении, как указывалось в спецификации, 36,6 м — «120 фут»). Вставал вопрос или заказа всей потребной стали на оба крейсера за границей, или переход в этих элементах корпуса на обыкновенную мягкую судостроительную сталь, что вызвало переделку чертежей и утяжеление конструкции. Вторым крупным вопросом была заведомо недостаточная, по мнению завода, мощность главных паровых машин крейсера, что вкупе с прочими недостатками по механической части (выше уже говорилось, что их завод отметил в 129 пунктах замечаний) требовало переделки проекта главных механизмов. Имелись и ещё замечания — недостаточное подразделение корпуса на отсеки, относительная слабость набора днища и бортов, чрезмерный разнос погребов 120-мм боезапаса в оконечности, что вело к его подаче к орудиям в середине корпуса по слишком уязвимым и узким, а также излишним протяжённым бортовым коридорам.

Все эти, а также ряд более мелких претензий, требовали основательной доработки английского проекта для начала его реализации «на русской почве» и неудивительно, что в руководстве Морского министерства могли заколебаться. Параллельно набирали силу предложения об оснащении будущих «российских Рюриков» главными механизмами нового типа — паровыми турбинами, и необходимость детальной проработки этого вопроса могла показаться спасительной для отсрочки начала их строительства для тех, кто не очень был расположен рисковать. Своим распоряжением от 21 сентября 1905 г. морской министр А.А. Бирилёв отложил постройку будущих крейсеров и поручил чертёжной МТК переработку проекта «Виккерс» с учётом турбин. Переработка шла вяло — своего опыта не было, сведения из-за границы поступали отрывочные, разрозненные и зачастую противоречи-



вые. Поэтому 31 декабря 1905 г. постройку крейсеров перенесли до особого распоряжения.

В начале апреля следующего 1906 г. из ГУКиС в МТК поступил запрос о состоянии проекта с турбинами. В ответ на него К.К. Ратник предпочёл 10 апреля 1906 г. обратиться напрямую к морскому министру Бирилёву с подробным разъяснением существа вопроса — почему за прошедший полугодичный период МТК не удалось сколько-нибудь продвинуться вперёд с проектом турбин. Отмечая «отсутствие в России каких-либо достоверных технических данных о применявшихся на иностранных кораблях паровых турбинах», председатель МТК предлагал на этом основании вовсе отказаться от постройки двух больших крейсеров с новым типом механизмов, полагая этот проект «неподготовленным, а потому рискованным». Для начального изучения перспектив турбинных механизмов он полагал более верным сначала оснастить ими крейсер в 3 — 5 тыс. т специальной постройки, либо провести частичное переоборудование для подобной цели крейсеров «Аврора» или «Диана».

Поскольку по вопросу перехода на турбины также и в отношении начатых постройки в «СПб военном порту» (на верфях Галерного острова и Нового Адмиралтейства) «Баяна» и «Паллады», изучавшемся осенью 1905 г. его главным корабельным

инженером Д.В. Скворцовым, последним тоже был дан отрицательный результат, руководство Морского министерства предпочло не форсировать ситуацию. Вопрос о корабельных турбинах был перенесён, в качестве одной из составляющих комплекса прочих важных вопросов, в комиссии, занимавшиеся в 1906 — 1907 гг. разработкой тактико-технических характеристик будущих боевых кораблей флота. Он продолжал обсуждаться вплоть до его положительного разрешения вплоть до 1909 г., когда, заручившись английской технической помощью, приступили к постройке первых четырёх русских дредноутов с турбинными механизмами. К этому времени вопрос о постройке каких-либо «усовершенствованных Рюриков» уже не стоял.

Что же касается компании «Виккерс», также желавшей повторений «Рюрика», но своими силами, то она разработала его турбинную версию, именовавшуюся в бумагах Тэрстона как «проект № 217» (датован 5 мая 1906 г.). Однако его смешанный главный калибр и 23-узловая скорость, надо думать, уже не удовлетворяли морских специалистов на фоне находящихся в постройке «инвинсиблов» с их 8 12" орудиями у каждого, поскольку уровень наступательных характеристик нового проекта остался позади, хотя его защищённость и превосходила их очень существенно.

### Основные характеристики проекта крейсера I ранга в 15000 тонн по корпусу и снабжению

Длина между перпендикулярами, м	149,35
Наибольшая длина, м	161,23
Наибольшая ширина (с бронёй), м	22, 86
Глубина от верхней кромки горизонтального киля до верхней кромки бимсов при верхней палубе при борте, м	12, 19
Углубление в воде, м	7,92
Водоизмещение при 7,92 м углубления (при испытании не менее), т	15170 (15000)
Число тонн на 1 дм осадки	64,75
Площадь грузовой ватерлинии, м <sup>2</sup>	2526,5
Погруженная площадь мидель-шпангоута, м <sup>2</sup>	164,4
Коэффициент водоизмещения	0,556
Коэффициент от цилиндра, описанного на миделе	0,612
Коэффициент площади мидель-шпангоута	0,907
Коэффициент площади грузовой ватерлинии	0,740
Метацентрическая высота (не менее), м	1,37
Мощность машин при испытании, индикаторных л.с. (ИНР)	19700
Скорость на 10-часовом испытании (давл. воздуха не более 1/3"), уз	21
Скорость за 3 часа с 3/4 числа котлов, воздушного давления и пр., уз	21
Вместимость угольных ям, т	2000
Запас топлива, часть которого может быть изъята при испытании, если МТК потребует компенсации строительной перегрузки, т	1200
Запас воды для котлов при испытании (по 2 тонны на 1000 л.с.), т	40
Запас пресной воды для котлов (полный), т	250
Запас нефти (полный), т	200
Число офицеров и команды, чел.	800

## «Рюрик» — конструкция и устройство

Главная конструктивная особенность «Рюрика» заключалась в том, что он определённо не относился ни к довоенной разновидности тяжёлого артиллерийского корабля, ни к его постцусимскому типу, начало которому в русском флоте было положено лишь «Севастополем». Как и паралинков «Андрей Первозванный» — «Император Павел I», в компанию которых предполагалось его вхождение в качестве эскадренного крейсера, он являлся переходным кораблём от додредноутов к дредноутам, дань чему отдали во флотах всех

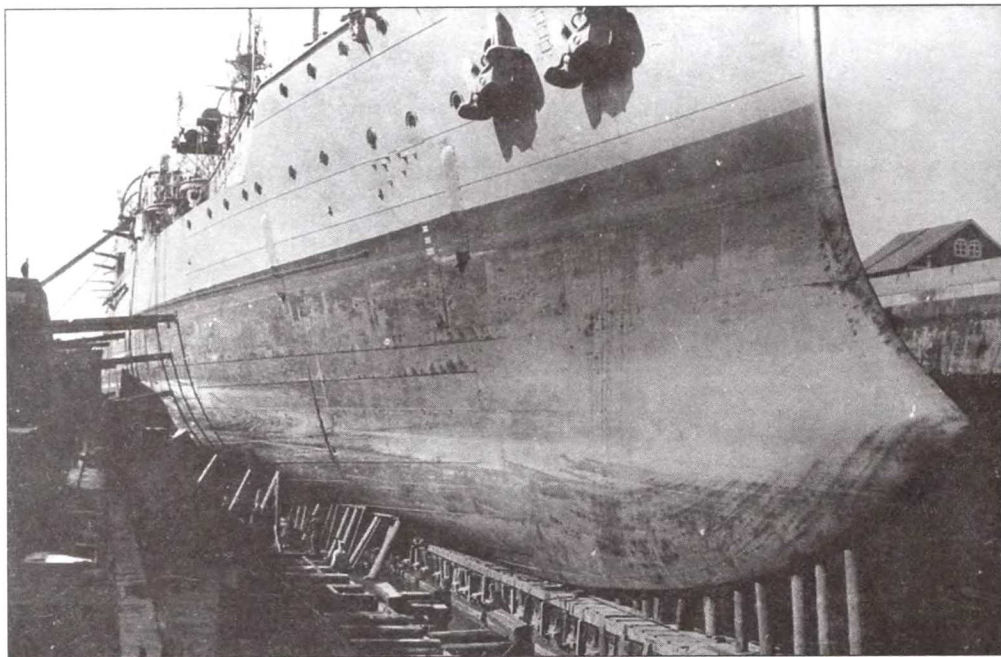
крупных морских держав. В конструкции «Рюрика» причудливо сочетались новые длинные орудия с прежними лёгкими снарядами, полный пояс по ватерлинии и бронированная трюмная переборка — с принятым ранее характером расположения поясных плит, совершенная система непотопляемости — с поршневыми машинами, протяжённый таран — с современной системой контроля огня. Задуманный в соответствии с довоенными воззрениями, он ещё не мог всецело воплощать опыт морских сражений русско-японской войны.

### Корпус

Согласно требованиям контракта, корпус в целом строился по условиям британского Адмиралтейства — из принятой в Королевском флоте мягкой судостроительной стали (разрывное сопротивление 41,0-50,4 кг/мм<sup>2</sup>) и, для наиболее ответственных частей, стали повышенного сопротивления (47,0-53,5 кг/мм<sup>2</sup>) с относительным удлинением для обоих случаев не менее 20%.

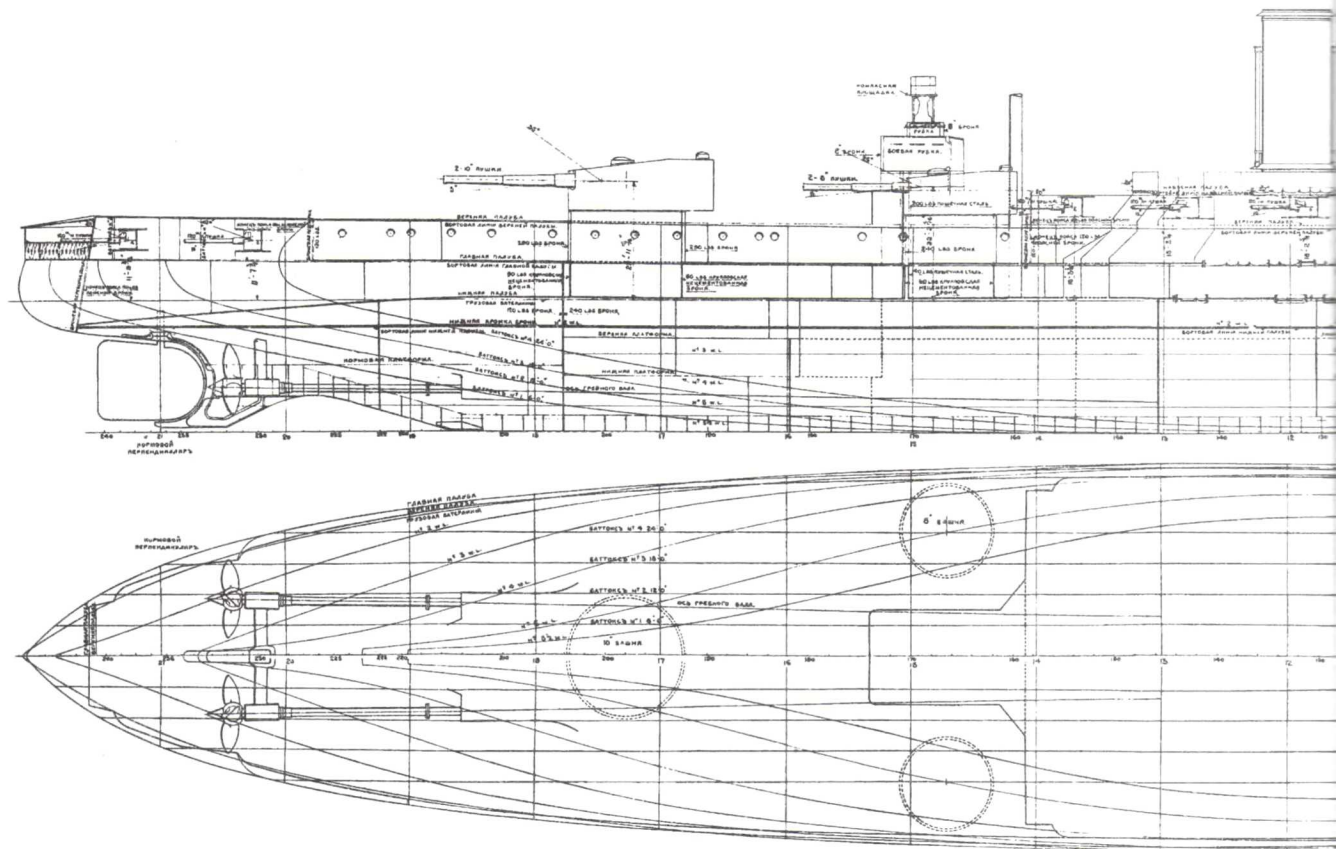
Основной продольной конструктивной связью набора был вертикальный плоский киль толщиной 16 мм на протяжении половины длины корпуса посередине и 12 мм в оконечностях. Высота киля составляла 1020 мм по всей длине судна. В плоскости днища он подкреплялся двумя горизонтальными листами — внутренним 16мм толщины (в оконечностях 12 мм) и наружным в 25 мм (в оконечностях 16 мм). Верхняя кромка киля с

обеих сторон усиливалась непрерывным угольником 89 x 89 мм. Продольный набор корпуса состоял из пяти стрингеров с каждого борта. Первый и второй были непрерывными, не водонепроницаемыми и имели толщину 12 мм. Высота их составляла 1020 мм; в оконечностях они выступали поверх поперечного набора и изготавливались из Z-образного профиля высотой 254 мм. Третий, четвёртый и пятый стрингера выполнялись интеркостельными между шпангоутами и изготавливались из листов толщиной 10 мм. Поперечный набор (шпангоуты) на протяжении от 8 до 222 шп. имел шпацию равную 1219 мм (4 фута), а в оконечностях 914 мм (3 фута) — примечательно, что шпангоуты нумеровались через один — 2-й, 4-й и т.д. Изготавливались они из листовых стали толщиной 10 мм и надёжно подкреп-



*Носовая оконечность «Рюрика» во время докового ремонта крейсера в Кронштадте, начало июня 1911 г. Хорошо виден мощный таранный форштевень крейсера. Характерные концентрические дуги у его основания — следы от трения якорного каната при навале на него корпуса под действием силы ветра или течения*





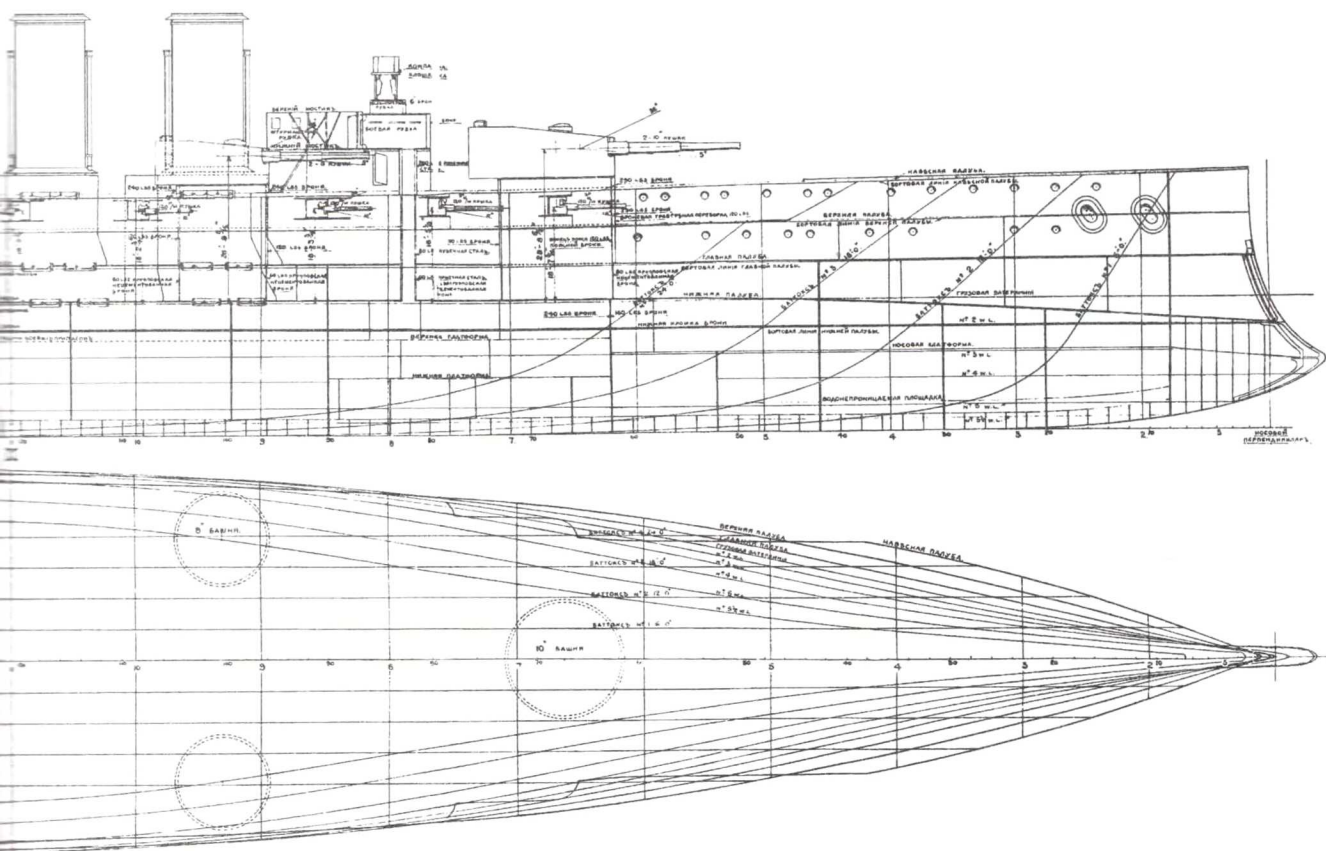
лялись с обеих сторон. В спецификации по этому поводу пояснялось, что «практика русского судостроения показала необходимость, при принятых у нас высотах давления воды на испытаниях водонепроницаемости, иметь у водонепроницаемых флоров и переборок

угловую сталь на обеих сторонах». В соответствии с этим положением шпангоуты «Рюрика» толщиной 10 мм на протяжении от киля до трюмной продольной переборки подкреплялись прямым угольником 76 x 89 x 5 мм и обратным 76 x 76 x 4 мм.

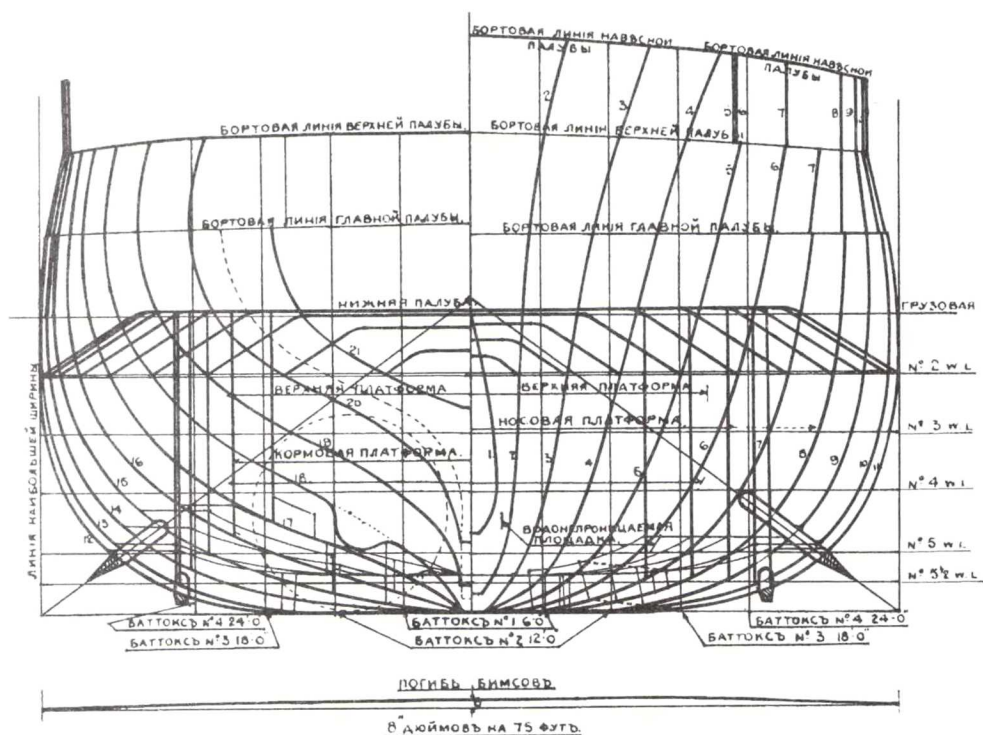
### Общий свод грузов проекта крейсера I ранга в 15000 тонн, т

Стальной корпус, дерево, снабжение, вспомогательные механизмы (паровые и электрические), неподвижные части башенного устройства	5316
Броня (включая броню башен, щиты 120-мм пушек и 2100 т палубной брони)	4850
Главные механизмы с водой в котлах и холодильниках и с опреснителями	1772
Минное вооружение, включая минные аппараты с минами и приводами, электрическое освещение и динамо машины (электрические устройства и моторы отнесены к корпусу)	170
Артиллерия: орудия и боевые припасы с принадлежностями	1325
Пресная вода на 10 дней	50
Деревянные части рангоута и такелаж	37
Шлюпки с принадлежностями	50
Якоря и цепи	110
Офицеры и команда с багажом	105
Провизия и машинные запасы	175
Нормальный запас топлива	1200
Пресная вода для котлов (на испытании)	40
Итого:	15200
Вес угля, вычитаемого из нормального запаса 1200 т для испытания	200
Водоизмещение во время испытания	15000

Источник: «Спецификация по корпусу, снабжению, бронированию, минному вооружению и электротехнике крейсера I ранга в 15000 тонн» РГАВМФ, ф. 876, оп. 59, д. 45, л. 2 — 4).



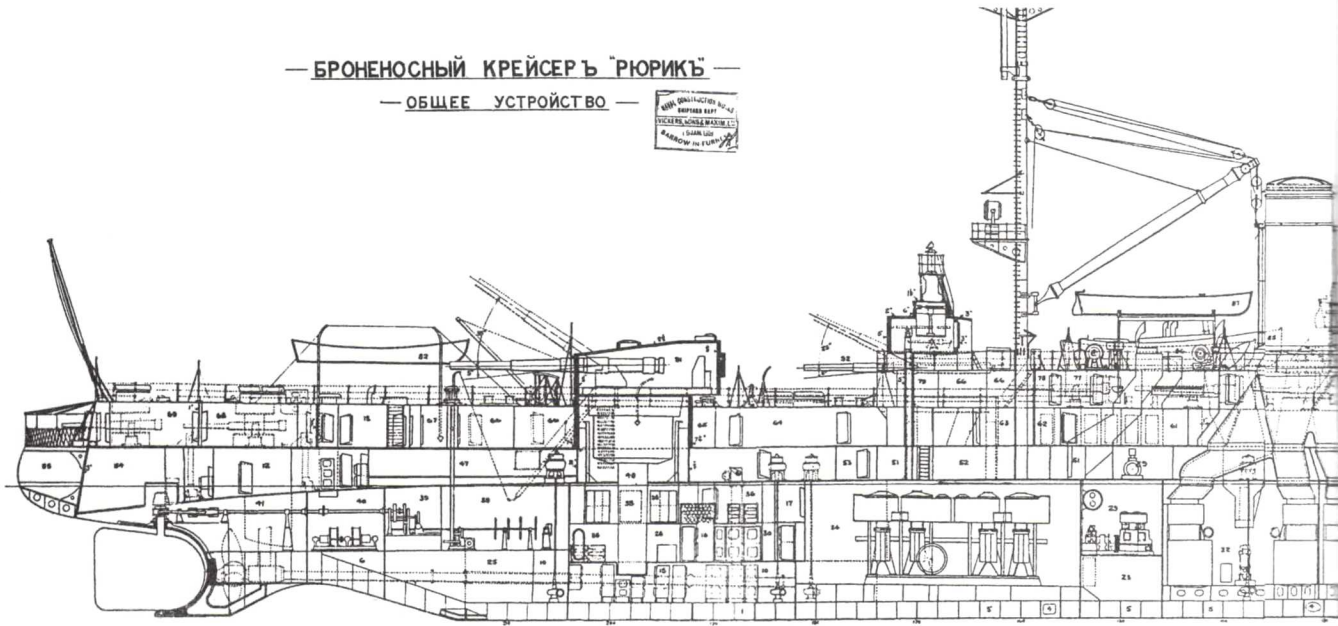
Теоретический чертеж крейсера (РГАВМФ. ф.876, оп. 59, д. 38)



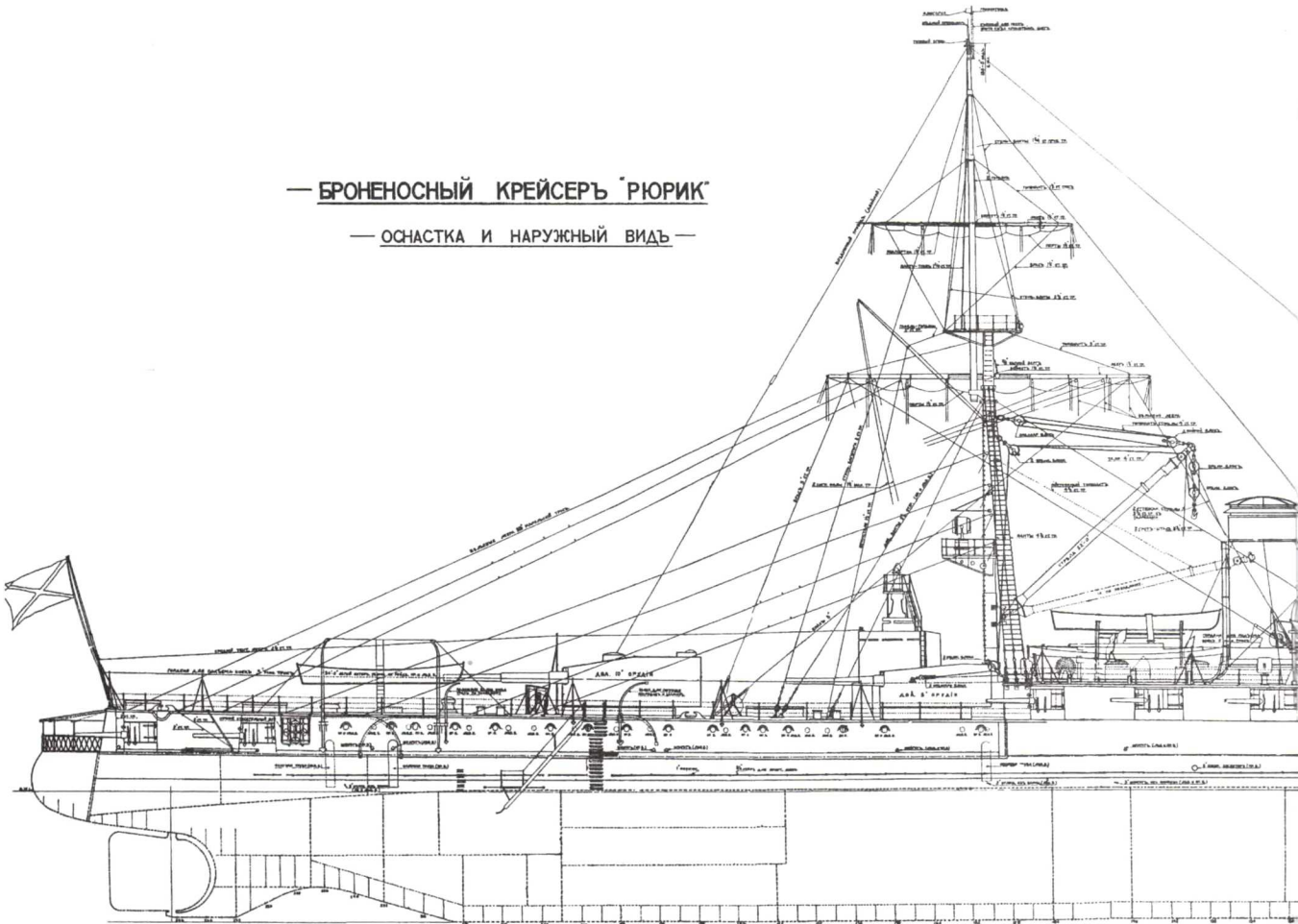


— БРОНЕНОСНЫЙ КРЕЙСЕРЪ "РЮРИКЪ" —  
— ОБЩЕЕ УСТРОЙСТВО —

ВЪНШНИЙ ВИД  
ПРОФИЛЬ КРЕЙСЕРА  
ПРОФИЛЬ КРЕЙСЕРА  
ПРОФИЛЬ КРЕЙСЕРА



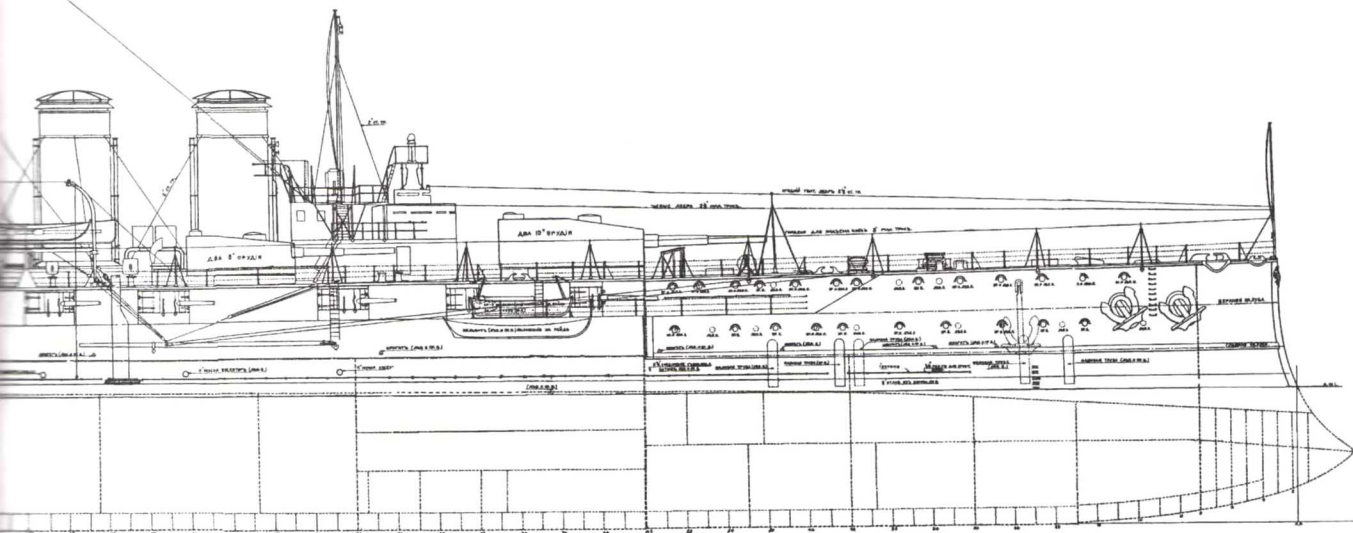
— БРОНЕНОСНЫЙ КРЕЙСЕРЪ "РЮРИКЪ" —  
— ОНАСТКА И НАРУЖНЫЙ ВИДЪ —



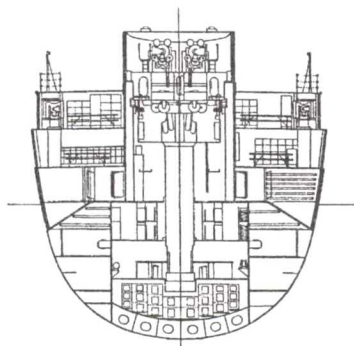
**Продольный разрез:** 1 — междудонные пространства; 2 — цистерны для пресной воды; 3 — цистерны для нефти; 4 — трубы сообщительные между угольными ямами; 5 — запасные питательные цистерны; 6 — дифференциальная цистерна; 7 — шкиперские запасы; 8, 9 — цепной ящик; 10 — турбинная выгородка; 11 — артиллерийский арсенал; 12 — проход; 13 — электротехническая каюта; 14 — погреб 37-мм и 47-мм патронов; 15 — 120-мм крыйт-камера; 16 — 8" крыйт-камера; 17 — 47-мм артиллерийский погреб; 18 — изоляционное пространство; 19 — котельное отделение №1; 20 — котельное отделение №2; 21 — котельное отделение №3; 22 — котельное отделение №4; 23 — машинные запасы; 24 — отделение левой машины; 25 — провизионный погреб; 26 —



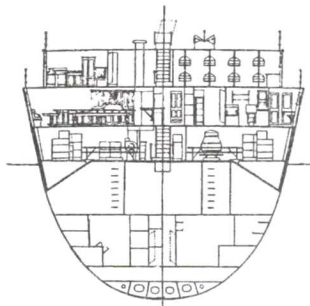
10" бомбовый погреб; 27 — 10" крыйт-камера; 26 — отделение минных аппаратов; 29 — отделение динамо-машин; 30 — шахта в турбинную выгородку; 31 — помещение тентов и брезентов; 32 — водонепроницаемое помещение; 33 — отделение шпильевой машины; 34 — отделение рефрижераторных машин; 35 — 120-мм бомбовый погреб; 36 — 8" бомбовый погреб; 37 — центральный боевой пост; 38 — штурвальное отделение; 39 — отделение рулевых машин; 40 — отделение мотор-генераторов рулевого привода; 41 — румпельное отделение; 42 — таранное отделение; 43 — малярная; 44 — тросовая; 45 — плотницкая; 46 — сухарное отделение; 47 — командное помещение; 48 — элеваторы подачи боезапаса к 10" орудиям; 49 — минная мастерская; 50 — вход в котельное отделение; 51 — вход в машинное отделение; 52 — машинная мастерская; 53 — помещение главной электростанции; 54 — погреб адмирала; 55 — кладовая; 56 — командная лавочка; 57 — кондукторский буфет; 58 — командный камбуз; 59 — хлебопекарня; 60 — каюта беспроволочного телеграфа; 61 — офицерский тамбур; 62 — каюта церковной утвари; 63 — каюта карт и хронометров; 64 — кают-компания офицеров; 65 — офицерский буфет; 66 — офицерская каюта; 67 — каюты вестовых; 68 — адмиральская столовая; 69 — кабинет адмирала; 70 — водолазная каюта; 71 — командные гальюны; 72 — сушильня; 73 — прачечная; 74 — умывальня коچهгаров; 75 — литейная; 76 — кузница; 77 — умывальня машинистов; 78 — флагманская канцелярия; 79 — офицерская приемная; 80 — походная каюта командира; 81 — штурманская рубка; 82, 83 — 16-ти весельный катер (рейдовое положение); 84 — 16-ти весельный вельбот (походное положение); 85 — паровой катер; 86 — 20-ти весельный барказ; 87 — 16-ти весельный катер (крепление по-походному); 88 — цистерна питьевой воды; 89 — цистерна пресной и питьевой воды; 90 — напорные цистерны; 91 — башня 10" орудий; 92 — башня 8" орудий.



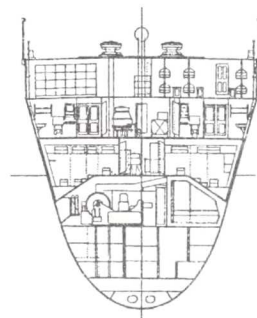




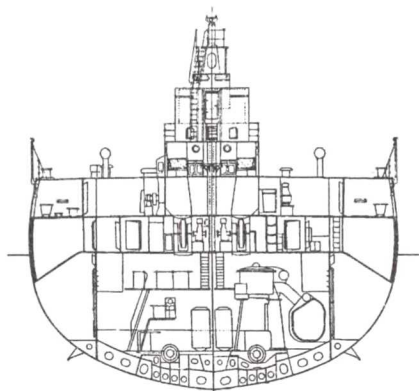
шп.68



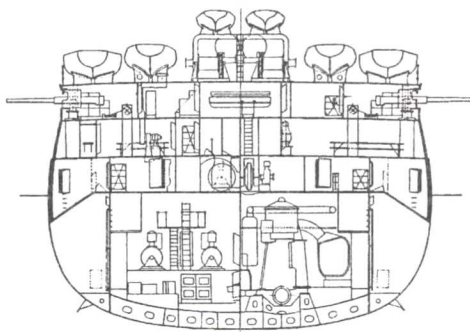
шп.60



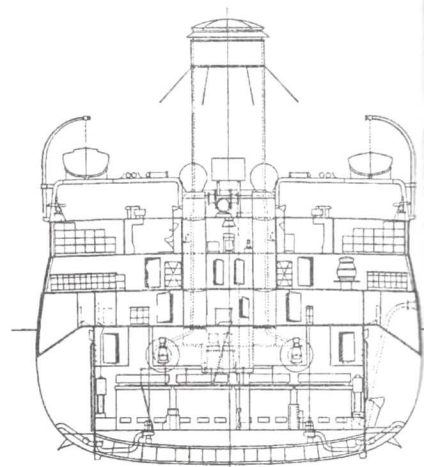
шп.46



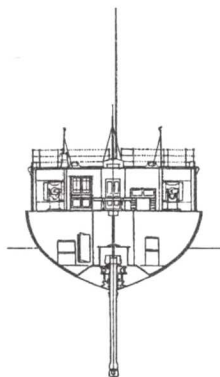
шп.172



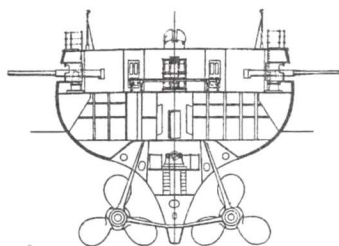
шп.154



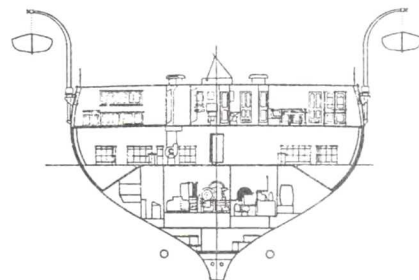
шп.125



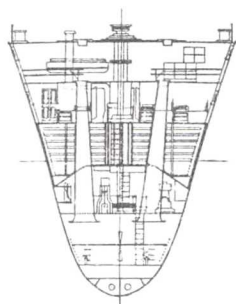
шп.236



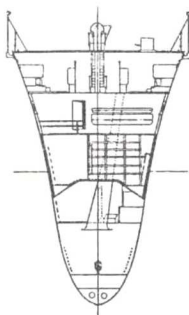
шп.230



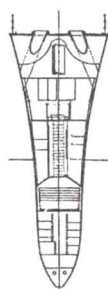
шп.220



шп.36



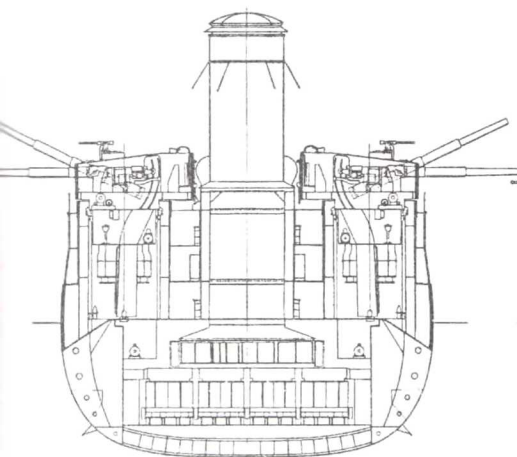
шп.26



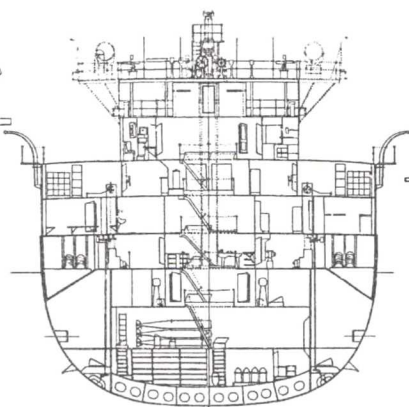
шп.12



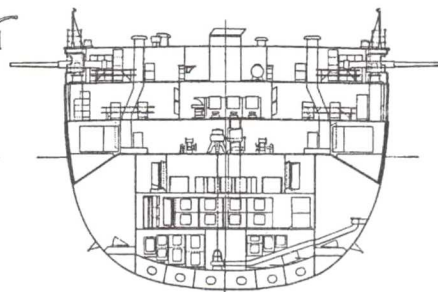
шп.5



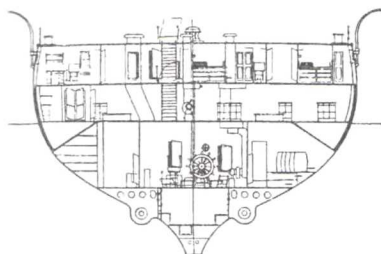
шп.102



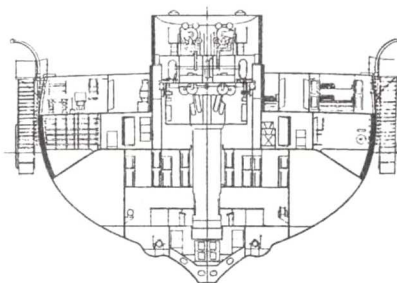
шп.88



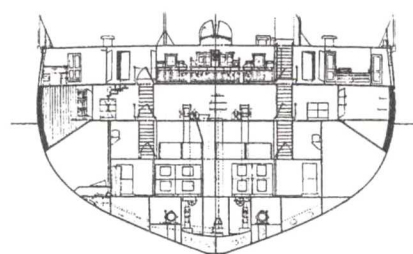
шп.78



шп.208

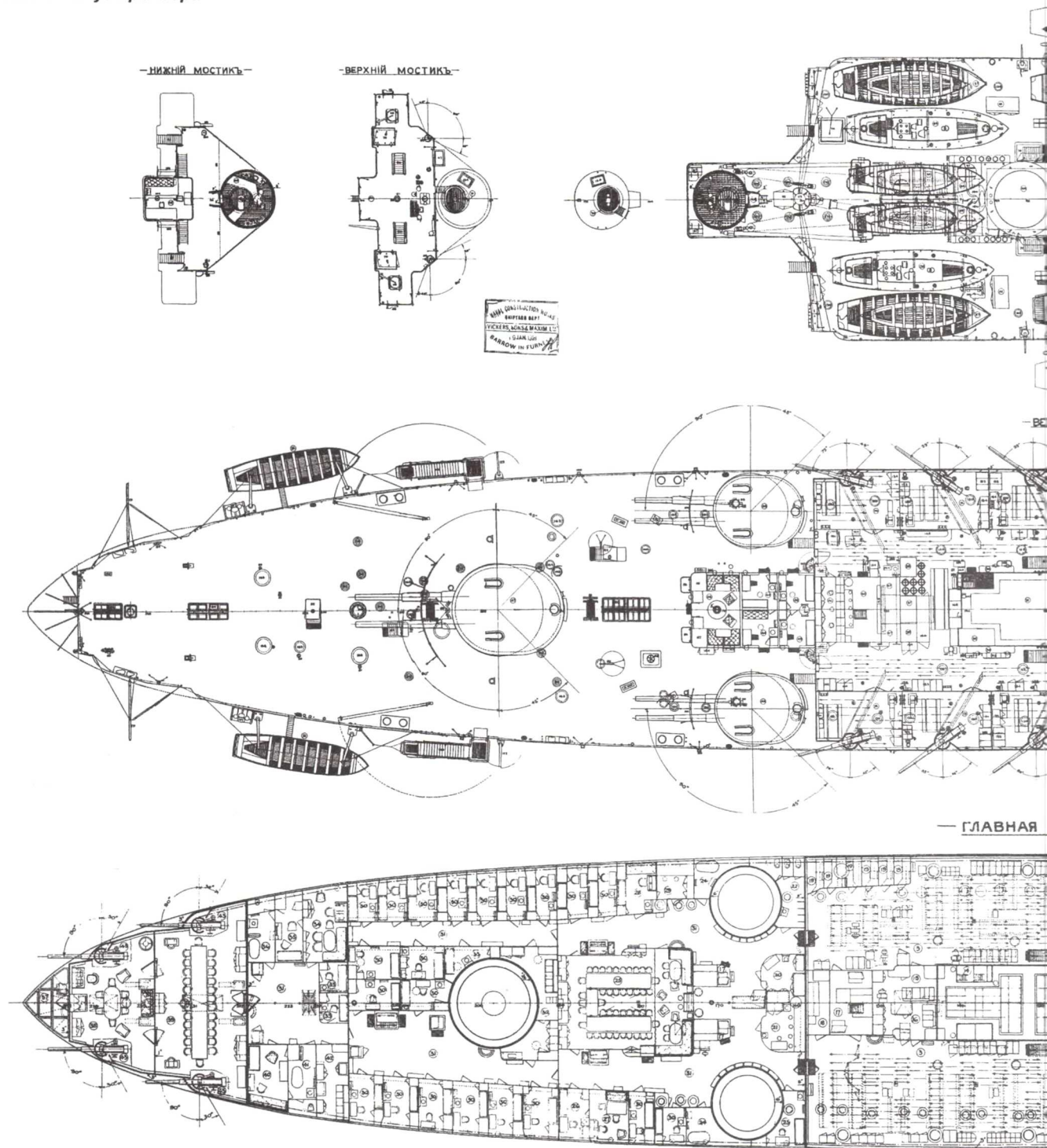


шп.198

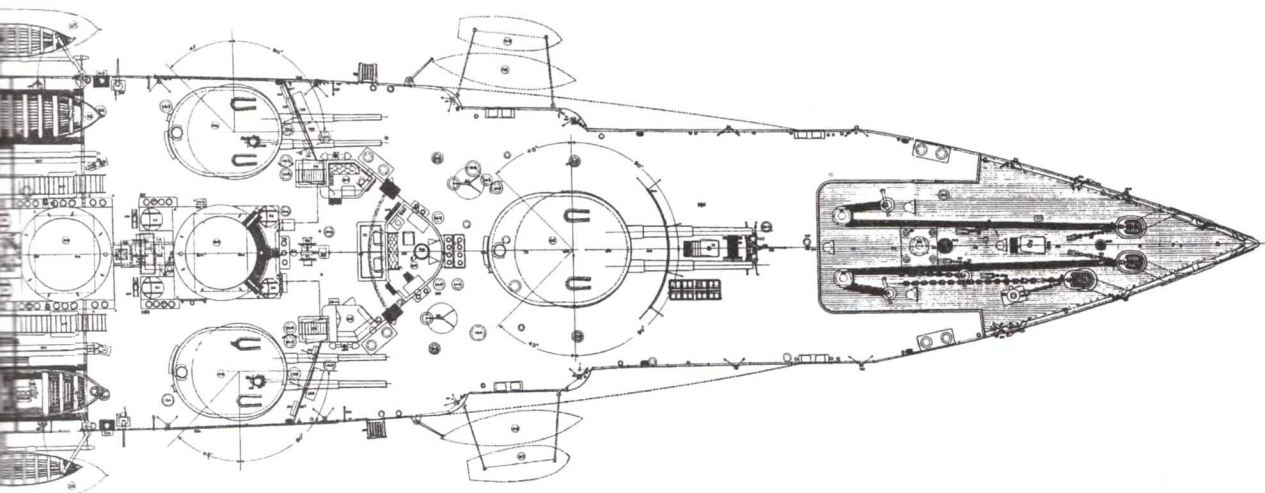


шп.185

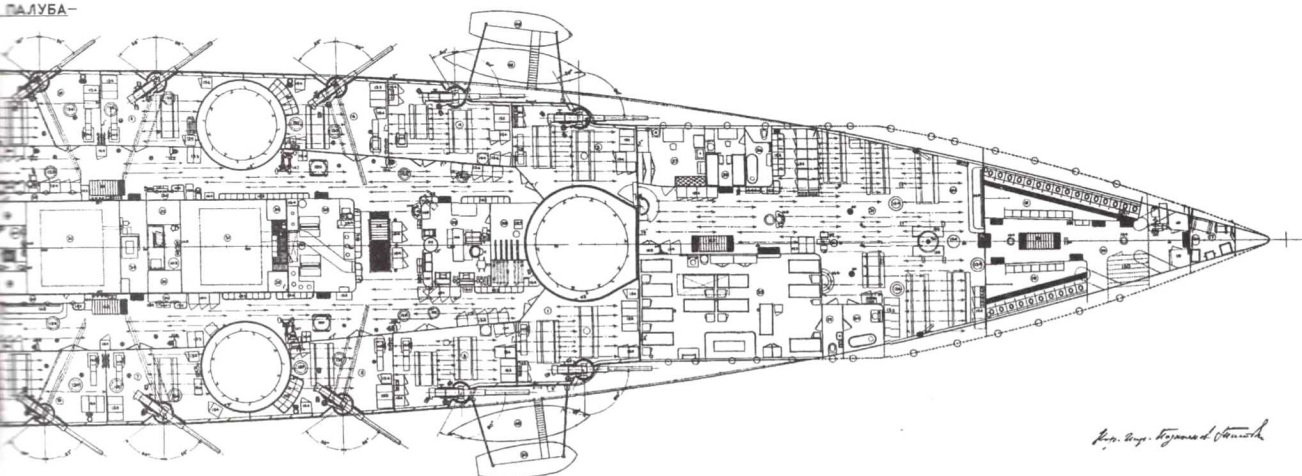




**Главная палуба:** 1 — таранное отделение; 2 — командная лавочка; 3 — командное помещение; 4 — буфет для кондукторов; 5 — кают-компания кондукторов; 6 — каюты кондукторов; 7 — кондукторские туалеты; 8 — командный камбуз; 9 — хлебопекарня; 10 — каюта беспроволочного телеграфа; 11 — баня для команды; 12 — предбанник; 13 — операционный пункт; 14 — вход в котельное отделение; 15 — офицерский камбуз; 16 — камбуз адмирала; 17 — вход в машинное отделение; 18 — каюта церковной утвари; 19 — карцеры; 20 — каюта карт и хронометров; 21 — судовая

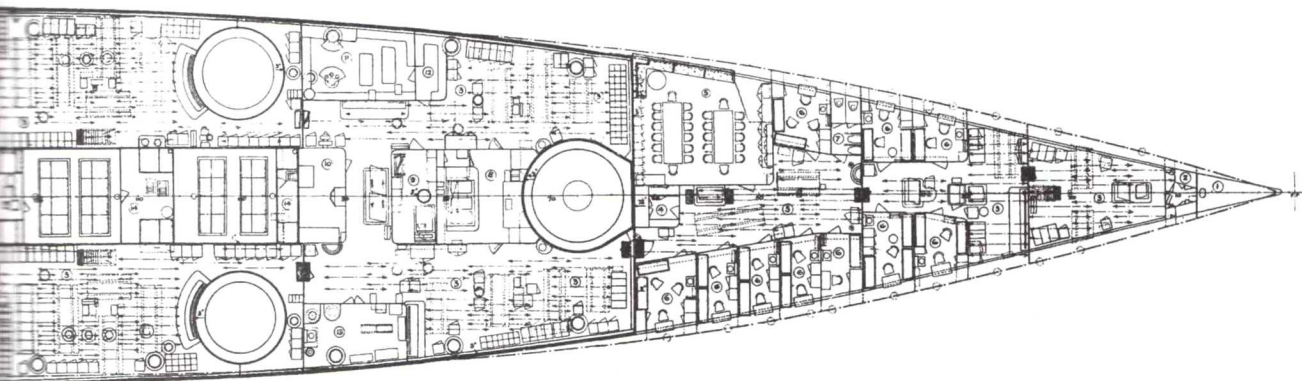


ПАЛУБА —



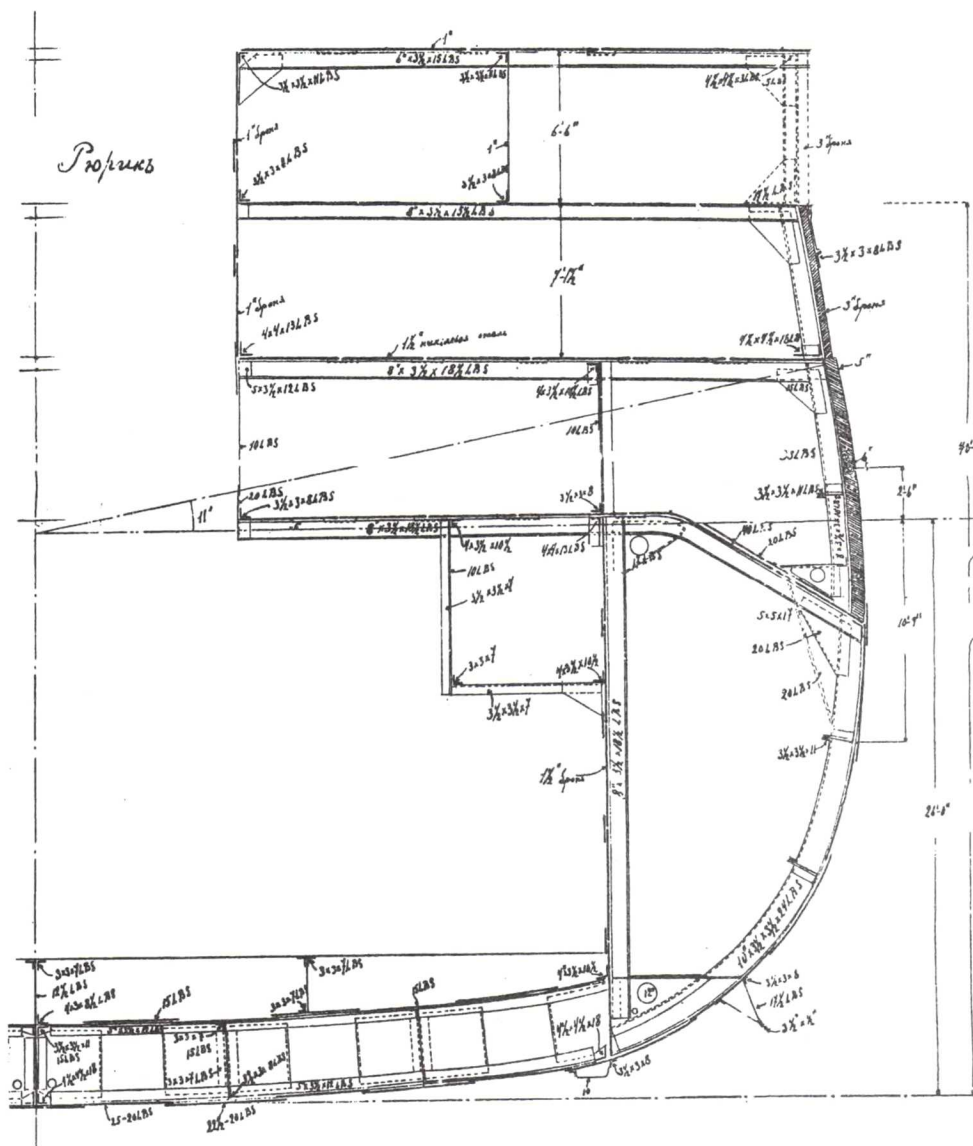
*Рис. 20. План палубы.*

ПБ —



канцелярия; 22 — офицерские туалеты; 23 — каюта ревизора; 24 — ванны; 25 — кают-компания офицеров; 26 — каюта старшего офицера; 27 — кабинет старшего офицера; 28 — каюта старшего механика; 29 — кабинет старшего механика; 30 — каюты офицеров; 31 — проход; 32 — офицерский буфет; 33 — вестовые; 34 — салон командира; 35 — кабинет командира; 36 — банная командира; 37 — балкон адмирала; 38 — салон адмирала; 39 — столовая адмирала; 40 — спальня адмирала; 41 — ванная адмирала; 42 — кабинет адмирала.





Пять днищевых поясов наружной обшивки, начиная от киля, выполнялись из стали повышенного сопротивления (на протяжении 36,6 м в середине корпуса), причём пояс при доковом киле имел толщину 19 мм, а остальная обшивка до уровня нижней палубы — 14 мм. Листы обшивки соединялись на двойном ряде заклёпок впотай, длина листов была не меньше 6 м. Внутреннее дно в машинных отделениях имело толщину 9,5 мм и снабжалось горловинами размерами 580х380 мм в каждое водонепроницаемое отделение двойного дна и в междудонные отделения под погребами.

Корпус «Рюрика» разделялся не менее чем 30 водонепроницаемыми переборками, однако лишь четыре из них (на 8, 42, 62 и 90 шп.) проходили по всей его высоте — от внутреннего днища до верхней палубы, опи-

раясь на водонепроницаемые шпангоуты. Расположение же остальных переборок, простиравшихся на протяжении одного-двух трёх межпалубных расстояний, представляло собой довольно комплексную систему. Толщина их находилась в пределах 6 — 10 мм, все переборки имели эффективную систему подкрепления прокатными балками.

Крейсер имел три непрерывных палубы — верхнюю, среднюю и нижнюю. Верхняя состояла из листов толщиной 15 (в середине) — 10 (в оконечностях) мм, средняя (броневая) 38 мм и нижняя (также броневая) 25 мм. Согласно спецификации, палубная настилка должна была обладать разрывным сопротивлением 41 кг/см<sup>2</sup>, т.е. относилась к мягкой судостроительной стали.

В качестве меры для уменьшения бортовой качки «Рюрик» был оснащён двумя бо-

ковыми килями длиной по 60 м высотой 0,76 м. Они состояли из стальных листов толщиной 11 мм, между которыми находилась еловая заделка, и присоединялись к обшивке угольниками 76 x 89 x 5 мм. Помимо этих килей крейсер имел также два тиковых доковых киля длиной 28 м, подбитых внизу стальной полосой толщиной 6 мм.

Штевни «Рюрика» изготавливались из литой стали. Форштевень по высоте простирался до уровня средней палубы, выше которой носовая часть корабля образыв-

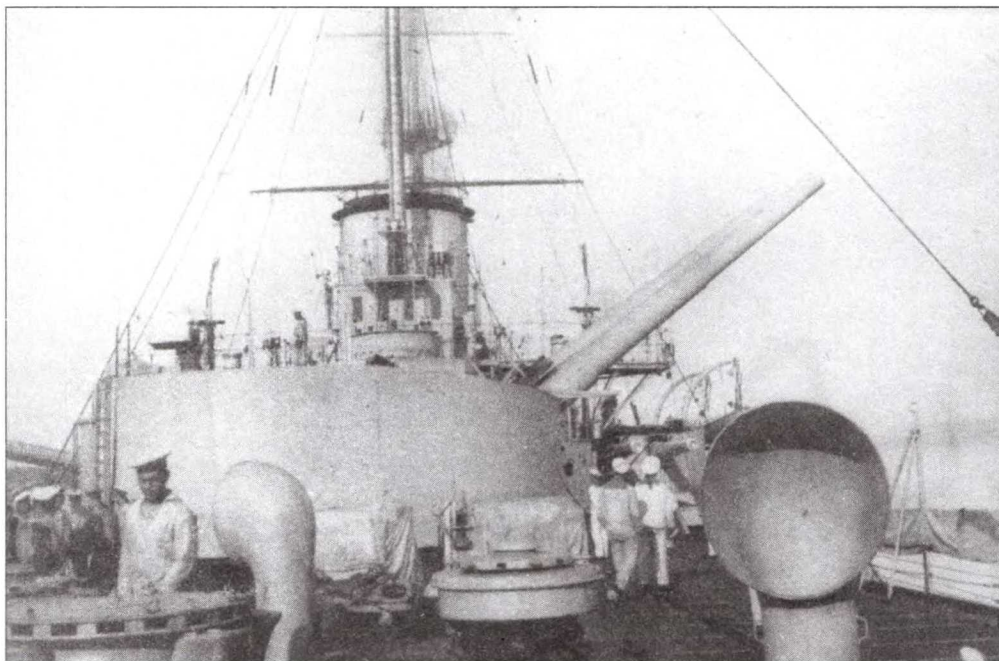
валась «соответственно изогнутым» листом в 18 мм, а ахтерштевень под кормовым подзором в месте прохода головы руля был сделан уширенным, причём в точке пересечения его с баллером руля предусматривались «сальники из пушечного металла». Сам руль имел балансирную форму, общая площадь его составляла 26,5 м<sup>2</sup>. Конструктивно он состоял из стальной литой рамы (единая отливка), заполненной деревом, поверх которого шла обшивка из листов толщиной 10 мм.

## Вооружение

Как эскадренный крейсер переходного периода — от броненосных крейсеров прежнего типа к крейсерам линейным — «Рюрик» нёс двухкалиберную главную артиллерию, которая состояла из четырёх 10"/50 и восьми 8"/50 орудий в двухорудийных установках. Расположение башен было классическим — тяжёлые башни в оконечностях, средние по бортам в середине корпуса. Более скорострельная 8" артиллерия должна была обеспечить в эскадренном бою поражение противника преимущественно фугасными снарядами, а в полтора раза менее скорострельные, но более мощные 10" орудия разрушать посредством вдвое более тяжёлых снарядов его систему бронирования, внося поражающее действие в жизненные части. Они же предназначались и для дальноточной стрельбы.

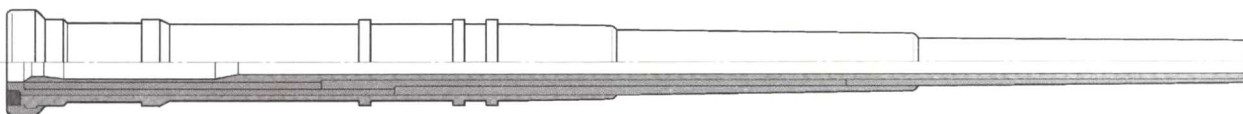
Все орудия «Рюрика» были новыми артиллерийскими моделями, до этого в русском флоте не применявшимися. В специ-

фикации по артиллерии указывалось, что «поставщик [т.е. «Виккерс»] должен разработать собственные конструктивные чертежи 10" и 8" пушек, согласно с чертежами, доставленными ему от МТК; также и чертежи 4,7" (120-мм) пушек должны быть разработаны подобным образом. Окончательные чертежи этих пушек будут составлены и представлены поставщиком МТК для одобрения. Испытания пушек стрельбой будут проведены согласно русским правилам... Порох для этих испытаний будет доставлен Русским Правительством. 10" и 8" башенные установки должны быть изготовлены поставщиком по его собственным чертежам, но должны удовлетворять техническим условиям, предложенным Русским Правительством. Детальные чертежи установок по готовности будут отправлены поставщиком в МТК для сведения, одобрения и удостоверения, что все требования Комитета действительно поставщиком выполнены».



*Кормовая 10" башня «Рюрика» с орудиями, поднятыми до предельного угла возвышения — 35°. Это передовое для того времени техническое новшество в артиллерийской части русского крейсера снискало ему немало шумных похвал среди морских специалистов во всем мире*





**10"/50 орудие  
крейсера «Рюрик».  
Общая конструкция**

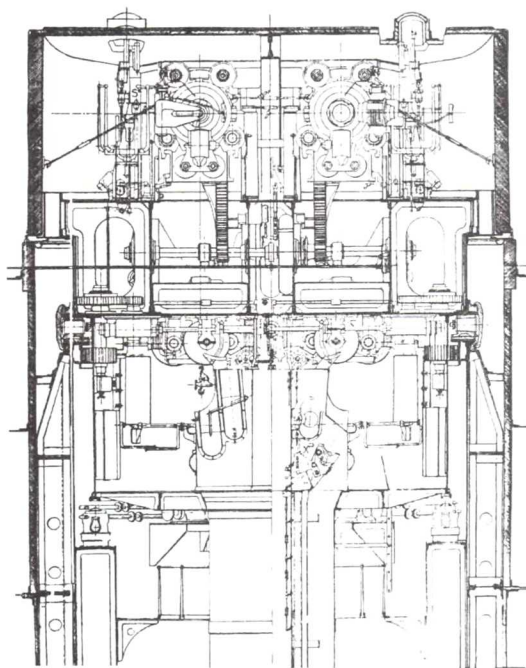
В качестве основного крупнокалиберного орудия «Рюрик» получил новейшую 10" артиллерийскую систему в 50 калибров длиной, до этого в русском флоте не применявшуюся. Это орудие во многом наследовало 10"/45 орудю, спроектированному в 1892 г. А.Ф. Бринком для броненосцев береговой обороны типа «Адмирал Сенявин» и «броненосцев-крейсеров» типа «Пересвет». Общий проект 10"/50 орудия, разработанный и на этот раз Бринком, был передан «Виккерс» для выяснения возможности создания на его основе рабочего проекта, который учитывал технологии компании, ранее изготовлением тяжёлых орудий принятой в русском флоте конструкции не занимавшейся. Тогдашняя английская практика скрепления апеллировала к проволочной конструкции, которой отдавал предпочтение Королевский флот, в то время как в русском была принята система скрепления тяжёлых орудий цилиндрами и кольцами. Руководству компании, не желавшему упускать выгодный заказ, пришлось пойти навстречу требованиям МТК, хотя отсутствие необходимого опыта в изготовлении стволов и угрожало сдаче корабля в срок (так впоследствии и произошло). Инженерами фирмы был разработан подробный рабочий проект орудия в пяти вариантах, различавшихся лишь взаиморасположением скрепляющих цилиндров, после чего МТК утвердил один из них в качестве основного.

Конструктивно орудие следовало традиционному для русской морской артиллерии типу и, как и 10-дюймовая модель 1892 г., состояло из внутренней трубы, скреплённой двумя рядами длинных цилиндров (первый шёл до дула, второй на 1/3 длины до него не доходил), поверх которых надевался кожух. Нарезка, как и у 10"/45 прототипа, была постоянной крутизны, с углом наклона в 6°, ход нарезов равнялся 30 калибрам. Нарезная часть длиной 10249 мм имела 60 нарезов (у 10"/45 орудия — 68). Общая масса ствола с 620-кг поршневым затвором составляла 27846 кг (у 10"/45 орудия — 22735 кг).

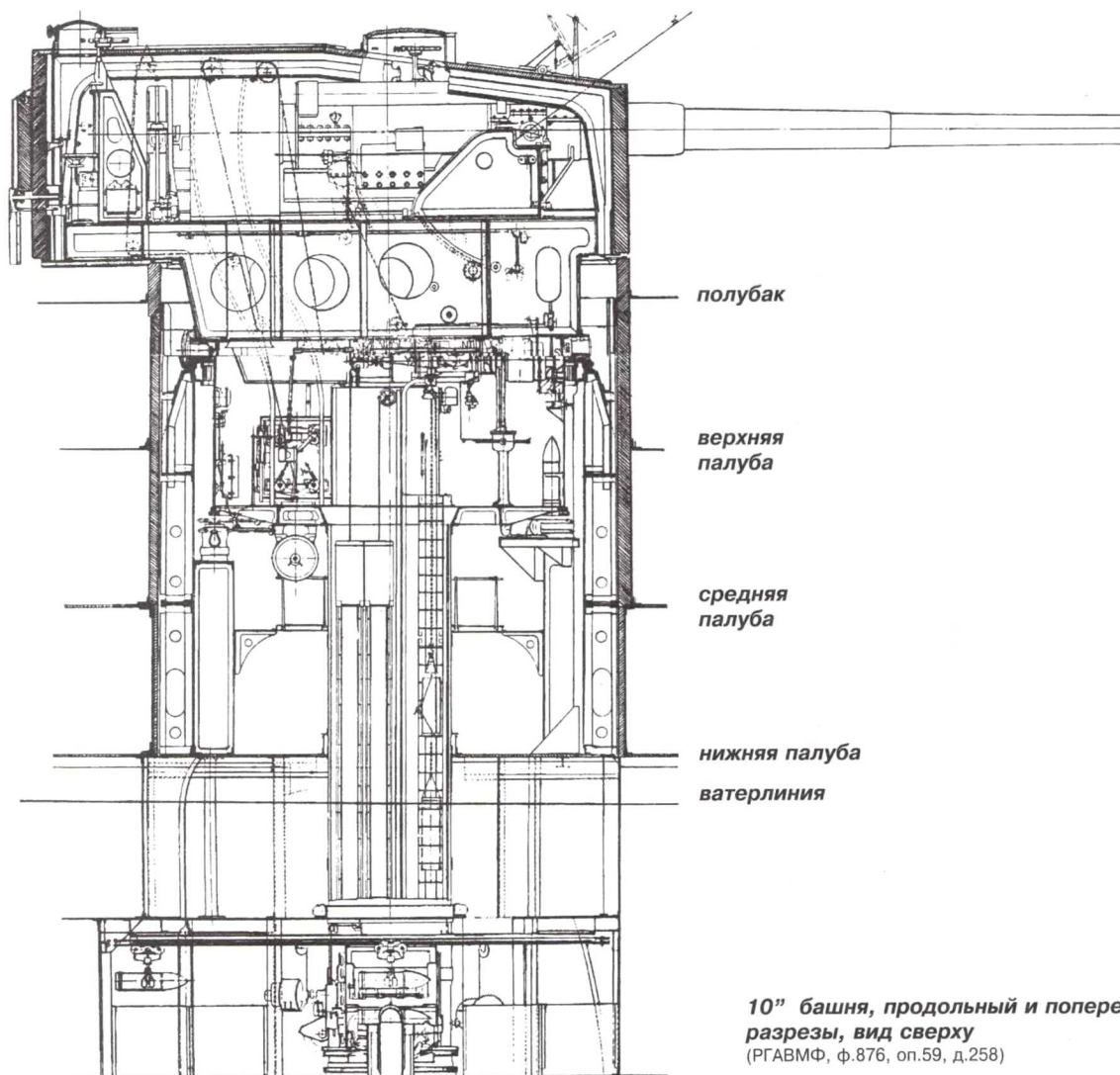
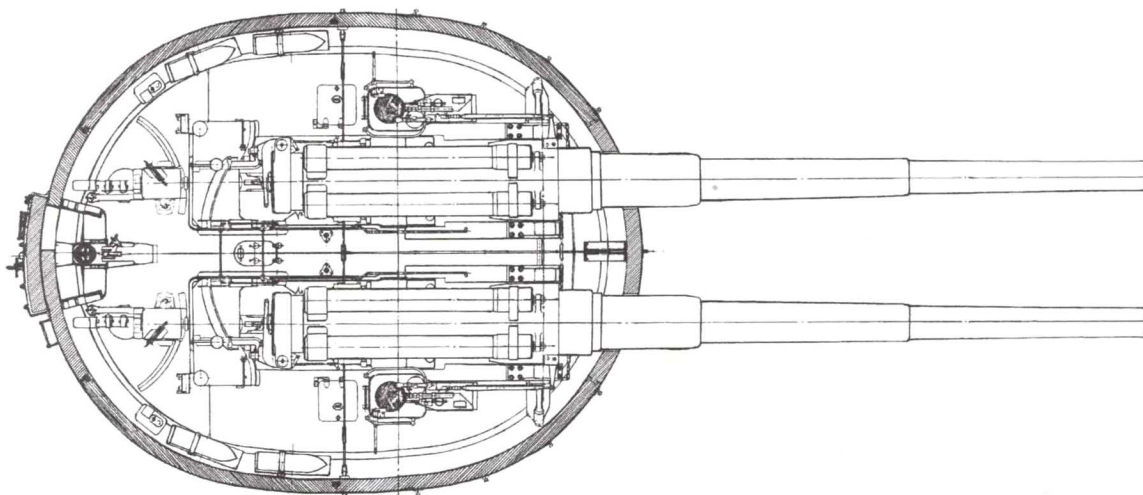
10"/50 артиллерийская система, именуемая в отечественной специализированной литературе по артиллерии (Е.А. Беркалов, А.Г. Дукельский, И.А. Яцына) как «орудие чертежа завода Викаерса», фактически имела мало отношения к видению этой оружейной компанией конструкции тяжёлой морской артиллерийской систе-

мы. Единственным важнейшим узлом орудия, авторство которого всецело принадлежит инженерам «Виккерс», являлся патентованный радиально-секторный трёхступенчатый затвор Уэлина поршневого типа, представлявший собой крупный шаг вперёд в артиллерийской технике.

Стволы попарно устанавливались в броневых башнях овальной формы со слегка скошенной передней частью крыши, что придавало крейсеру своеобразный вид. Проектирование их, равно как и 8" башен, осуществлялось компанией «Виккерс» по



техническим условиям, выработанным МТК для 12" и 8" установок «Андрея Первозванного». Конструктивно каждая башня состояла из боевого отделения (вращающийся стол с орудиями, их станками и механизмами заряжания и наведения), расположенного под ним рабочего отделения и находящейся ещё ниже подачной трубы. Большинство крупных узлов и конструкций компания исполняла по принятым в русском флоте образцам. Для подъёма верхней части башни в рабочем отделении было предусмотрено четыре 100-тонных гидравлических домкрата.





Орудийные станки состояли из качающейся рамы, двух обойм, станин с цапфами, гидравлического тормоза отката (компрессора) и пружинного накатника. Нормальная длина отката при выстреле составляла 2500 мм. Заряжание производилось на переменном угле в пределах  $-3+8^{\circ}$ .

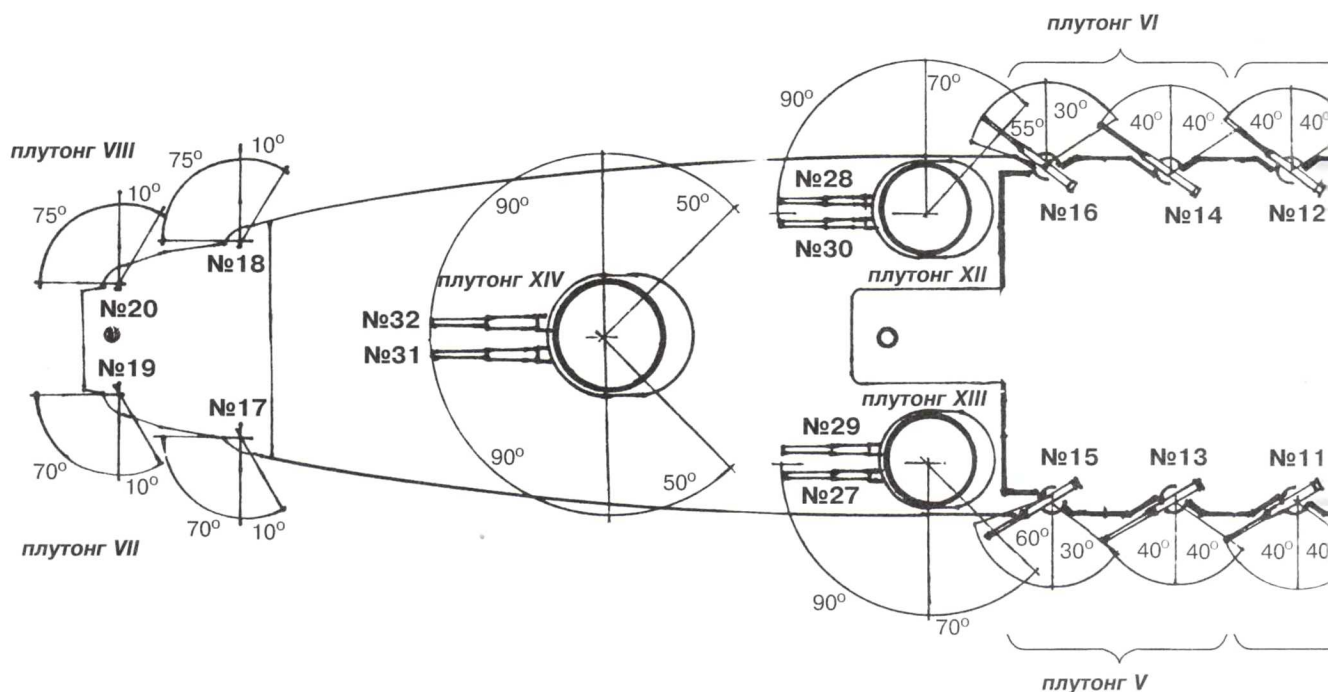
Горизонтальное наведение установок осуществлялось с помощью электрического привода, что являлось еще одним новшеством для фирмы «Виккерс» — Королевский флот традиционно предпочитал гидравлику. Для вращения каждой из башен использовались два электромотора по 15 л.с. с частотой вращения 750 об/мин. Их питание производилось от специального генератора мощностью 15 кВт, причем одновременно задействовался только один из моторов, обеспечивающий максимальную скорость наведения до 2 град/сек. Управление горизонтальным наведением осуществлялось с помощью двух коммутаторов, размещённых в боевом и рабочем отделениях башни. Первый из них приводился в действие маховиком с поста башенного командира, а второй — поворотом пистолетных рукояток на постах обоих наводчиков.

Вертикальное наведение орудий также производилось с помощью электропривода, причём стволы могли подниматься как вместе, так и раздельно. Наибольший угол возвышения составлял  $35^{\circ}$  (фактически  $34,5^{\circ}$ ), снижения  $5^{\circ}$ . Каждое орудие имело собственный электромо-

тор в 10 л.с. с частотой вращения 750 об/мин, обеспечивающий скорость наведения до 2 град/сек. Управление вертикальным наведением осуществлялось раздельно с двух постов наводки каждого из орудий (левого и правого). В случае выхода из строя одного из них оба орудия могли переключаться на залповую стрельбу и управляться с оставшегося поста. Как для вертикального, так и для горизонтального наведения в качестве запасного использовался ручной привод, маховики которого располагались в боевом и подбашенном отделениях. Скорость наведения в ручном режиме составляла 0,5 град/сек, причем для поворота башни требовались усилия восьми человек.

В каждой 10" башне имелось три оптических прицела — два для наводчиков и один для башенного командира (горизонтальную наводку осуществлял наводчик левого орудия). Все прицелы имели переменную кратность — от 7 до 21 для стрельбы днём и от 2 до 5 ночью.

Для производства выстрела каждое орудие оснащалось двумя специальными приспособлениями — одно для стрельбы с помощью гальванических трубок, другое — ударных. Первое из них задействовалось посредством специальной пистолетной рукоятки на посту наводчика, к которой дополнительно подсоединялись шесть гальванических элементов, а второе — с помощью шнура, проходящего через систему блоков.



## Сведения по артиллерии броненосного крейсера «Рюрик» на 30 апреля 1916 г.

	Вес снаряда, кг	Начальная скорость снаряда, м/сек	Угол возвышения, град.	Дальность (прицельная/наибольшая), кбт	Скорость стрельбы при механической подаче, сек	Боезапас (снаряды/заряды)		Высота осей орудий над ватерлинией при среднем углублении 8,38 м
						Полагающийся	На который имеется место	
10/50	225,2	871	34,5	98/117	35	400	476 /365	Носовые 8,58 м Кормовые 6,65
8/50	112,2	808	24,5	83,5/86	22	1000	1200/977	Носовые 8,28 Кормовые 6,35
120-мм/50	28,7	793	20	75,5/78	8 — 10*	4000	4800	Средние 5,13 Кормовые 3,10
47-мм	-	-	30	16	-	-	-	

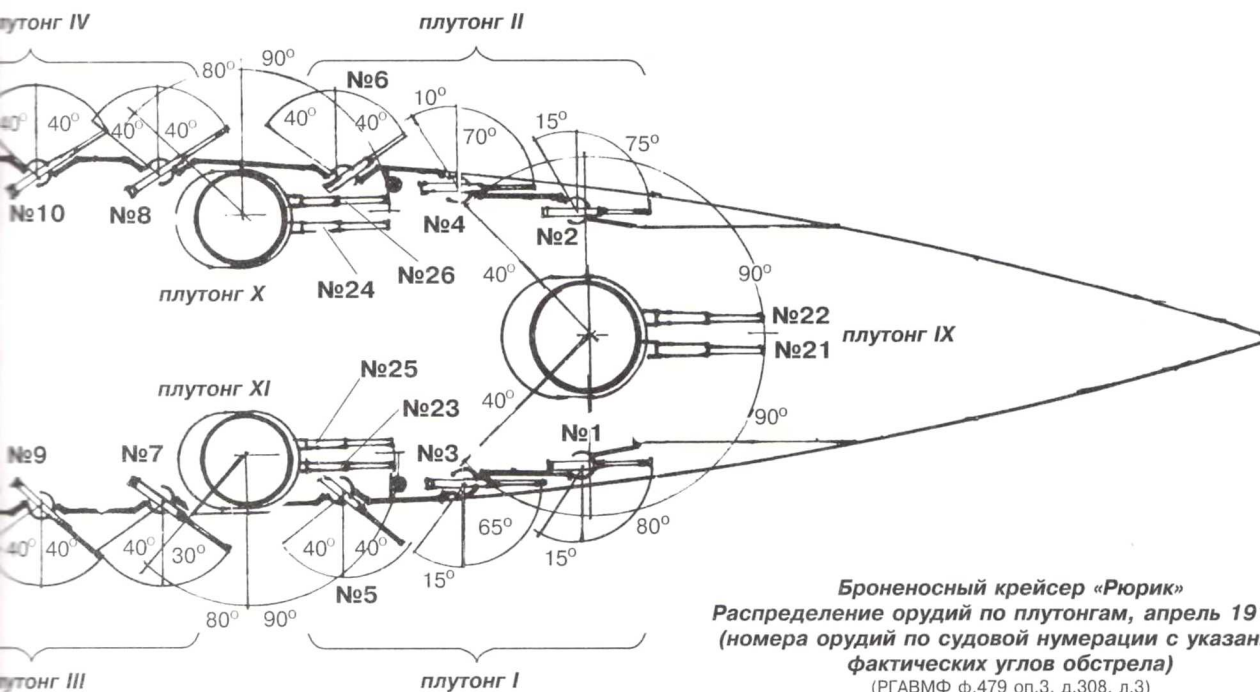
Источник: РГАВМФ, ф. 479, оп. 3, д. 308.

Примечания: \* в зависимости от дальности.

Обращает на себя внимание увеличенные цифры по боезапасу. Поскольку приводимая таблица взята из официального отчёта по артиллерии крейсера, представляется возможным допустить, что в ходе войны нормы отпуска боезапаса крейсеру были увеличены, а в погребах проведены необходимые переделки для размещения количества снарядов и зарядов большего, чем обеспечивалось их первоначальной конструкцией.

Интересно, как показали себя эти установки в процессе службы крейсера. В одном из отчётов старшего артиллериста «Рюрика» отмечалось, что их «ручное вертикальное наведение чрезвычайно утомительно и медленно», добавляя, что «муфты Дженни в 10" башнях, установленные Путиловским заводом вместо английских муфт, оказались слишком слабыми для качания орудий вместе с зарядниками и приборником при зарядании — как следствие пришлось отказаться от зарядания

при наведении и зарядания электрическим приборником». К кампании 1916 г. от электрических приборников отказались окончательно, заменив их деревянными, которыми пользовались вручную — так оказалось быстрее и надёжнее. К этому же времени Металлический завод переделал систему продувания 10" орудий — воздушные «аккумуляторы» перевернули с тем, чтобы воздух, подаваемый к орудиям, брался сверху, а не снизу, как до этого.



**Броненосный крейсер «Рюрик»**  
**Распределение орудий по плутонгам, апрель 1916 г.**  
**(номера орудий по судовой нумерации с указанием фактических углов обстрела)**

(РГАВМФ ф.479 оп.3, д.308, л.3)



В боекомплект 10"/50 установок входило по 80 выстрелов (для корабля в нормальном грузу, всего же места предусматривалось на 96 выстрелов) картузного заряжания на орудие. Снаряд имел вес 225,2 кг и мог быть трёх типов: бронебойным «образца 1907 г.» (длина 3,1 калибра), фугасным «образца 1907 г.» (длина 4 калибра, разрывной заряд 28,3 кг) и фугасным «старого чертежа» — «образца 1905 г.», он недолго пробыл на вооружении. Каждый выстрел комплектовался двумя полужарядами ленточного пороха общей массой 87 кг, сообщавшими снаряду начальную скорость 899 м/с (на «Рюрик» в годы войны она была понижена до 871 м/с). Наибольшая дальность стрельбы на угле возвышения + 35° составляла 117 кбт. Все 10" снаряды размещались в специальных ларях в носовом и кормовом бомбовых погребах, расположенных у оснований подачных труб башен. Из ларей они посредством подъёмных блоков, приводимых электродвигателями или вручную, перемещались последовательно на неподвижные и подвижные питатели, а с них на нижние зарядники для подачи к орудиям. Рядом с бомбовыми располагались и зарядные погреба, пороховые полужаряды в которых хранились в водонепроницаемых шкафах, уложенные в пеналы. В отличие от снарядов полужаряды вручную переносились в бомбовые погреба для погрузки на нижние зарядники. Во время войны на крейсере были оставлены только фугасные снаряды. Перед началом кампании 1916 г. на «Рюрик» находи-

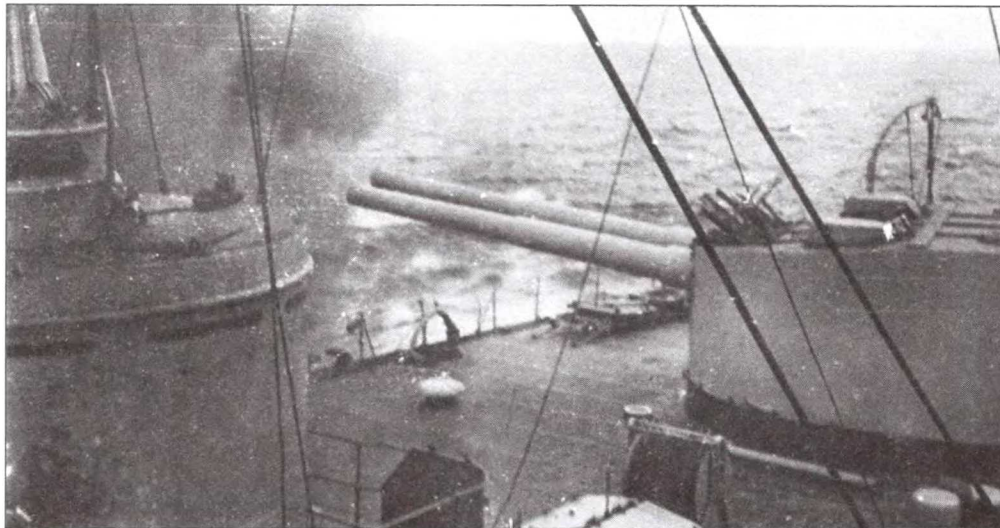
лось 242 фугасных «неподкаленных» снаряда «образца 1907 г.» и 158 «подкалённых с наконечниками и трубками Семпля с донными винтами-факелами» (на них гальванических трубок 7200 и ударных 2800).

Второй главный калибр крейсера был представлен четырьмя 8" двухорудийными башенными установками, также конструкции «Виккерс». Стволы 8"/50 орудий весом 14380 кг (с затвором) состояли из внутренней трубы, скрепленной двумя рядами цилиндров, кожуха и казенника, в который ввинчивался поршневой затвор (вес последнего 256,8 кг). Длина нарезной части составляла 8167 мм, нарезка постоянной крутизны имела ход 30 калибров, глубина нарезов равнялась 1,52 мм.

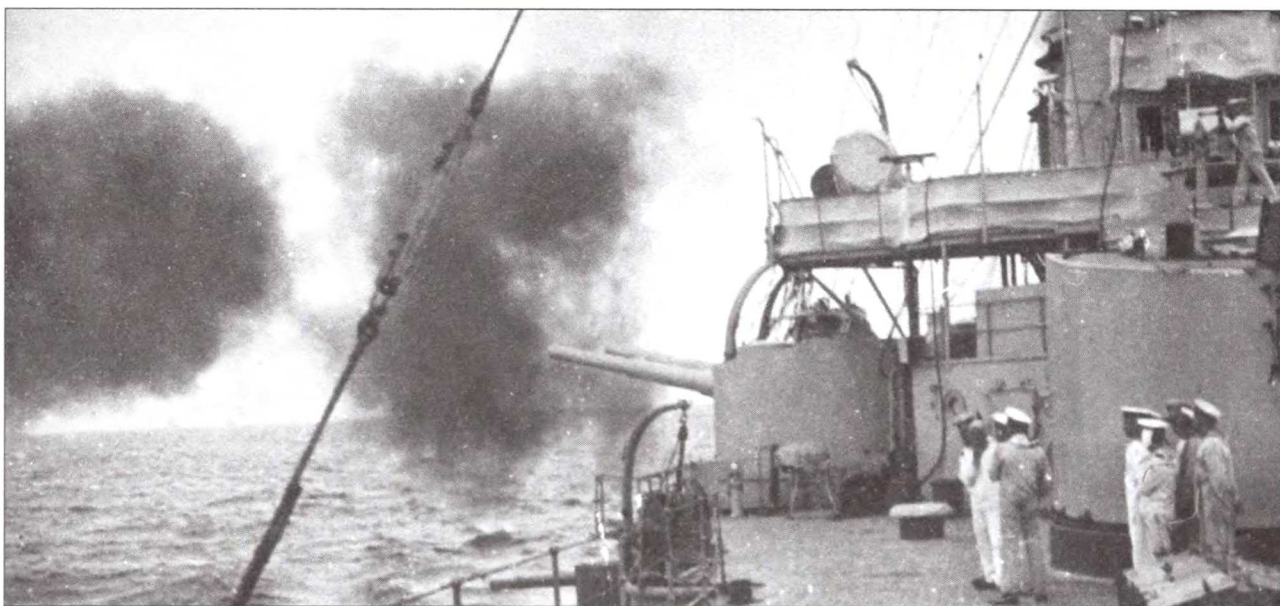
Орудийные стволы устанавливались по два в бронированных установках, форма и конструкция которых была по многом аналогична 10" башням. Установки размещались побортно на 100 и 170 шп. и имели сектора обстрела 135°. Орудийные станки обеспечивали угол вертикального наведения -5° + 25° и имели гидравлический тормоз отката и пружинный накатник (наибольшая длина отката 533 мм). Горизонтальное наведение осуществлялось одним электродвигателем мощностью 2,5 л.с., а вертикальное — двумя мощностью по 10 л.с. (по одному на орудие). Скорость горизонтального и вертикального наведения была одинаковой — 2 град/сек. Досылка снарядов и зарядов в камору изначально предусматривалась ручная — деревянными ручными прибойниками («толкачами»).

### Расписание личного состава 10" башни броненосного крейсера «Рюрик»

№	Штатная должность	Кол-во, чел.	Чин по штату, специальность
1.	Башенный командир	1	Лейтенант, артиллерист
2.	Старшина башни	1	Кондуктор, артиллерист
3.	Наводчик левого орудия (1-й наводчик)	1	Матрос 1 статьи, комендор
4.	Наводчик правого орудия (2-й наводчик)	1	Матрос 1 статьи, комендор
5.	Замочный	2	Матрос 1 статьи, комендор
6.	Установщик прицела	2	Матрос 1 статьи, строевой
7.	Верхний коммутаторный	2	Матрос 1 статьи, комендор
8.	Нижний коммутаторный	2	Матрос 2 статьи, комендор
9.	Досылающий	2	Матрос 2 статьи, строевой
10.	Старшина-гальванер (в рабочем отделении башни)	1	Унтер-офицер 1 статьи, гальванер
11.	Старший гальванер (в рабочем отделении башни)	1	Матрос 1 статьи, гальванер
12.	Старшина бомбового погреба	1	Унтер-офицер 1 статьи, строевой
13.	Гальванер погребной	2	Матрос 1 статьи, гальванер
14.	1-й снарядный	2	Матрос 2 статьи, строевой
15.	2-й снарядный	2	Матрос 2 статьи, строевой
16.	3-й снарядный	2	Матрос 2 статьи, строевой
17.	Старшина зарядного погреба	1	Унтер-офицер 1 статьи, строевой
18.	1-й полужарядный	2	Матрос 2 статьи, строевой
19.	2-й полужарядный	2	Матрос 2 статьи, строевой
Итого:		30	



*Стрельбы главным калибром (10" — слева, 8" — внизу), 1912 г.*



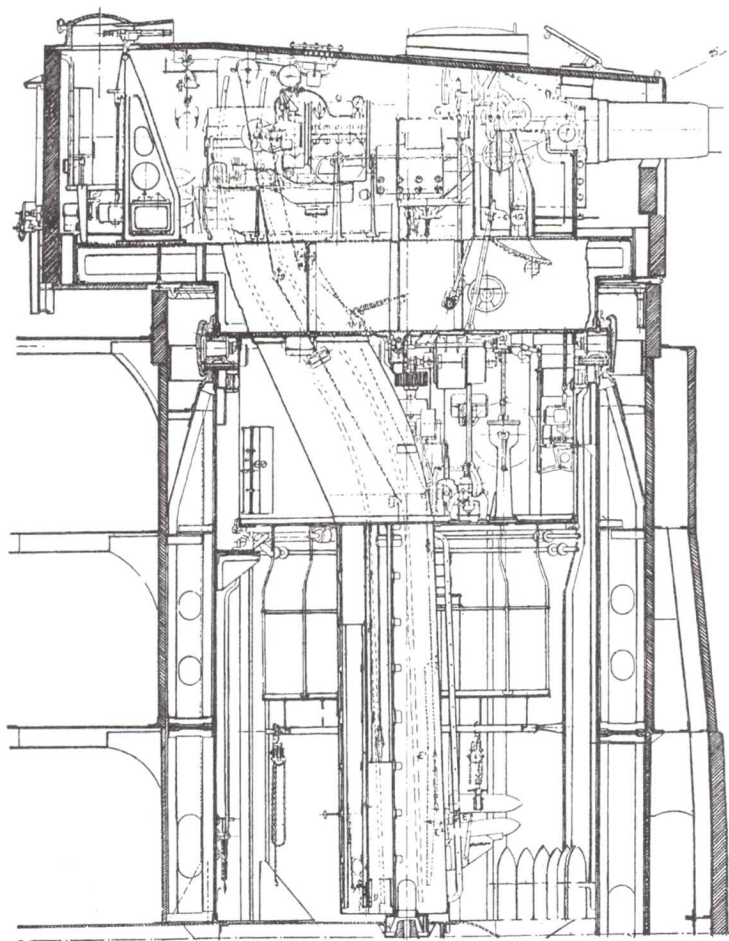
Интересно, что между 10" и 8" установками «Рюрика» имелось одно немаловажное конструктивное различие — подача у первых осуществлялась с перегрузкой в промежуточном отделении, у вторых — напрямую из погребов в боевое отделение. Оба типа установок проектировались «Виккерс» в целом по техническим условиям 12" и 8" установок «Андрея Первозванного», переданных МТК компании.

К кампании 1916 г. угол горизонтальной наводки носовых башен за траверз был увеличен до 83°. Укорочением крыльев носового мостика носовым орудиям теперь мог придаваться полный угол возвышения при стрельбе прямо по носу, что до сих пор было невозможно. Была увеличена скорострельность носовых башен введением одновременности подачи зарядника

в боевое отделение и открывания затворов орудий. Как и в 10" установках, в 8" башнях были перевернуты «аккумуляторы» продувания орудий с одновременным их перенесением из боевого отделения установок в подбашенное.

Боекомплект 8" орудий (по 110 выстрелов на орудие в нормальном грузу и места всего на 128 выстрелов) первоначально составляли полубронебойные (длина 3,9 калибра, разрывной заряд 12,1 кг) и фугасные (длина 4,0 калибра, разрывной заряд 15,1 кг) снаряды «образца 1907 г.» весом 112,2 кг. Заряд ленточного нитроцеллюлозного пороха весом 40,0 кг сообщал им начальную скорость 807,7 м/с. Со временем состав снабжения снарядами изменился — после опыта с «исключённым судном №4» (август 1913 г.) пришли к вы-





**8" башня,  
продольный разрез**

воду о применении ко всем снарядам морской артиллерии до 8" включительно только фугасных снарядов, причём для 8" снарядов — с наконечником. В отчёте старшего артиллериста «Рюрика» за апрель 1916 г. значится, что на крейсере в составе 8" боезапаса имелись только фугасные снаряды «образца 1907 г.» — 900 «неподкалённых» и 102 «подкалённых с наконечниками и донными винтами-факелами».

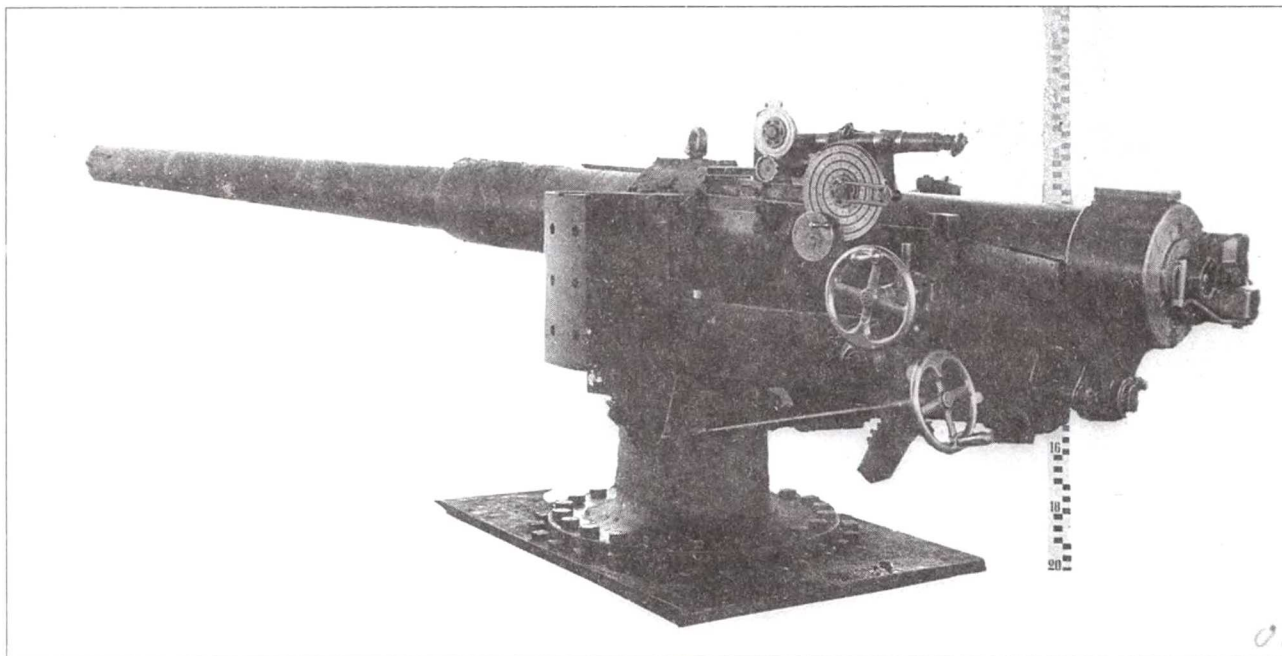
Противоминная артиллерия «Рюрика» состояла из 20 120-мм/50 орудий и была сосредоточена в двух группах — средней и кормовой. Основная группа (16 орудий) располагалась в середине корпуса на верхней палубе, ещё четыре орудия в корме находилась палубой ниже; все они были установлены в отдельных казематах. Ствол орудия состоял из внутренней трубы, скрепленной по всей длине тремя цилиндрами (в один слой), поверх которых надевался кожух. Нарезная часть ствола длиной 5042 мм имела 28 нарезов постоянной крутизны (ход 30 калибров) глубиной 0,96 мм. Общий вес ствола с затвором равнялся 3150 кг.

Орудие устанавливалось на станке системы «Виккерс» на центральном штыре с гидравлическим компрессором (длина отката 275 мм, постоянное сопротивление откату 46 т) и пружинным накатником. Станок с раздельным наведением позволял придавать пушке угол возвышения в пределах  $-10 + 20^\circ$  и снабжался прицельными приспособлениями «Виккерс» (такие же станки впоследствии ОСЗ производил для балтийских дредноутов серии «Севастополь» и снабжал их прицелами собственной конструкции «образца 1913 г.»). Полный вес всей установки составлял 8750 кг.

Подъёмный механизм секторного типа и червячный поворотный механизмы обеспечивали скорость вертикального наведения 3,5 град/сек, горизонтального 6 — 8 град/сек. Благодаря увеличению длины ствола на 5 калибров по сравнению с широко применявшейся до этого русском флоте 120-мм/45 пушкой системы Канэ удалось достичь наибольшей дальности стрельбы 78 кбт против 54 кбт прежнего 120-мм/45 орудия на его наибольшем угле возвышения  $+25^\circ$ . Сектора обстрела, составлявшие по  $110 - 120^\circ$  рассчитывались так, что цель, находящаяся на любом курсовом угле, могла одновременно обстреливаться «не менее чем четырьмя орудиями», а достаточно высокое расположение последних над уровнем воды (5,5 м) позволяло успешно отражать атаки миноносцев в свежую погоду.

Первоначально боезапас каждой 120-мм/50 установки состоял из 200 выстрелов (в нормальном грузу, места в погребах на 219 выстрелов на каждую пушку) фугасными снарядами «образца 1907 г.» весом 29,5 кг (длина 3,6 калибра, начальная скорость 823 м/с, вес разрывного заряда 2,6 кг). Впоследствии к ним добавили более «могущественные» 5-калиберные фугасные снаряды «образца 1911 г.» с зарядом 3,7 кг, а с 1915 г. 26,1-килограммовые ныряющие (разрывной заряд 5,2 кг, начальная скорость 216,4 м/с). Выстрелы комплектовались зарядами в 8,0 кг для фугасных и 0,7 кг для ныряющих снарядов. На начало 1916 г. на «Рюрике» имелось 3990 120-мм фугасных снарядов «образца 1911 г.» с баллистическими наконечниками и донными винтами-факелами, 400 фугасных «образца 1907 г.» и 309 ныряющих «образца 1915 г.».

Весь 120-мм боезапас размещался в двух погребах — носовом и кормовом, расположенных под броневой палубой на 80 и 189 шп. и «питавших» соответственно носовые и кормовые плутонги. Из погребов беседки с выстрелами поднимались выше броневой палубы и затем по верхнему податочному коридору переме-



**Общий вид  
120-мм/50 орудия**

щались к электрическим элеваторам, индивидуальным для каждого орудия. Система подачи обеспечивала достаточно высокую скорострельность противоминного калибра — до 10 выстрелов в минуту, в зависимости от дистанции. На случай выхода из строя электрического привода элеваторов предусматривалась и ручная подача, для которой на 16 орудий основной группы было предусмотрено восемь специальных горловин (по четыре с каждого борта), а на четыре кормовых — ещё две по диаметральной плоскости.

Управление огнём 120-мм артиллерии поначалу затруднялось отсутствием возможности для plutонговых командиров наблюдать падение своих снарядов со специально устроенных позиций — из-за отсутствия наблюдательного колпака plutонговый командир практически не видел цели. Необходимость решения этого вопроса на будущих кораблях флота сначала вызвала, по примеру «Рюрика», введение уже на стадии постройки бронированных наблюдательных колпаков на «севастополях» (оснащённых таким же 120-мм /50 орудием), а затем и установку таких же колпаков на «Рюрике». Правда, на крейсере вопрос затянулся — 5 литых броневых колпаков с толщиной стенок и крыши 2 дм (4 для средней батареи и 1 для кормового plutонга) были установлены на нём только зимой 1915/1916 г.

При всём различии типоразмеров артиллерийских систем «Рюрика» их объединяет ряд особенностей. И 10", и 8" и 120-мм орудия конструктивно выполнялись методом скрепления внутренней на-

резной трубы несколькими цилиндрами, все они имели относительную длину ствола 50 калибров (т.е. сходную баллистику), мелкую нарезку постоянной крутизны в 1/30 и оснащались затвором системы «Виккерс». Это была артиллерия нового поколения, вскоре получившая своё дальнейшее развитие как в тяжёлых 12"/52 и 14"/52 системах, так и в 130-мм/55 орудиях.

Наряду с артиллерией главного и противоминного калибра на крейсере имелось четыре 47-мм/43 пушки Гочкиса, как указывалось в спецификации, «с установкой на шлюпки». Здесь же оговаривалось, что эти орудия будут «все последнего английского образца, приспособленные под русские патроны». На корабле эти орудия должны были устанавливаться вдоль обоих бортов на полубаке в середине корпуса и выполнять роль салютных, однако позднее их было решено установить по одной на крыше 8" башен, чтобы совместить обе функции — и салютных, и практических орудий. Общее количество боезапаса составляло 636 выстрелов (унитарный патрон), размещённых в носовом и кормовом погребах. Вес снаряда составлял 1,5 кг, вес его разрывного заряда 20 г, вес бездымного пороха в патроне 310 — 350 г.

И, наконец, для «Рюрика» предусматривалось восемь трёхлинейных (7,62 мм) пулеметов Максима — два на носовом мостике, четыре на спардеке и два на паровых катерах, где они предназначались для поддержки десантных партий крейсера. Их боекомплект состоял из 12000 патронов.



В ходе войны на крейсере появились зенитное вооружение. Летом 1916 г. на «Рюрик» установили первое 63-мм (2,5") зенитное орудие системы Обуховского завода (ОСЗ). Установку поместили на полубаке, в самом носу, между гюйсштоком и палубными клюзами: угол её вертикального наведения составлял 75°, поэтому условия использования требовали максимально большей удалённости от крупных габаритов — орудийных башен, надстроек, мачт. Вслед за этим установили ещё одно такое же орудие, на корме, рядом с флагштоком. В апреле 1917 г. «азропушки» крейсера было решено заменить 76-мм артсистемами Лендера, а первые передать на новые эсминцы «Изяслав» и «Автроил». Воспоследовало ли это, пока неясно. Помимо этих орудий на «Рюрик» некоторое время стоял 40-мм зенитный автомат «Виккерс». Кроме того, два пулемёта были переделаны для стрельбы по воздушным целям.

Подобно всем тяжёлым артиллерийским кораблям крейсер был оснащён и торпедным вооружением — два траверзных подводных аппарата калибра 450 мм находились в большом отсеке у основания носовой 10" башни. Их оси располагались под прямым углом к диаметральной плоскости, причём оба были установлены несколько со смещением по отношению друг к другу, так что они могли перезаряжаться одновременно. Боезапас каждого аппарата состоял из трёх торпед.

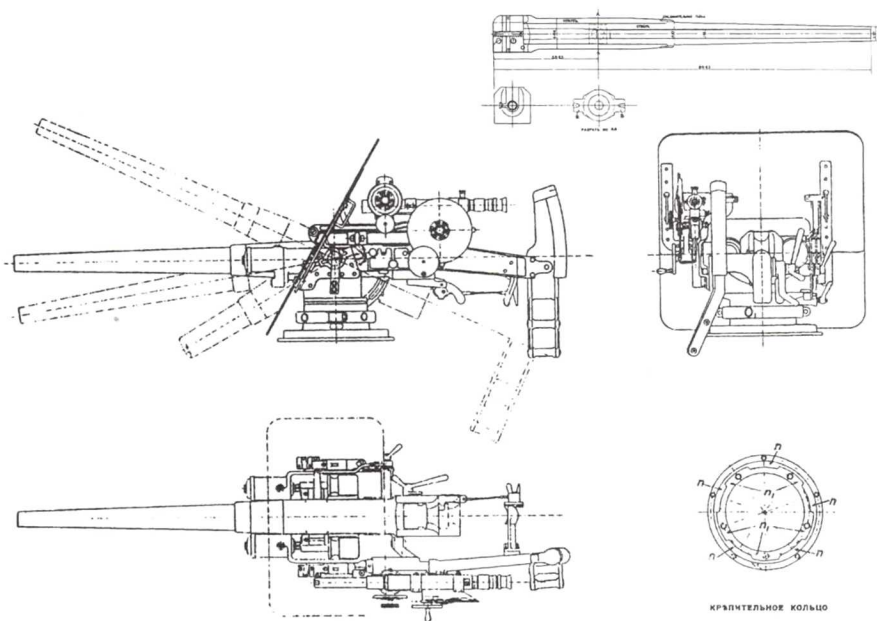
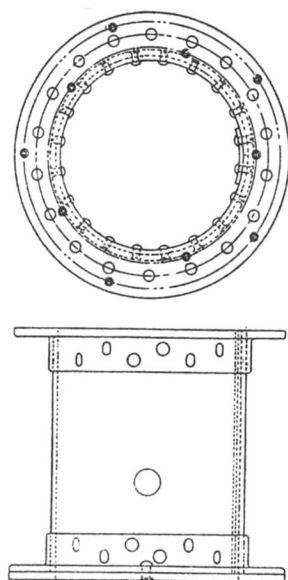
Для управления артиллерийской стрельбой на крейсере была установлена система контроля огня, разработанная и изготовленная фирмой-строителем. Она

состояла из дающих и принимающих приборов прицела, целика и линий электрической синхронной передачи. При этом все принимающие приборы левого и правого бортов объединялись соответственно в две независимые цепи.

Дальность до цели измерялась двумя горизонтально-базисными совмещающимися дальномерами «Барр энд Струд» (база 9 фут, или 2743 мм), установленными в носовой и кормовой дальномерных рубках. В обеих боевых рубках, центральном артиллерийском посту и на марсе монтировались по два комплекта приборов для передачи приказаний (по одному для каждого борта), каждый из которых включал дающие приборы расстояния, горизонтальных поправок, а также сигнальный ключ, обеспечивающий передачу сигналов двух типов — «короткая тревога» (прообраз более позднего ревуна) и «дробь» (окончание стрельбы). Непосредственно у орудий дистанция и целик отображались на общем принимающем приборе с несколькими циферблатами, снабжёнными вращающимися барабанами с цифрами.

Дальномерное оборудование крейсера совершенствовалось в течение всего его периода службы. Сначала к двум 9-футовым дальномерам был добавлен 1 4,5-футовой «Бар рэнд Струд» «для навигационных целей», затем ещё 1 9-футовый. Пика состав дальномеров достиг уже в ходе войны. Перед началом кампании 1916 г. крейсер получил 2 9-футовых дальномера на крышах 10" башен в рубках, защищённых 50-мм бронёй. Общий состав дальномеров на нём достиг пяти 9-футовых «Барр энд Струд» (2 в башнях, 3 на крыльях мос-

47-мм орудие  
«Рюрика»



КРИВАТНОЕ КОЛЬЦО

тика — последние могли использоваться в секторе по 100°), 1 9-футовый Поллена на носовой боевой рубке (по 90° на борт), 2 4,5-футовых «Барр энд Струд» (1 при зенитном орудии, 1 на переднем мостике для навигационных целей). Кроме этого, имелась ещё стереотруба Цейса, 1 дальномер Фуэсса и 2 — Мякишева. В это же время носовая дальномерная рубка была заменена новой, более просторной, с толщиной стенок 152 мм, крыши 127 мм.

Артиллерия «Рюрика» обеспечивала ему высокую огневую мощь, делая новый русский броненосный крейсер одним из сильнейших среди кораблей аналогичного типа. Вместе с тем с началом службы корабля, как это часто бывает, были выявлены и некоторые недостатки. Так, при залповом (одновременном) вертикальном наведении орудий 10" башен имел место сильный разогрев обоих электромоторов, что при отказе хотя бы одного из них грозило выходом из строя всей башни. При стрельбе из 8" установок сильный нагар в камере после 10 — 15 выстрелов вызывал тугое запираание последней, вследствие чего рукоятку затвора приходилось проворачивать усилиями 4 — 5 человек вместо одного по штату. Из-за низкой разности потенциалов в электрической цепи стреляющего приспособления (в особенности при сильном загрязнении игл пушечным салом) на 15 выстрелов наблюдалось иногда до 14 — 15 осечек. Не всё было гладко и с противоминным калибром. После нескольких выстрелов у большинства 120-мм орудий наблюдалась остановка затвора, который плохо запирался, часто не доходя до места, вследствие чего весь каземат быстро наполнялся дымом, в котором номера расчета не всегда ясно различали действия друг друга. Отсутствие надёжного переговорного устройства между центральным постом и казематами принуждало постоянно открывать двери последних и «держат несколько людей на голосовой связи». Эти недостатки, в основном, были преодолены уже в ходе первой же кампании «Рюрика».

В кампанию 1911 г. подверглось замене одно из 8"/50 орудий «Рюрика» — правое в левой носовой башне (№ 23 по корабельной нумерации): в нём после одной из стрельб была обнаружена «трещина на

внутренней трубе от казённого среза длиной 95,5 дюймов» [т.е. 2426 мм.]. Камера орудия — «перегруженного мощностью», по мнению флотских специалистов — просто не выдержала давления и лопнула. К счастью, разрыва всего ствола не последовало. Вышедшее из строя орудие (№ 1207А «Виккерс») было отправлено для ремонта на Обуховский завод. Взамен него на крейсер поступило аналогичное орудие русской выделки из числа трёх заказанных заводу в 1911 г. 8"/50 орудий — двух запасных для «Рюрика» и одного для опытных стрельб на Главном морском полигоне.

В связи с интенсивной артиллерийской подготовкой тяжёлых кораблей в предвоенный период к лету 1914 г. и 10", и 8" орудия «Рюрика» оказались настолько изношенными, что надеяться на должную боевую меткость уже не приходилось. Это в свете ситуации августа 1914 г., когда ожидали не менее чем попытки прорыва германского Флота Открытого моря в Финский залив, породило в штабах чрезвычайную нервность (ситуация была характерной также и для всех находившихся в строю линкоров-додредноутов). Немедленно была развёрнута лихорадочная деятельность по замене расстрелянных орудий на годные, а Обуховский завод буквально завален требованиями о срочном обновлении и отправке на действующий флот новых тяжёлых орудий. Переписка Морского Генерального штаба (МГШ) и Главного управления кораблестроения (ГУК) конца лета — начала осени 1914 г. позволяет оценить состояние артиллерии «Рюрика» в этот период. Так, артиллерийский отдел ГУК 2 сентября уведомлял, что семь 8" орудий к станкам «Виккерс» готовятся на ОСЗ, а восьмое уже «обновлено и исправлено, и на днях будет отправлено в Кронштадтский порт».

Что касается 10" орудий, то, сообщалось там же, из четырёх из них, заказанных ОСЗ для «Рюрика», «одно готово и отправлено в Кронштадт, остальные ожидают поступлением в период времени до 1 мая 1915 г.». В конце года был подведён итог деятельности 10" орудий «Рюрика», и констатирован их практически полный износ (см. таблицу «Износ 10" орудий «Рюрика» к лету 1914 г.»).

### Износ 10" орудий «Рюрика» к лету 1914 г.

№ орудия	Боевых выстрелов	Практических выстрелов	Практических, приведённых к боевым	Всего боевых с учётом практических
1194А	83	225	113	196
1197А	106	173	87	193
1198А	81	165	83	164
1196А	83	175	88	171



**Состояние главной артиллерии броненосного крейсера «Рюрик»  
после замены 10" и 8" орудий в 1915 г. (перед началом кампании 1916 г.)**

Орудие, производитель	Номер заводской/судовой, открытие затвора	В кампанию 1915 г.			Всего с 1 мая 1915 г.			№№ станков
		боевых	практи- ческих	усиленно- практических	боевых	практи- ческих	усиленно- практических	
10/50 новое ОСЗ	3/21 вправо	1	12	-	1	13	9	1194
10/50 новое ОСЗ	2/22 влево	1	12	-	3	23	-	1197
10/50 новое ОСЗ	4/31 влево	1	12	-	1	14	10	1198
10/50 новое ОСЗ	5/52 вправо	1	12	-	1	13	9	1196
8/50 новое ОСЗ	51/25 вправо	36	31	-	45	32	-	1201
8/50 новое ОСЗ	50/23 влево	36	36	-	45	37	-	1200
8/50 новое ОСЗ	49/24 вправо	0	32	-	9	33	-	1207
8/50 новое ОСЗ	48/26 влево	0	35	-	9	36	-	1204
8/50 новое ОСЗ	56/28 вправо	0	37	-	9	41	-	1205
8/50 новое ОСЗ	57/30 влево	0	35	-	14	36	-	1206
8/50 новое ОСЗ	41/27 влево	15	27	-	25	28	-	1202
8/50 обновлённое «Викерс»	1207А/29 вправо	15	27	-	25	44	-	1199

Замену орудий «Рюрика» на новые удалось начать только в мае 1915 г., когда после окончания большого аварийного ремонта по устранению тяжёлых повреждений днища, полученных 1 февраля в ходе боевой операции, крейсер находился в Кронштадте. 1 и 2 мая, сразу по выходе из дока, его поставили к стенке Средней гавани и демонтировали старые 8" пушки «Викерс». Взамен установили семь 8"

орудий ОСЗ (№№ 41, 48, 49, 50, 51, 56, 57) и одно, исправленное на Обуховском заводе 8" орудие, изготовленное ранее «Викерс» (№ 1207 А). 10-дюймовые орудия крейсера были заменены уже после боя у Готланда 19 июня 1915 г. — «Рюрик» получил четыре орудия ОСЗ (№№ 2, 3, 4 и 5). Сведения о состоянии 10" и 8" артиллерии «Рюрика» перед началом кампании 1916 г. приведены в таблице.

## Броневая и конструктивная защита

Основу броневой защиты корпуса «Рюрика» составлял пояс по ватерлинии. Как это было присуще всем тогдашним тяжёлым артиллерийским кораблям британской школы, в пределах цитадели корабля (между наружными краями 10" башен) он состоял фактически из двух самостоятельных поясов один поверх другого. Верхний, перекрывавший участок борта между верхней и средней палубами, имел толщину 76 мм, нижний, нисходящий от уровня средней палубы до отметки 1,5 м ниже конструктивной ватерлинии (чему соответствовала осадка 7,93 м), состоял из плит толщиной 152 мм, а у нижней кромки толщина его уменьшалась до 102 мм. Толщина рубашки борта за обоими поясами в пределах цитадели составляла 22 мм, а оба они подкреплялись по всей высоте вертикальными Z-образными стойками 203 x 89 x 75 мм, расположенными через 610 мм (2 фута). Общая высота бортового бронирования цитадели (без бортовой брони 120-мм орудий) составляла 3650 мм.

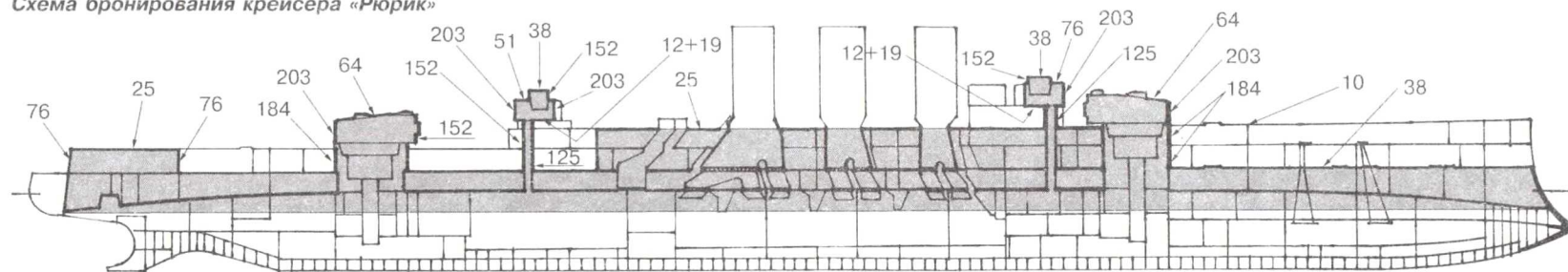
В оконечностях, за пределами цитадели, борт бронировался плитами толщиной 76 — 102 мм (в носу) и 76 мм (в корме), рубашка борта здесь имела толщину 19 мм. Броневые плиты подкреплялись Z-образными стойками 152 x 89 x 75 мм, рас-

положенными через 915 мм (3 фута), а на протяжении первых 6 м от форштевня и 13 м от кормы к середине корпуса расстояние между ними уменьшалось до 610 мм.

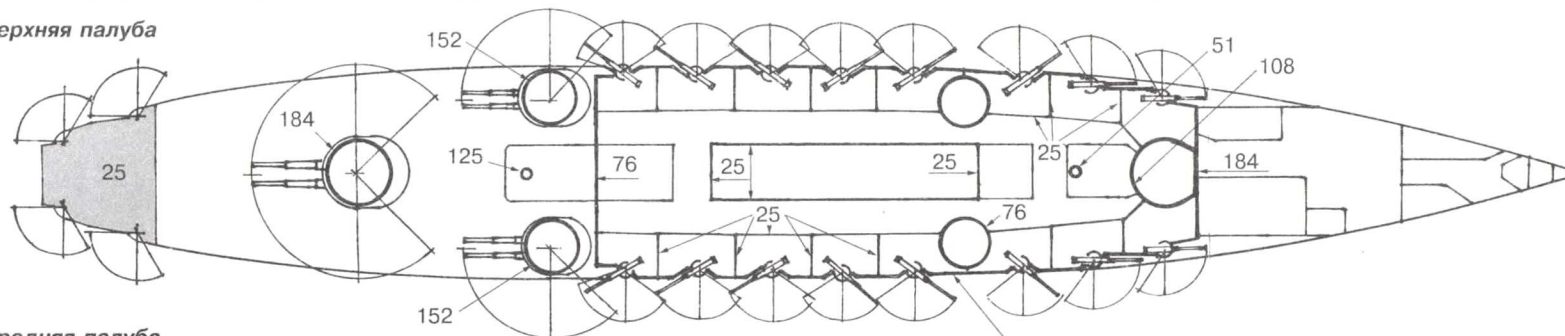
Участок борта в середине корпуса над верхней палубой, где располагались 120-мм орудия, также защищался 76-мм бронёй. Рубашка за ней отсутствовала, плиты соединялись между собой на стыковых планках, а к полубаку и верхней палубе крепились равнобоким угольником 114 x 114 мм. Аналогичную защиту с бортов имели и четыре 120-мм орудия в корме на средней палубе.

Вся вертикальная бортовая броня притягивалась болтами прямо к рубашке, без какой-либо деревянной подкладки. Болты изготавливались из мягкой стали, их расчётное количество составляло один болт на 0,65 м<sup>2</sup> поверхности броневой плиты. Водонепроницаемость в местах прохода болтов через рубашку обеспечивалась посредством чеканки люфтов кольцами из белой пеньки, пропитанной суриком, после чего болты затягивались через широкие стальные шайбы и резиновые прокладки. Внешняя поверхность обшивки за бронёй и внутренняя поверхность брони перед постановкой плит покрывалась толстым слоем густой смеси свинцового сурика и свинцовых белил.

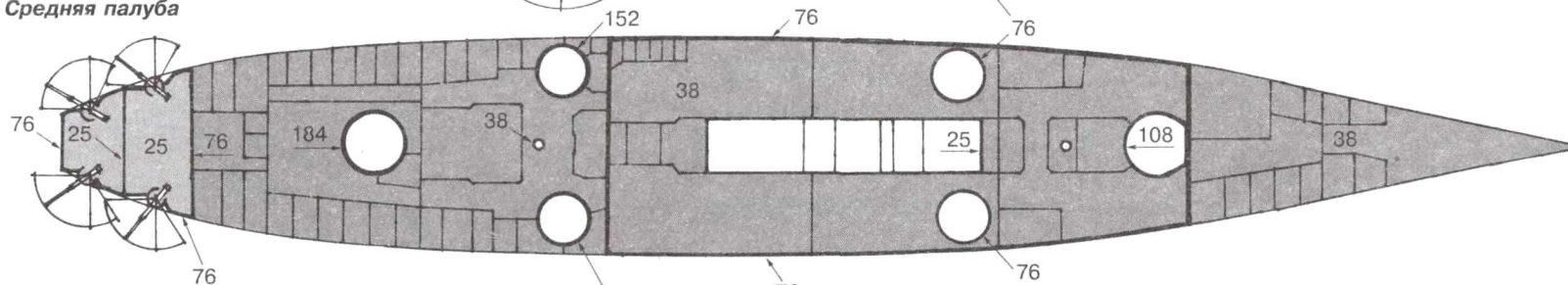
Схема бронирования крейсера «Рюрик»



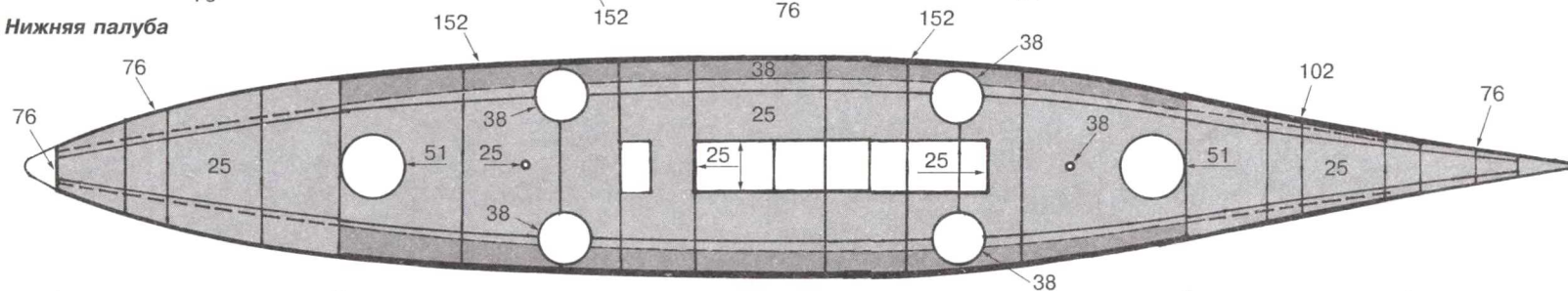
Верхняя палуба



Средняя палуба



Нижняя палуба



пояс по ватерлинии 76 мм

пояс по ватерлинии 152 мм

пояс по ватерлинии 102 мм

пояс по ватерлинии 76 мм



Горизонтальная защита располагалась в трёх уровнях — полубак над батареей 120-мм орудий имел толщину в 25 мм (настил на носу выполнялся из 10-мм листов), средняя палуба на всём протяжении, за исключением участка кормового каземата 38-мм (25 мм в корме), нижняя, как и полубак в середине корпуса, из плит в 25 мм. Скосы нижней палубы к нижней кромке бортовой брони имели толщину 38 мм — поверх отогнутого книзу края 25-мм нижней палубы накладывались листы в 13 мм. Помимо этого, бронировался плитой толщиной 25 мм участок верхней палубы над кормовой батареей. В местах пересечения горизонтальной защиты дымоходами устанавливались броневые колосники — сечением 25 x 102 (высота) мм в нижней палубе и 25 x 127 мм в средней, расстояние между ними составляло 65 мм.

В состав элементов внутренней броневой защиты входили продольные переборки на верхней палубе, отделяющие 120-мм орудия центральной бортовой батареи от внутреннего пространства под полубаком, толщина их составляла 25 мм. Такой же толщины были разделительные траверзы между орудиями. Броневую защиту корпуса дополнял наклонный кормовой траверз от верхней до нижней палубы в 76 мм, такую же толщину имел передний траверз кормовой батареи. В состав внутренней местной защиты входило также бронирование дымоходов (между полубаком и средней палубой), имевшее единую толщину 25 мм. Выполнялось оно из стали повышенного сопротивления.

Башни 10" орудий имели лобовую и бортовую броню в 203 мм, 152-мм тыльные плиты, 64-мм крышу и 76-мм подшивку свеса. Барбеты 10" башен были толщиной 184 мм в открытой части (над полубаком и средней палубой для носовой и кормовой башен соответственно), 108 мм у носовой башни далее вниз до средней палубы, и, наконец, 51 мм у обеих башен между средней и нижней палубами. Плиты барбетов на всю высоту от уровня башенного погона и выше соединялись между собой стальными шпонками, все нижележащие плиты скреплялись друг с другом пазовыми планками 380 x 25 мм. Там, где 184-мм плиты барбетов простирались ниже уровня опорных катков башни, они в качестве дополнительного крепления соединялись между собой в замок посредством выступа в одной плите в ответную выемку другой («в шпунт»).

8" башни бронировались вертикальными плитами толщиной 178 мм, крыша и подшивка свеса имели толщину 51 мм. Толщина барбетов составляла 152 мм «против незащищённого борта» (т.е. над полубаком для носовой пары башен и над

верхней палубой для кормовой), 76 мм (под полубаком/верхней палубой) и 38 мм (на протяжении от средней палубы до нижней). Броневые плиты барбетов выше венца горизонтальных катков также скреплялись шпонками, ниже этого уровня соединение броневых плит между собой выполнялись на пазовых планках толщиной 25 мм.

В качестве боевых командных пунктов крейсер получил «две броневые рубки совершенно нового типа в виде закрытых башен с узкими амбразурами в боковых вертикальных стенках вместо просвета между грибовидной крышей и цилиндрическими вертикальными плитами». В основном забронированном объёме рубок выделялись выгородки для дальномерных постов, верхняя часть которых приподнималась над крышей самой рубки. Толщина стен собственно рубок составляла 203 мм (плиты скреплялись вертикальными шпонками), крыши 51 мм. Толщина стен дальномерных выгородок равнялась 152 мм, крыши 38 мм. Пол выполнялся из маломагнитной стали в два слоя ( $12 + 19 = 31$  мм). Обе боевые рубки оснащались броневыми колодцами связи с помещениями под нижней палубой (носовая — с центральным постом). Толщиной стенок колодца была переменной — 125 мм (до полубака у носовой и до средней палубы у кормовой), 51 мм (между полубаком и средней палубой у носовой), 38 мм (ниже средней палубы у носовой), 25 мм (между средней и нижней палубой у кормовой). Первоначальным проектом «Виккерс» толщины элементов бронирования кормовой рубки предусматривалось меньшими, чем носовой и МТК своим распоряжением постановил уравнивать их.

Перед кампанией 1916 г. в кормовой боевой рубке была снята дальномерная рубка и заменена сплошной крышей толщиной 127 мм.

Все небольшие отверстия в броневых палубах (для вентиляции и т.п.) снабжались броневыми решётками из стальных брусков 76 x 38 мм на расстоянии 65 мм друг от друга и оборудовались дополнительно лёгкими водонепроницаемыми крышками, открывающимися вниз.

Особенностью конструктивной подводной защиты «Рюрика» была трюмная подводная переборка, простиравшаяся по всей длине цитадели крейсера. Толщина её составляла 38 мм, выполнялась она из стали повышенного сопротивления. Переборка подкреплялась вертикальными стойками из бульбовой стали 203 x 88 мм через шпацию (1219 мм); верхние и нижние концы стоек крепились к бимсам нижней броневой палубы и к обшивке днища соответственно.

## Боевая плавучесть и остойчивость

Требованиями технических условий на проектирование будущего броненосного крейсера оговаривалось, что частота расположения поперечных водонепроницаемых переборок, подразделяющих пространство между бортами на отсеки, должна была в случае подводного взрыва предотвращать распространение воды вдоль корпуса на расстояние более чем 15,2 м и возникновению крена более 11°. С этой же целью 38-мм трюмная продольная переборка не приближалась к наружному борту ближе чем на 3,3 м на всём её протяжении на глубине 3 м ниже конструктивной ватерлинии. Отсеки над броневой палубой имели частое подразделение переборками, что препятствовало распространению воды по корпусу при крене до 11°.

Помимо этой «пассивной» меры для борьбы с кренами были разработаны и «активные» меры, заключающиеся в быстром перепускании попавшей внутрь корабля воды для предотвращения опасных кренящих моментов от скопившейся на одном борту воды, угрожавших крейсеру опрокидыванием. Они прямо оговаривались в спецификации, как «особые меры к тому, чтобы в случае внезапного накренивания судна (в случае затопления нескольких бортовых отсеков) можно было быстро выпрямить его». Для этой цели проектом предусматривались четыре крупных отсека в оконечностях корпуса, снабжённых кингстонами диаметром 762 мм, которые позволяли в течение 30 секунд приёмом 364 т забортной воды в два отсека одного борта создавать крен в 6,5°. Заполнением двух отсеков в любой оконечности корабля создавался дифферент в 1,5 м на нос или корму. Диаметр этих кингстонов, составлявший согласно первоначальному проекту 305 мм, было решено увеличить до 762 мм уже в ходе строительства корабля. Ручные приводы этих кингстонов были дублированы механическими с двумя электродвигателями на каждом из них, включаемыми из специального трюмного поста на нижней броневой палубе. Это усовершенствование вызвало добавочный расход нагрузки в 5,6 т.

В литературе по истории кораблестроения авторство в разработке вопроса боевой плавучести и остойчивости «Рюрика», а также в создании его мощной системы спрямления крена, обычно принято отводить выдающемуся кораблестроителю А.Н. Крылову, который и до, и после Русско-японской войны много работал над разработкой проблемы. Не отрицая его вклада в разработку теоретических основ

этого вопроса, упомянем, что Крылов, заведующий в период проектирования нового крейсера Опытным бассейном МТК, формально окончательных решений по конструкции «Рюрика» принимать не мог, хотя, несомненно оказал на их выбор значительное влияние. Вопросу остойчивости и плавучести тяжёлых кораблей в русском флоте после цусимского разгрома придавалось особое значение, поскольку гибель в бою трёх новейших броненосцев типа «Бородино» от опрокидывания вызвала к разработке исчерпывающих мероприятий на будущее.

Между аварийными резервуарами в оконечностях «Рюрика» имелось 14 бортовых отсеков (по семь с каждого борта, они использовались под угольные ямы), которые соединялись с соответствующими отсеками противоположного борта тремя проточными каналами — льялами. Эти льяла образовывались двумя смежными водонепроницаемыми шпангоутами с расстоянием между ними в одну шпацию (на шп. 116 — 118, 130 — 132, 156 — 158), благодаря которым затопление угольных ям по одному борту могло сопровождаться автоматическим затоплением ям противоположного борта. Подобное решение о возможности автоматического перепуска воды из повреждённых бортовых отсеков одного борта в симметричные отсеки противоположного борта было явно инспирировано успехом меры, предпринятой на пережившем Цусиму броненосце 2-й Тихоокеанской эскадры «Орёл» по инициативе его корабельного инженера В.П. Костенко и трюмного механика Н.М. Румса. Конструктивно на «Орле» она заключалась в создании в отсеках двойного борта системы подконтрольных переменных грузов (объёмов воды — запасной котельной и просто забортной), перемещение которых — откачка за борт или перепуск самотёком в пределы двойного дна и отчасти на другой борт — уравновешивало поступившую в результате боевых повреждений воду и компенсировало возникший крен. В ходе сражения «Орёл» эффективно боролся с помощью этой импровизированной системы с кренами и, во многом благодаря ей, уцелел в этом фатальном для русской эскадры сражении.

Каждый бортовой отсек на «Рюrike» из 14 был оснащён индивидуальным кингстоном затопления диаметром 254 мм, посредством которого весь отсек мог быть затоплен за 5 минут. Помимо этого, на крейсере предусматривалась развитая система перепуска воды с верхней и средней палуб, а также со скосов нижней



в трюм, где для её откачки имелось 12 мощных водоотливных турбонасосов.

Все эти меры должны были эффективно предотвратить опасность возникновения значительных кренов в боевой обстановке. С учётом же того, что орудийные порты противоминной артиллерии были подняты над конструктивной ватерлинией на 4,5 м, так что они входили в воду только при крене 22°, «Рюрик» в отношении боевой остойчивости почти вдвое превосходил «Бородино», будучи ненамного больше него по водоизмещению.

В.П. Костенко, служившему в период строительства «Рюрика» в МТК и командированному вскоре в Англию в качестве наблюдающего за строительством крейсера, поручили проведение полного расчёта живучести корабля. Он вспоминал: «Произведённые мной расчёты непотопляемости крейсера «Рюрик» были основаны на применении табличных форм, к тому времени уже опубликованных А.Н.

Крыловым. Эти расчёты подтвердили, что живучесть крейсера «Рюрик» была обеспечена значительно лучше, чем предыдущих боевых линейных кораблей типов «Пересвет» и «Бородино». Этому в высокой степени содействовала та ясность в вопросах непотопляемости кораблей, которая была достигнута на основе теоретических и экспериментальных исследований живучести кораблей путём простых и наглядных методов расчёта, которые были введены в практику русского кораблестроения по инициативе А.Н. Крылова».

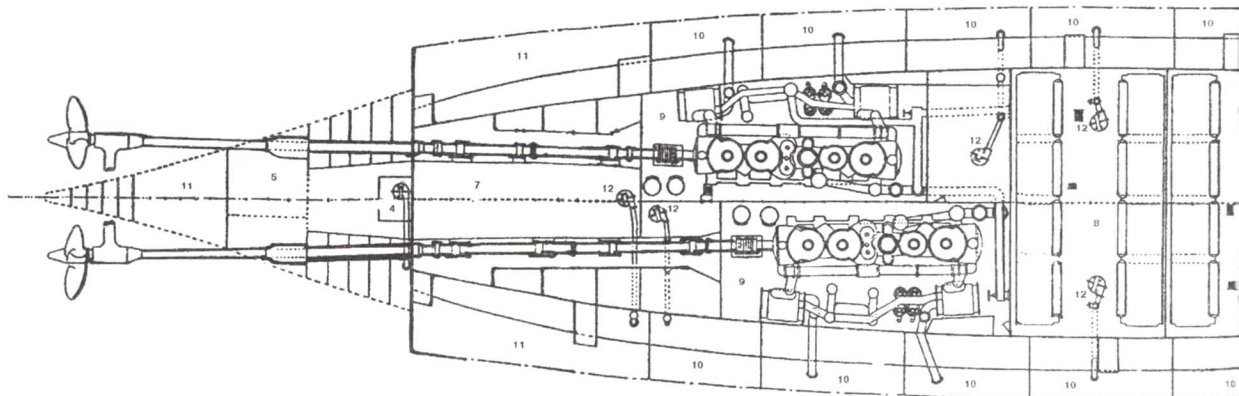
Английские кораблестроители, имевшие возможность подробно ознакомиться с особенностями конструктивной системы обеспечения живучести и непотопляемости «Рюрика», уже во время постройки корабля отмечали, что эти его решения, а также система затопления и орошения погребов, опережали тогдашние аналогичные устройства Королевского флота.

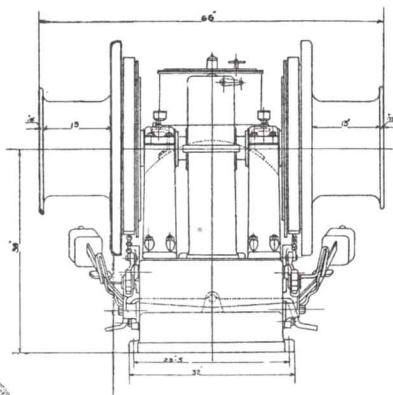
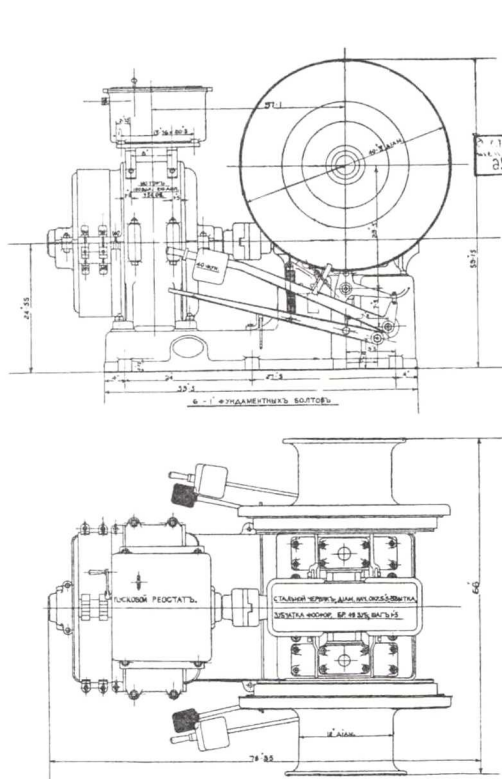
## Механическая установка

Машинно-котельная установка «Рюрика» была выполнена полностью в соответствии с тогдашними предпочтениями МТК — в её состав входило два комплекта вертикальных четырёхцилиндровых паровых поршневых машин тройного расширения и 28 водотрубных котлов системы Бельвиля. Котлы размещались по четыре в ряд в четырёх поперечных котельных отделениях (по восемь в трёх последних и четыре в носовом) и обслуживались тремя цилиндрическими дымовыми трубами. Машины и их вспомогательные механизмы располагались в двух больших отсеках, разделённых

водонепроницаемой переборкой в диаметральной плоскости. Интересно, что отсеки главных механизмов были несколько смещены по длине корпуса друг относительно друга — причина этого решения заключалась в габаритах паровых машин, установить которые в параллельных отсеках в отведённом месте корпуса не представлялось возможным. Полученные в результате подобного смещения объёмы в торцах машинных отделений были удачно использованы в качестве отсеков электрогенераторов. Интересной особенностью машин «Рюрика» было также то, что винты корабля вращались вовнутрь, как это преимущественно практиковалось в британском флоте, а не наружу, как это было принято в русском, и МТК, проявив изрядную твёрдость при заказе артиллерийской части по российс-

**План трюма:** 1 — шкиперские запасы; 2 — канатный ящик; 3 — артиллерийский арсенал; 4 — выгородка турбонасоса; 5 — провизионная кладовая; 6 — минная кладовая; 7 — артиллерийский погреб; 8 — котельное отделение; 9 — машинное отделение; 10 — угольные ямы; 11 — дифференциальные отсеки; 12 — водоотливные турбины.





— БРОНЕНОСНЫЙ КРЕЙСЕР "ЮРИКЪ" —  
— ОДНОТОПНАЯ ЛЕБЕДКА ДЛЯ ПОГРУЗКИ УГЛЯ —  
— ОБЩЕЕ УСТРОЙСТВО —

ханическая установка никогда не давала повода для нареканий со стороны машинной команды.

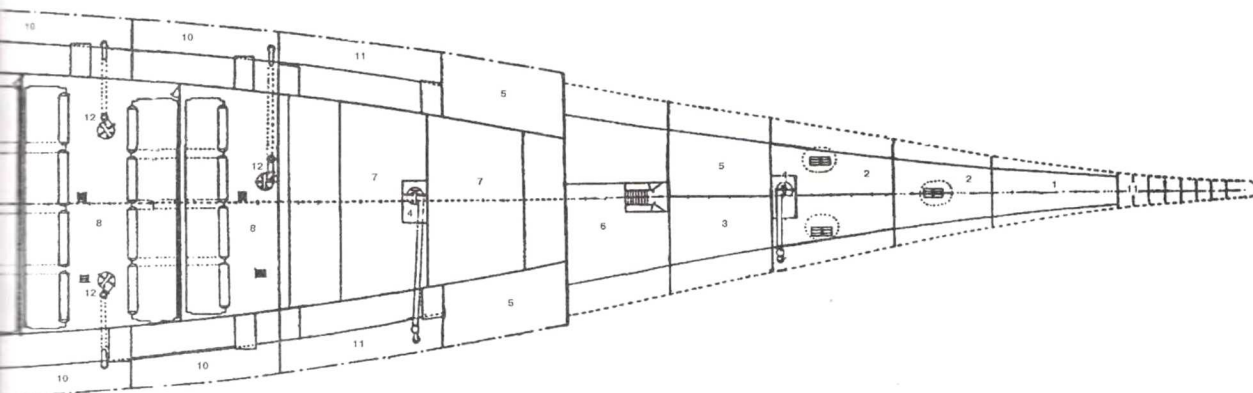
Нормальный запас топлива равнялся 1200 т, полная вместимость угольных ям составляла 2000 т. Для погрузки угля применялись лебёдки грузоподъёмностью 1 т. Нефть хранилась в междудонном пространстве на протяжении 100 — 130 шп., питательная вода для котлов также в междудонье на протяжении 132 — 170 шп.

По расчётам МТК дальность плавания крейсера составляла — 21-узловым ходом 2568 и 1490 миль при запасе угля соответственно в 2000 и 1200 т и 10-узловым — соответственно 4290 и 2490 миль.

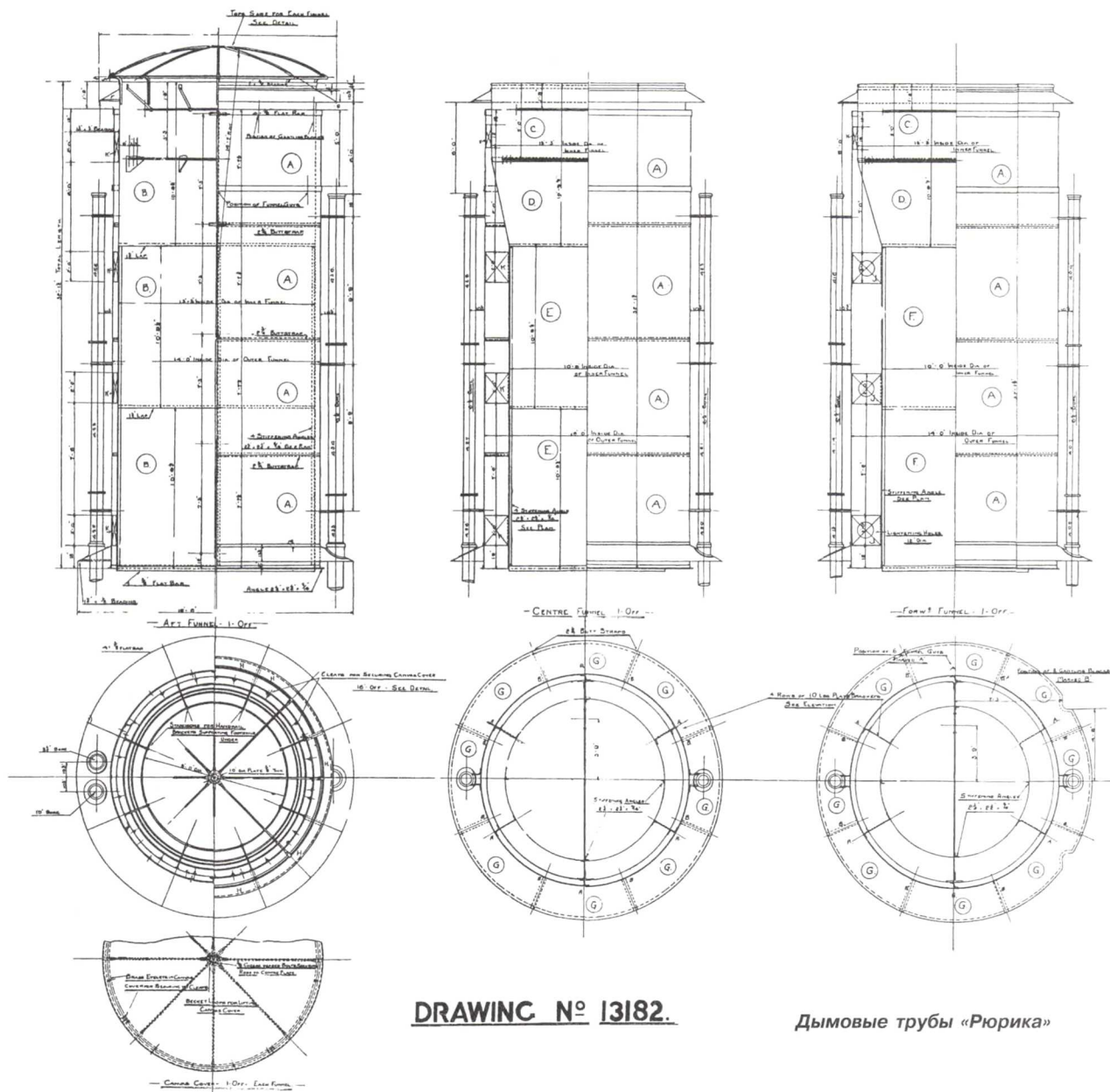
Говоря о машинной установке «Юрика», следует подробнее остановиться на вопросе о том, почему этот крупный крейсер, сочетавший в своей конструкции немало прогрессивных новшеств по опыту Русско-японской войны и вошедший в строй уже в эпоху «дредноутной революции», так и не получил одного из важнейших достижений этой эпохи перемен —

ким стандартам, не стал настаивать на подобном в отношении винтов.

На пробе 8 — 9 сентября 1907 г. крейсер успешно прошёл оговоренные спецификацией 10-часовые испытания на полный ход (21 уз.), а затем 10 сентября — 3-часовые испытания на полный ход при действии 3/4 всех котлов (21 котёл) с наддувом воздуха в котельные отделения. Наибольшая развитая кораблём во время ходовых испытаний скорость равнялась 21,43 уз. при 143 об/мин и мощности 20591 л.с., что почти на 900 л.с. превысило контрактную (19700 л.с.). В дальнейшем в ходе всей службы крейсера его ме-







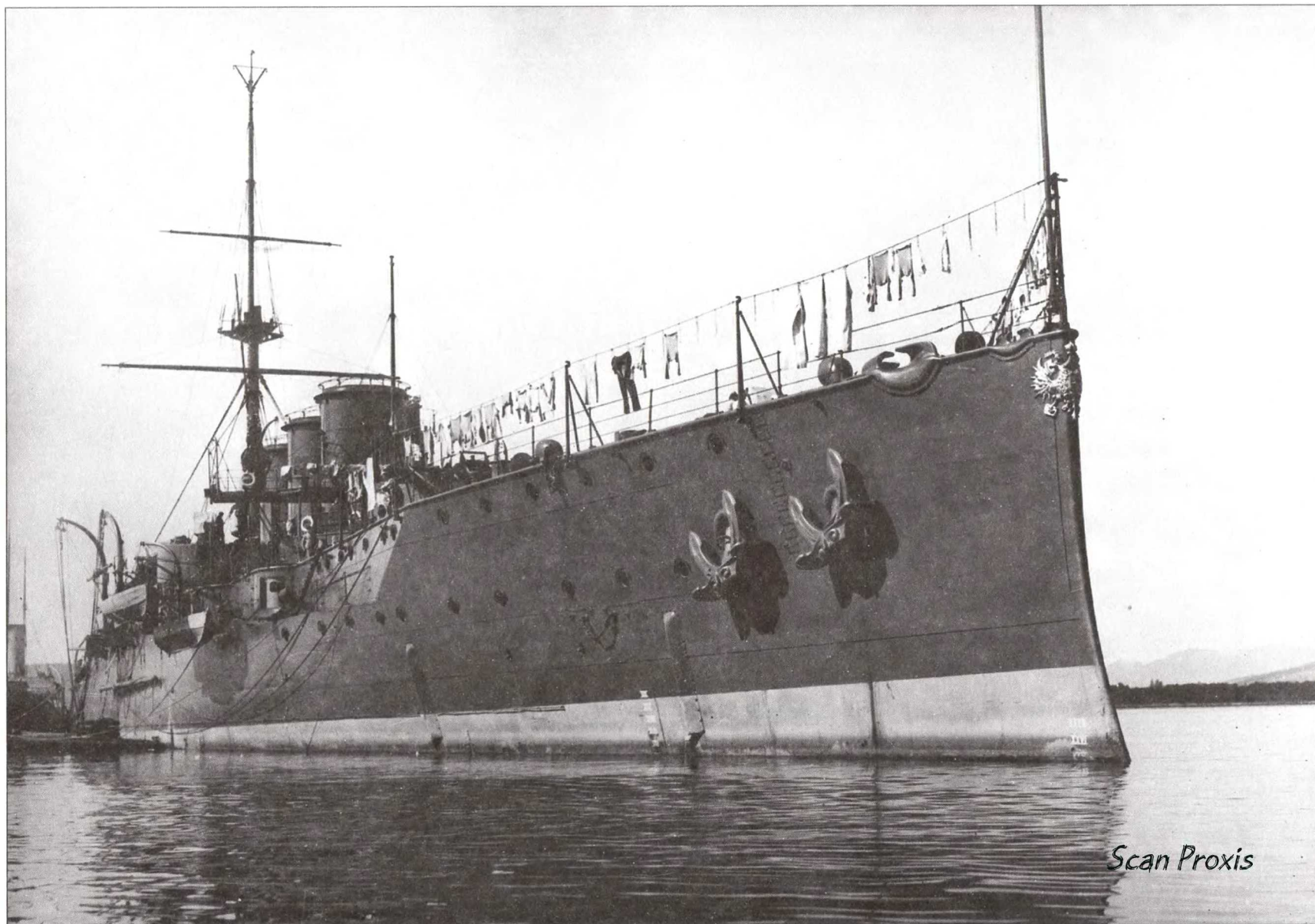
**DRAWING № 13182.**

**Дымовые трубы «Рюрика»**

турбин вместо паровых поршневых машин.

При рассмотрении документов, относящиеся к выбору типа двигательной установки для «Рюрика», можно условно выделить три периода, когда определялась конструкции корабля и, соответственно, тип его главных механизмов. Начало первого периода — выработка основных примерных характеристик и последующее установление тактико-технических требований — условно обозначается летом 1904 г., когда И.Г. Бубнов и Д.В. Скворцов начали по заданиям МТК разработку броненосно-

го крейсера-прототипа. Этот этап завершился 31 мая 1905 г. утверждением эскизного проекта компании «Виккерс», составной частью которого были поршневые машины традиционного типа. Никакого иного типа главных механизмов на тот момент быть не могло, поскольку экспериментами с турбинами на нескольких миноносцах и лёгком крейсере «Аметист» пристально занимались лишь в британском флоте, эту деятельность далеко не афишировавшим. Оснащение же турбинами нескольких трансатлантических пакетботов частных компаний («Кармания» и



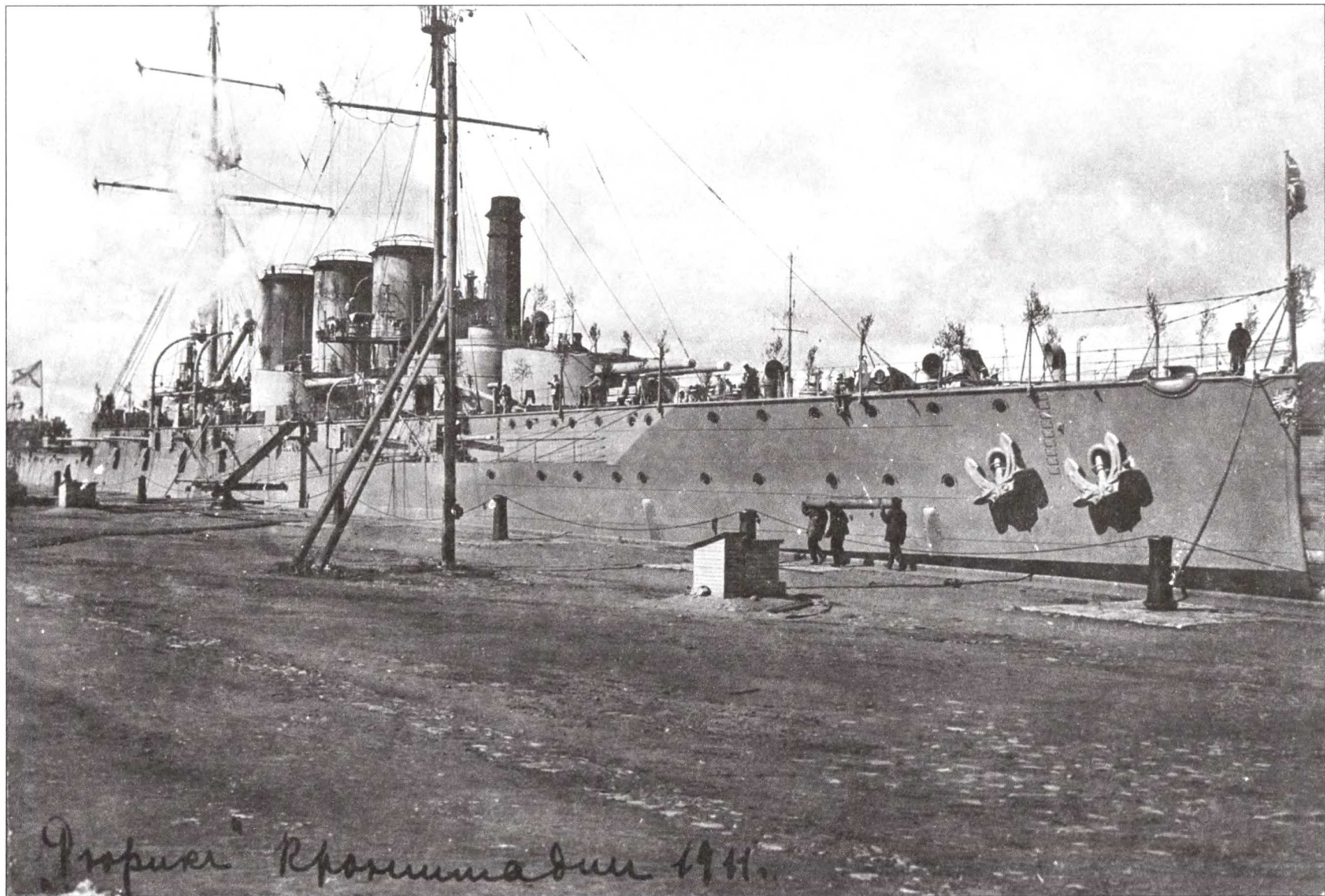
«Рюрик» в Шотландии, за месяц перед его уходом в Россию, 1908 г. Тихая идиллия солнечного дня подчеркивается полным отсутствием какого-либо действия на корабле, гладью реки Клайд и мирно сохнущим матросским бельем, развешенным на бортовом тентовом леере бака





Вид на бак крейсера «Рюрик». Фотография сделана в Северном море, во время перехода корабля после его постройки из Англии в Россию. Сентябрь 1908 г.

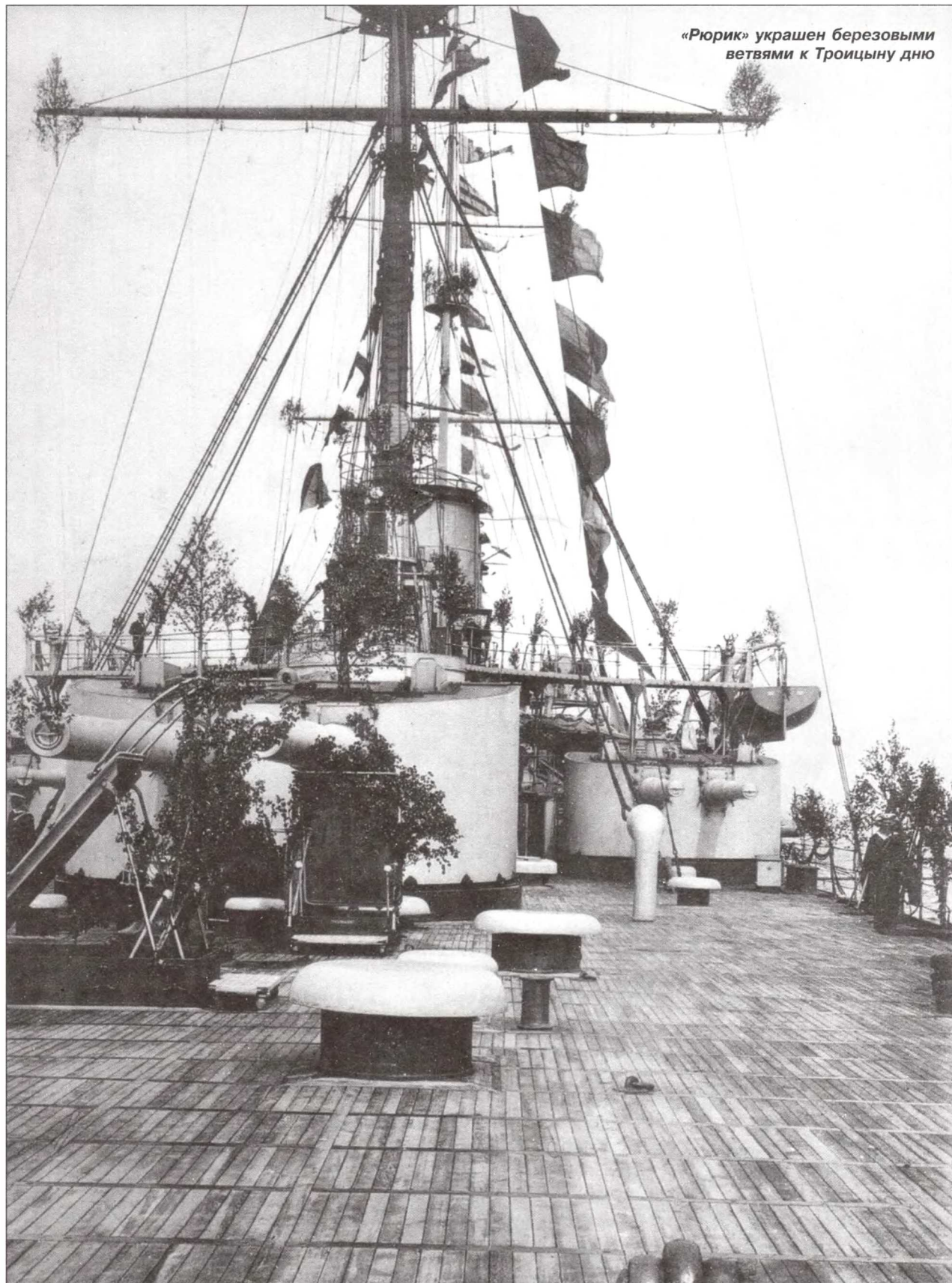




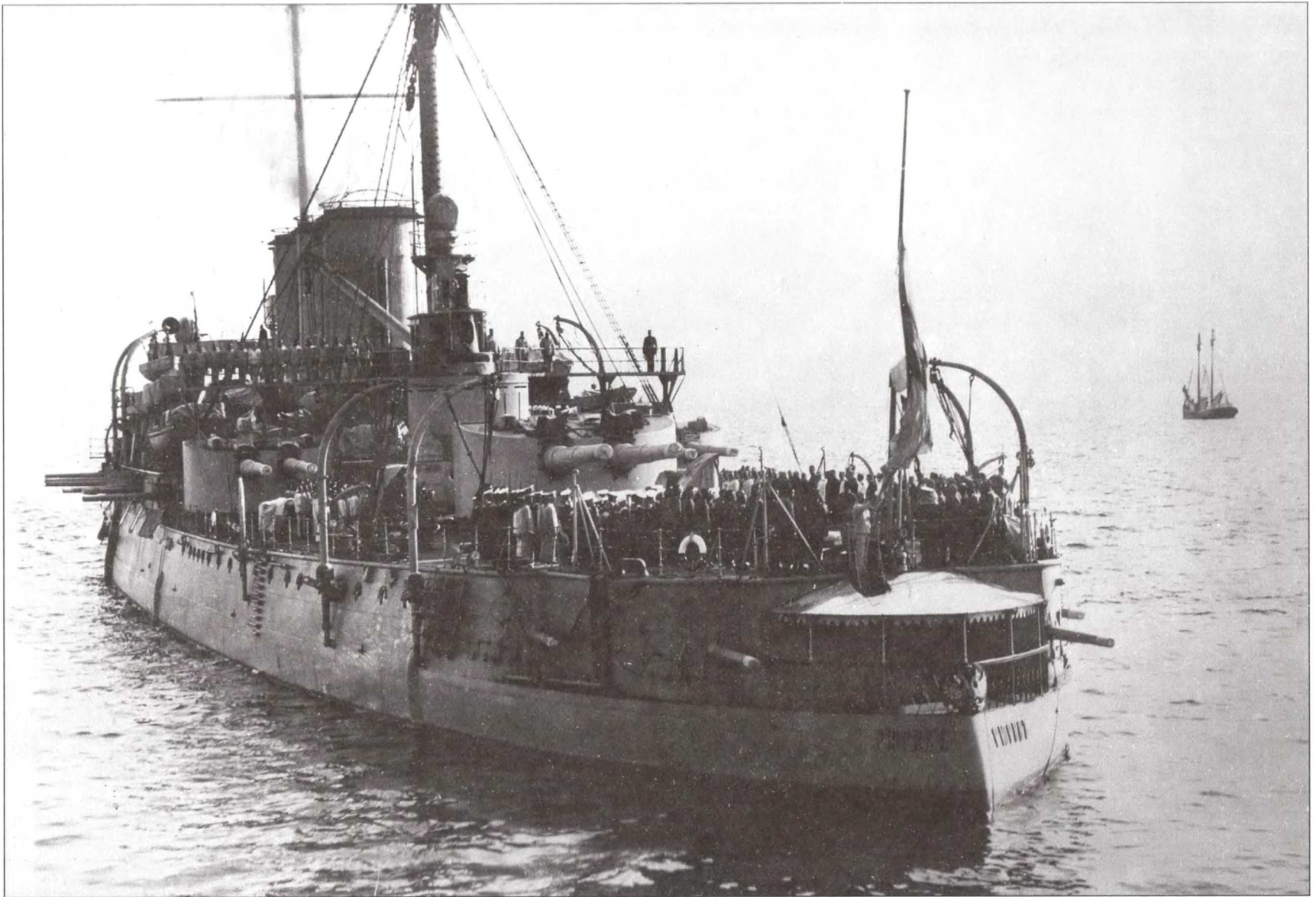
«Рюрик» в Александровском доке Кронштадта, во время исправления вмятин в наружной обшивке после касания грунта (начало июня 1911 г.)



*«Рюрик» украшен березовыми  
ветвями к Троицыну дню*

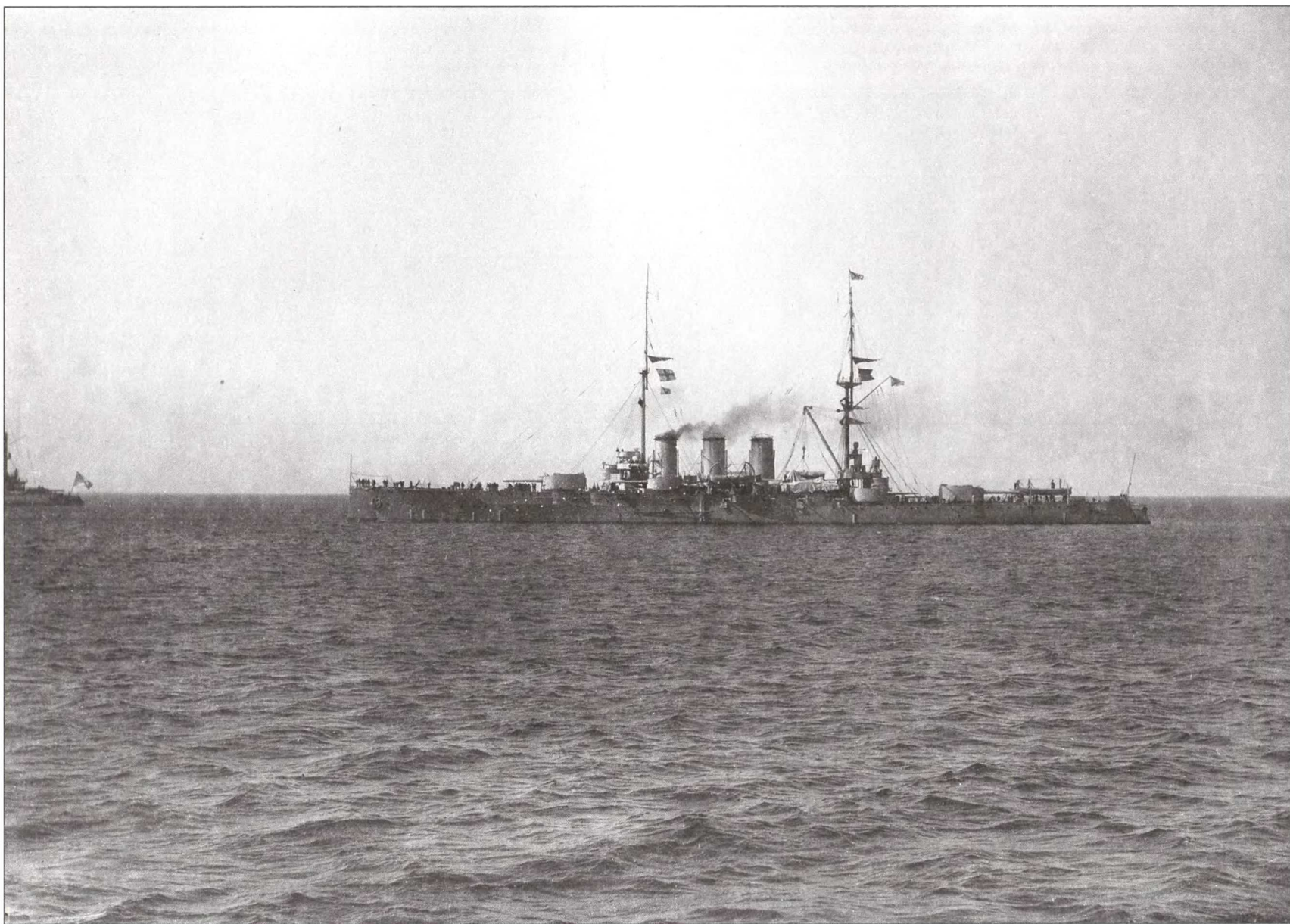




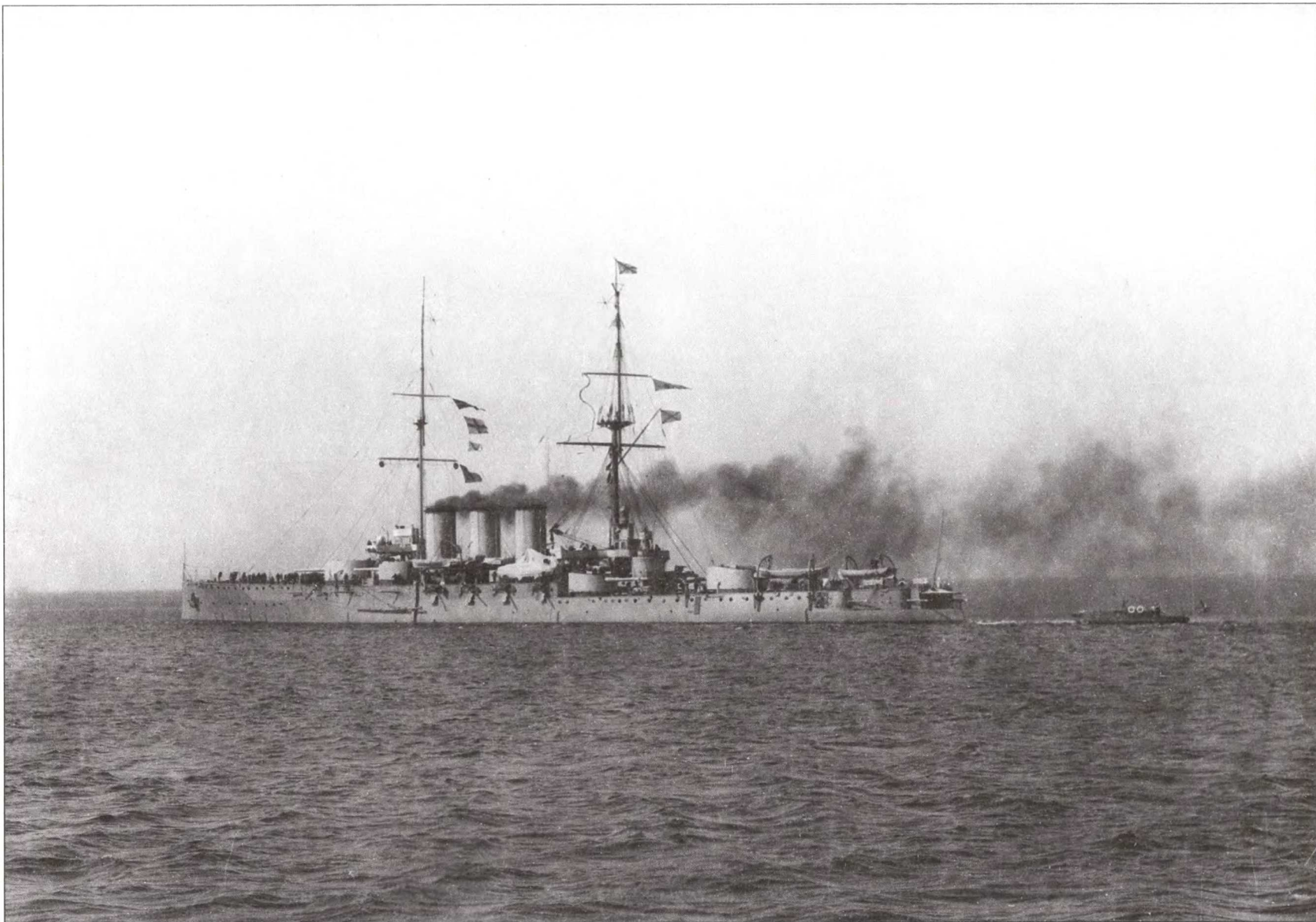


Редкая фотография, запечатлевшая утреннюю церемонию подъема флага на «Рюрике», 1912г. Вся команда, включая офицеров (за исключением часового у флагштока, оркестра, исполняющего гимн, и караула подле 10" башни), стоит с непокрытыми головами. На крыле кормового мостика в четком строю застыли сигнальщики крейсера. Все матросы, не расписанные по дежурствам, уже облачены в рабочее платье, ожидая последующего развода на судовые работы по распоряжку





*«Рюрик» на Ревельском рейде, 1912 г. На крейсере готовят к спуску моторный катер для своза на берег назначенных в увольнение матросов, собравшихся на шкафуте за 8" башней. На баке боцманская команда окатывает водой из шлангов становой якорь левого борта*

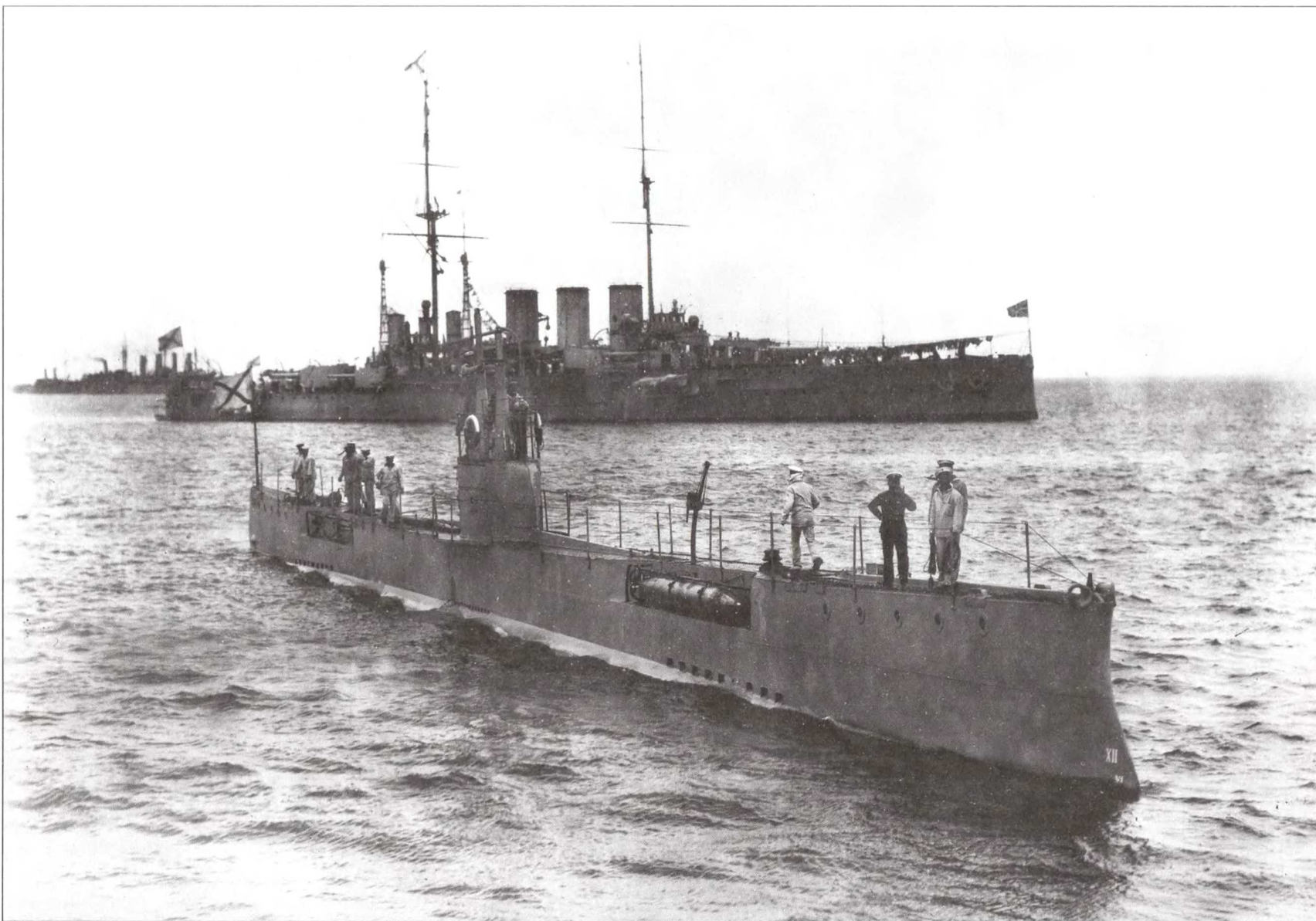


«Юрик» на Ревельском рейде, 1912 г.



«Рюрик» на малом ходу у Ревеля, 1912г.





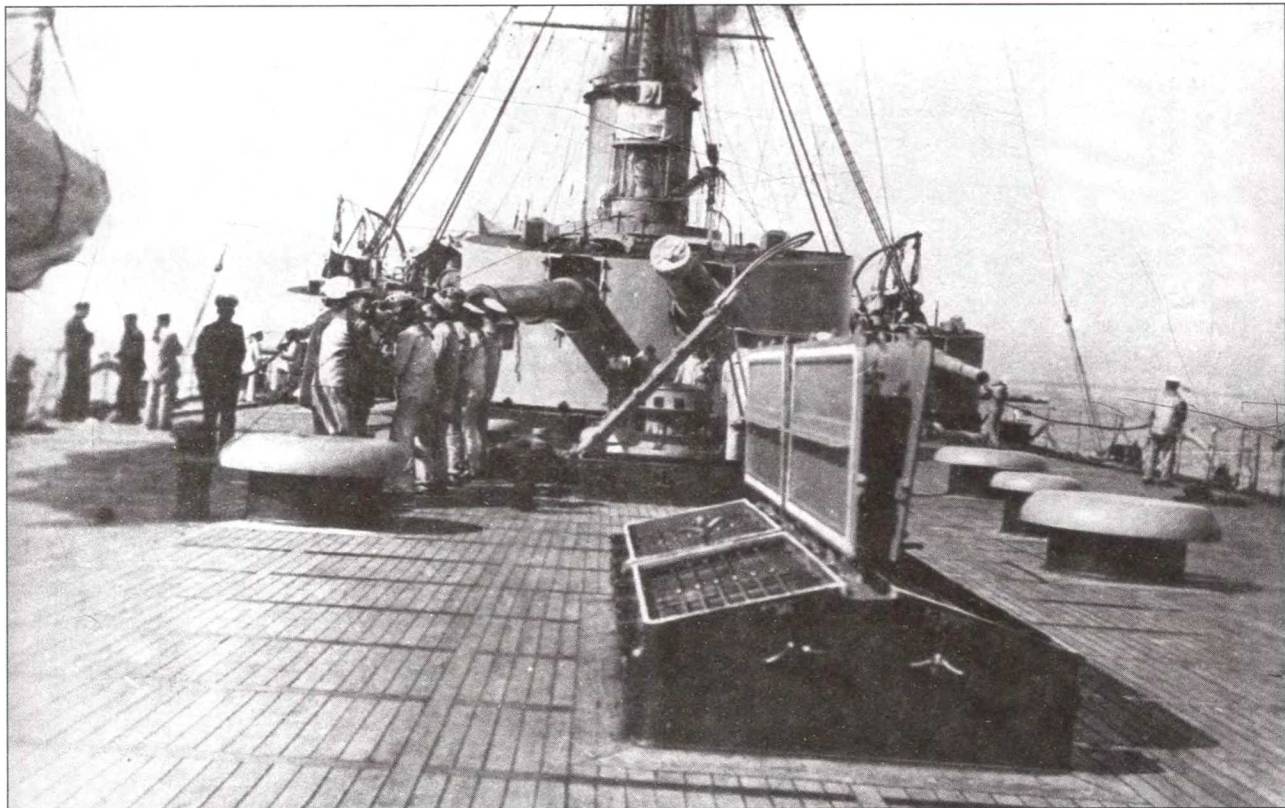
Эта фотография, сделанная в 1913 г., может служить почти классической иллюстрацией возрожденного после Цусимы Балтийского флота. На переднем плане — подводная лодка «Акула», в центре — массивный силуэт «Рюрика», за ним — мачты и трубы линкора «Император Павел I», слева вдали — крейсера «Баян» и «Паллада». На «Рюрике» хорошо видно вывешенное для просушки на бельевых леерах рабочее платье команды



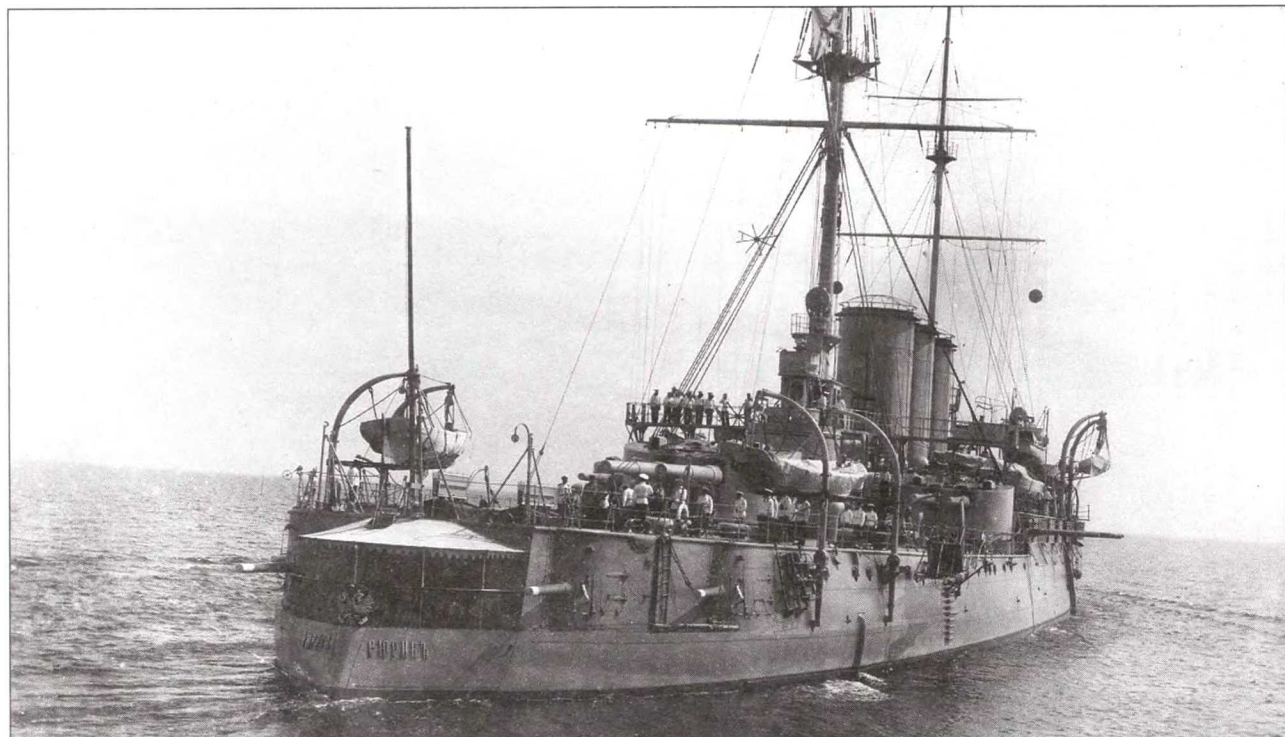


Чистка 8" орудия на «Рюрике»



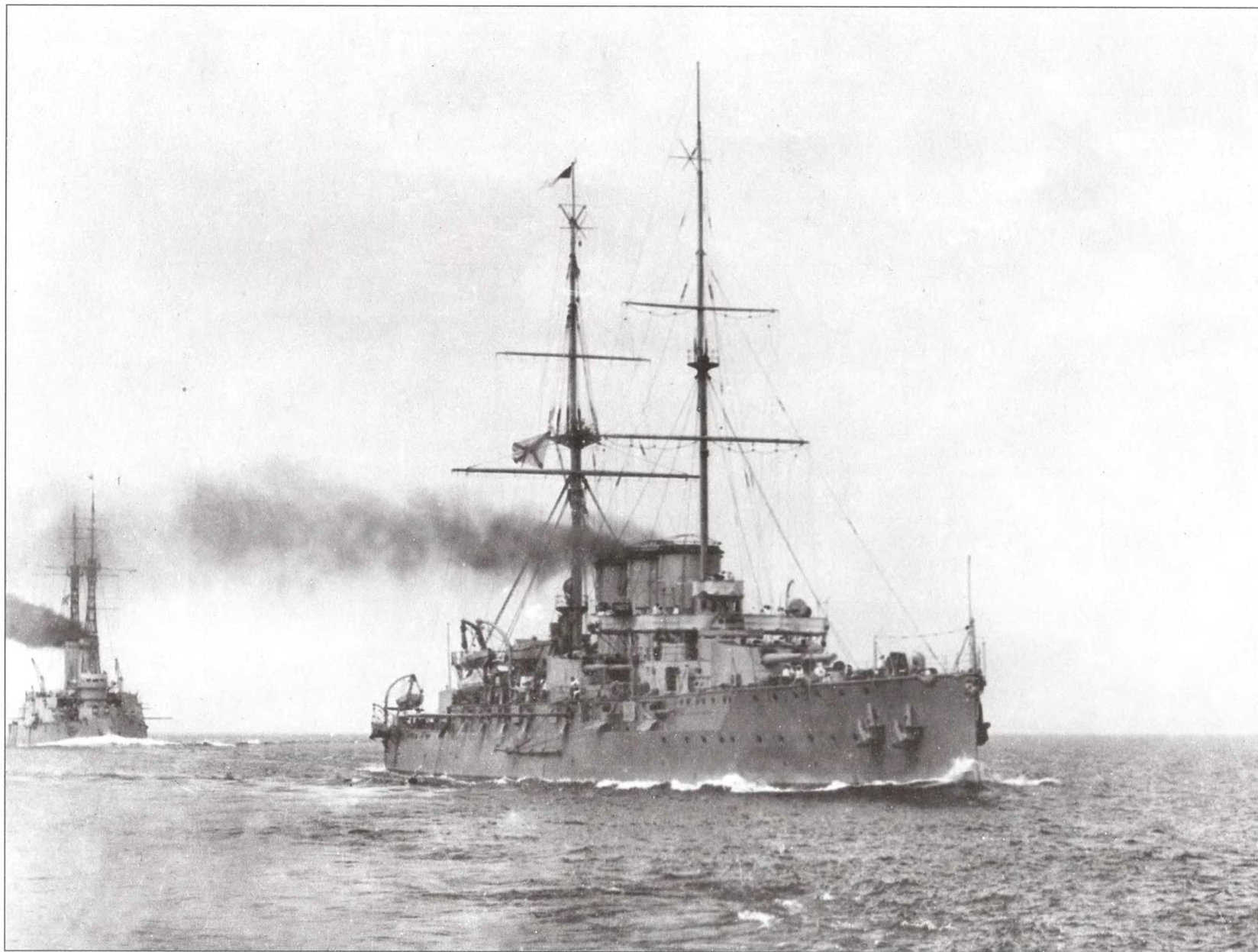


Артиллеристы «Рюрика» дружными усилиями банят ствол правого 10" орудия в кормовой башне. На переднем плане — световой люк адмиральского салона с крышками, поднятыми для его проветривания



Броненосный крейсер «Рюрик» на маневрах МСБМ 4 июля 1913 г. На юте корабля Николай II в сопровождении адмиралов Н.О.Эссена и И.К.Григоровича. Этот снимок, сделанный с борта эскадренного эсминца «Охотник», сегодня во многом воспринимается как образ Российского императорского флота, уходящего в вечное плавание...



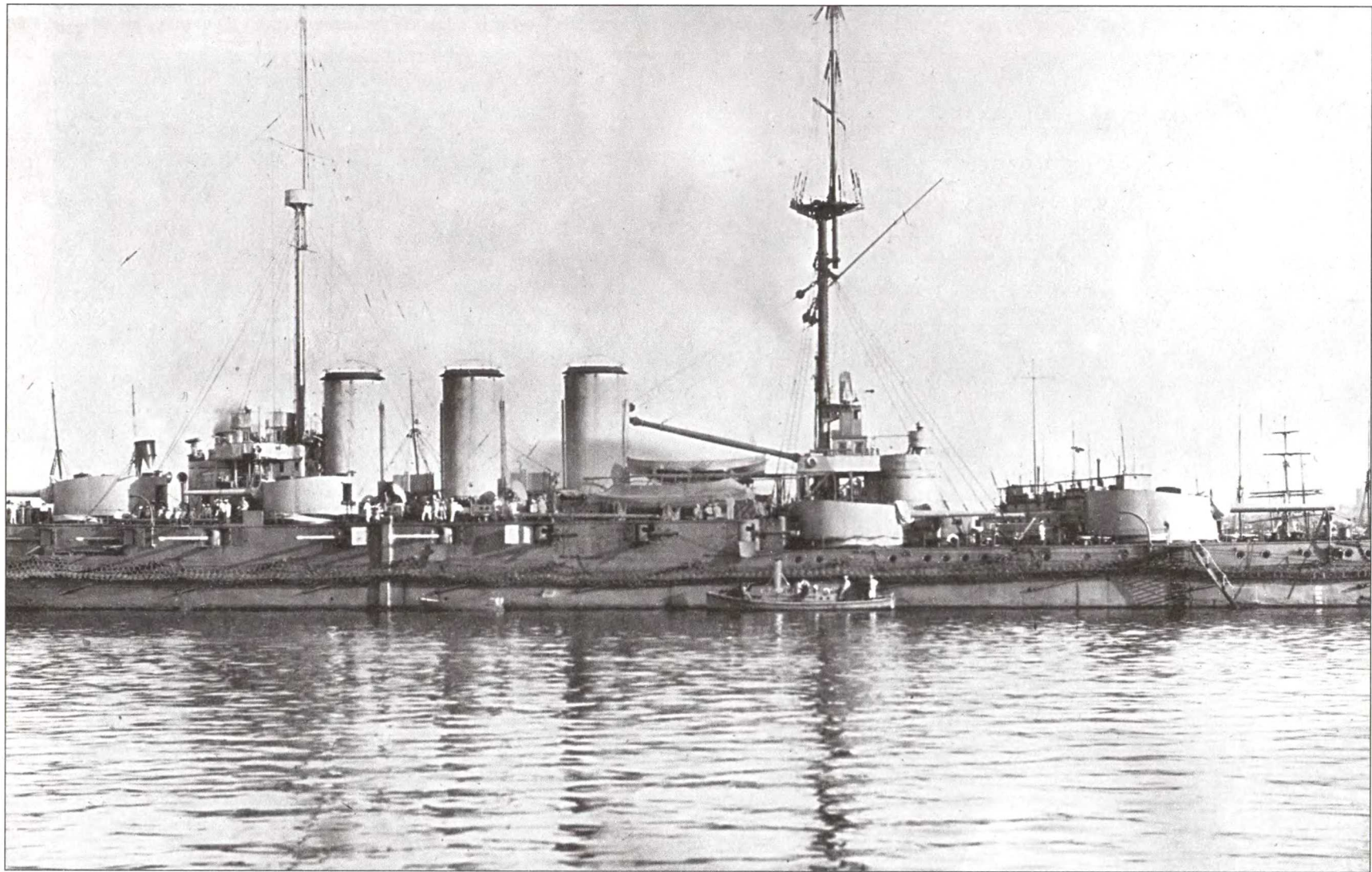


*«Рюрик» под брейд-вымпелом императора Николая II ведет колонну линкоров МСБМ на учебные стрельбы, 1913 г.*



*Прибытие Николая II на броненосный крейсер «Рюрик» для участия в маневрах флота, 4 июля 1913 г. Поднявшись на борт, царь здоровается с командующим МСБМ вице-адмиралом Эсеном*



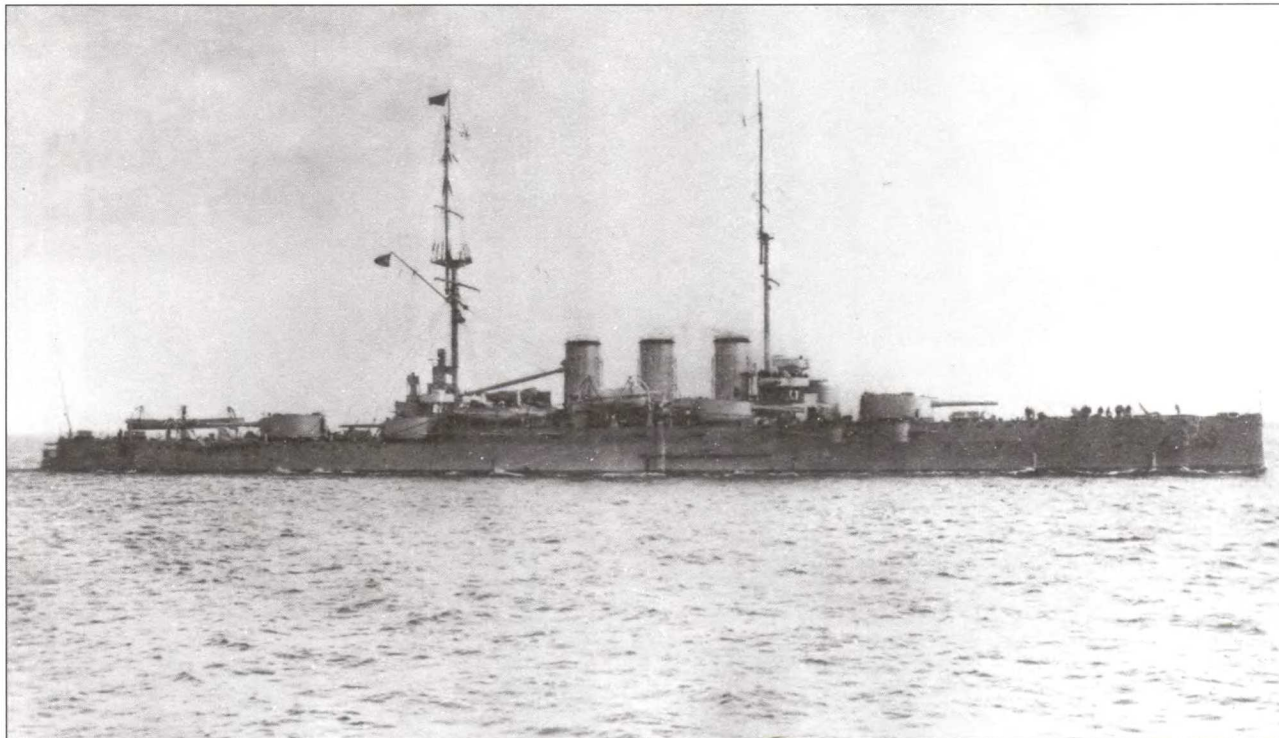


«Рюрик» в 1915 г.

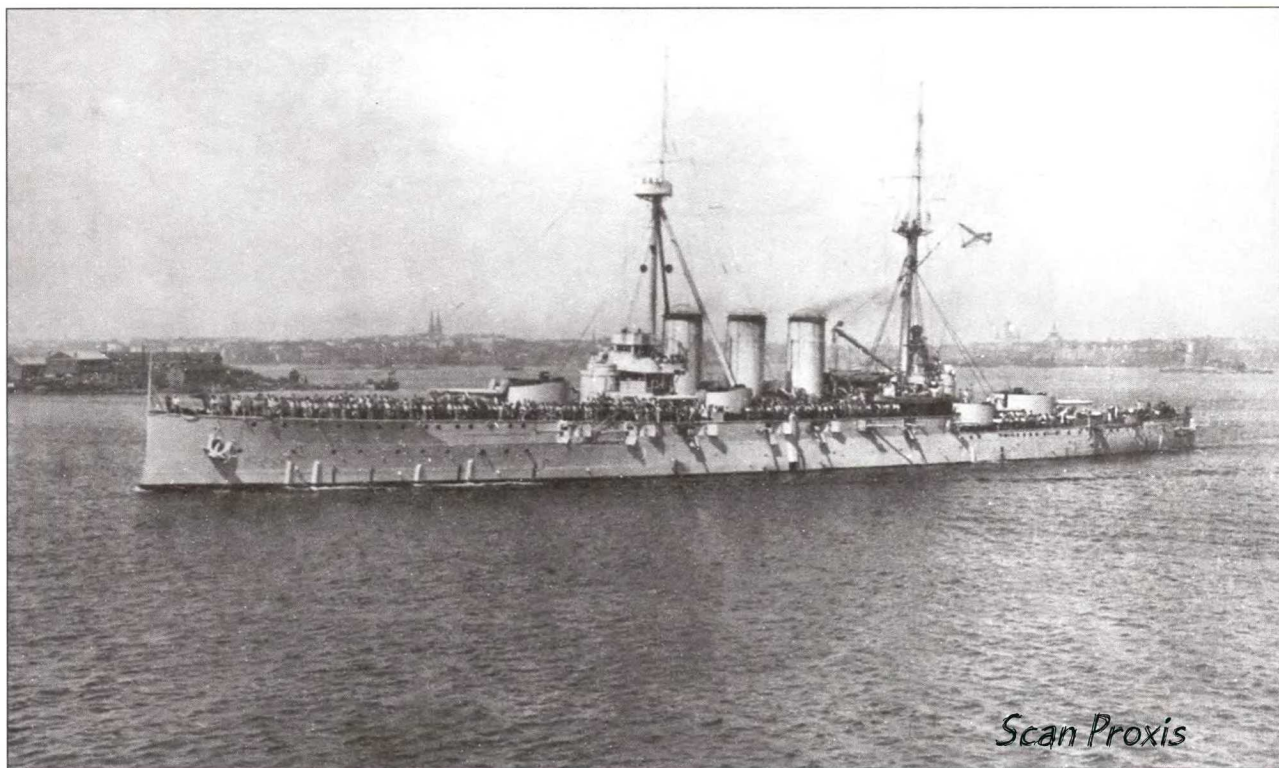


«Рюрик» в белой окраске на зимовке в Ревеле, зима 1915/1916 гг. Носовой каземат правого борта закрыт ящиком-«тепляком» — там происходит ремонт 120-мм орудия и его бортовых ставень

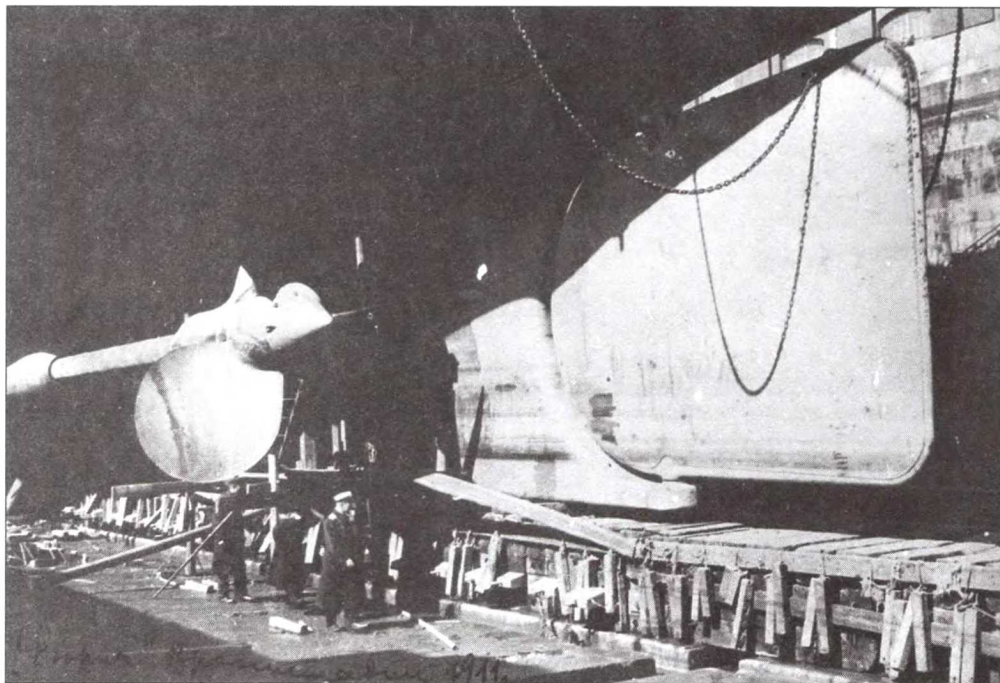




«Рюрик» под флагом начальника 1-й бригады крейсеров контр-адмирала М.К.Бахирева на малом ходу у Лапвика



«Рюрик» на малом ходу у Ревеля, кампания 1917 г. Фок-мачта оборудована ногами-подпорами, на крышах 10" башен установлены дальномеры, на баке и юте установлено по одному «противоаэропланному» орудью (в чехах). Команда столпилась на верхней палубе в предвкушении скорого отдыха и увольнения в город



**Балансирный руль и винт левого борта «Рюрика». Снимок сделан во время докового ремонта крейсера в Кронштадте в начале июня 1911 г.**

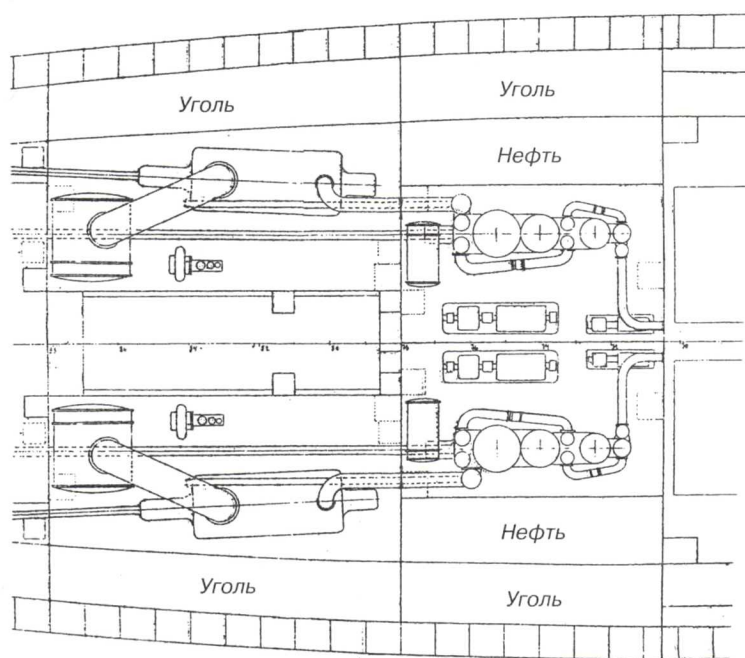
«Вирджиния», 1901 — 1902 гг.) на мнение военных моряков особого влияния не оказало.

Следующий этап создания «Рюрика» — разработка и утверждение детальных чертежей, начало сборки корпуса на стапеле, заказ всех механизмов, устройств и систем — уже характеризуется началом попыток постановки вопроса об оснащении будущего крейсера турбинами. Самые ранние из них, как следует из недавних публикаций, относятся к началу осени 1905 г, когда (несомненно, по инициативе кого-то в руководстве Морского министерства) компании был сделан запрос об оснащении будущего «Рюрика» механизмами нового типа. На это Захаров, курировавший постройку крейсера, ответил, что немедленно отправляется в Лондон, чтобы как-то помочь делу. Однако, отвечал он, по его мнению заменить применённые в проекте машины турбинами «будет совершенно невозможно, потому что корабль в таком случае должен быть сделан или длиннее, или шире, чтобы вместить турбины, а также вследствие перемены центра тяжести форма судна должна быть изменена, а это означает, что работа, сделанная до сих пор, будет бесполезна». Этот хитроумный ответ многое объясняет в позиции фирмы — британцы отнюдь не стремились в данном случае «расшибаться в лепёшку» перед русским заказчиком; их главным стремлением было побыстрее построить и получить расчёт за крупный корабль, деталильные чертежи которого уже согласовывались в МТК,

а корпус быстро рос на стапеле. Особый оттенок в данную ситуацию привносит тот факт, что в этот период фирма уже начала изготовление турбиной установки для «Дредноута», однако в документах нет даже намёка на то, что она хотя бы информировала русских об этом.

На консервацию ситуации с паровыми машинами «Рюрика» прежнего типа на этом этапе прямым образом повлияла и позиция 62-летнего морского министра вице-адмирала А.А. Бирилёва, который только два месяца как был назначен царём на должность. На фоне Цусимы, «Потёмкина» и сентябрьских волнений под боком у столицы — в главном городе Великого княжества Финляндского Гельсингфорсе — он был явно не расположен рисковать ещё и успехом постройки крупнейшего крейсера флота, санкционируя его переоборудование на мало кому ведомые тогда турбины. Исполняющий должность начальника ГМШ вице-адмирал А.А. Вирениус писал 12 сентября 1905 г. петербургскому представителю «Виккерс» для передачи Захарову, что морской министр принял решение «продолжать постройку крейсера «Рюрик» по утверждённым чертежам и с поршневыми механизмами, как было предположено». Можно сделать вывод поэтому, что отныне переоснащение крейсера с поршневых на турбинные механизмы во время его строительства переходило в разряд нереального. Следует, однако, признать, что осторожничали адмиралы достаточно обоснованно — до триумфального трансатлантического про-





**Проект комбинированной машинной установки «Рюрика» инженера В.Л.Татарина, апрель 1909 г.**

бега «Дредноута» из Гибралтара до Вест-Индии и обратно в Портсмут, сделанного 17-узловым ходом, было ещё полтора года и в мире пока ещё никто, кроме англичан, не собирался широко внедрять на больших боевых кораблях турбинные механизмы.

В дальнейшем предпринималось ещё несколько попыток возбудить вопрос о переводе «Рюрика» на турбины. В.Я. Крестьянинов упоминает о состоявшемся летом 1906 г. расширенном заседании МТК с участием флотских механиков, на котором все присутствовавшие единогласно высказались в пользу подобного мероприятия, однако на запрос «Виккерс» об условиях дела был получен ответ, что «исполнение этого по настоящему состоянию [является вопросом] если не невозможным, то, во всяком случае, весьма трудным, определив замедление постройки... не менее 6 месяцев и стоимость необходимых дополнительных работ 1 500 000 рублей».

Отдельные предложения о переводе «Рюрика» на турбины появлялись, время от времени в течение всей службы корабля. Так, в 1909 г. появился проект корабельного инженера В.Л. Татарина, согласно которому крейсер оснащался комбинированной двигательной установкой, состоящей из двух поршневых машин тройного расширения (на внутренних валах) и двух турбоагрегатов — низкого давления и заднего хода (на внешних валах). Двигатели устанавливались последовательно в трёх отсеках: в носовом на 70/71 — 78 шп. поршне-

вые машины, в двух кормовых на 78 — 88 шп. турбины (они разделялись в диаметральной плоскости 120-мм патронным погребом). Турбины низкого давления и обратного хода каждого борта располагались в одном корпусе. Расчётные параметры механизмов: диаметр цилиндров высокого, среднего и низкого давления соответственно 743, 1016 и 1353 мм, ход поршня 762 мм, наибольшая скорость вращения 200 об/мин. Средний диаметр ротора турбины низкого давления 1448 мм, заднего хода — 1067 мм. Общий вес механизмов составлял 690 т. Расчётный часовой расход угля на 1 л.с. в час на полной нагрузке соответствовал британскому «Дредноуту» (0,68 кг) и сохранялся практически таким же при 60-, 15- и 8-% нагрузке, в то время как у линкора он возрастал соответственно до 0,86, 1,27 и 1,9 кг. Достоинствами этой комбинированной установки, с точки зрения её автора, была экономия веса по сравнению с существующими машинами «Рюрика» на 60 т, на 20% более экономичный расход топлива в режиме полного хода, а также сокращение площади машинного отделения на 15%. Следов рассмотрения этого проекта в бумагах МТК и ГУК не прослеживается.

Последний (и наиболее известный до сих пор) проект турбин для «Рюрика» появился в конце 1916 г., когда крейсер после подрыва 6 ноября на mine у Готланда ремонтировался в Алексеевском доке Кронштадта. Инициатива принадлежала флагманскому механику 1 бригады крейсеров П.А. Фёдорову, который, принимая во внимание намеченный на зиму 1918 — 1919 гг. капитальный ремонт двигательной установки «Рюрика» с заменой всех котлов, предложил параллельно заменить на корабле поршневые машины турбинами. Проект турбин для «Рюрика» был разработан на Балтийском заводе, с которым Фёдоров сохранил тесные отношения, поскольку сам трудился здесь много лет. Турбины устанавливались в прежних отсеках поршневых машин — в каждом турбина высокого давления активно-реактивного типа и турбина низкого давления совместно с турбиной заднего хода. Вращение от обоих агрегатов передавалось на зубчатый понижающий редуктор. Согласно расчётам, при мощности турбин в 42 тыс. л.с. крейсер при водоизмещении 17000 т должен был получить ход в 25 узлов. Заметно увеличивалась и дальность плавания — при прежнем полном запасе топлива в 2000 т угля и 200 т нефти — на 16%, а при доведении запаса нефти до 500 т — на 37%.

Представляется, что в этом проекте имелось одно достаточно узкое место — его понижающие зубчатые редукторы,

опытом изготовления которых в России тогда не располагали (хотя с 1916 г. существовал разработанный Балтийским заводом проект переоснащения «Измаила» с прямоприводных турбин на турбозубчатые агрегаты — ТЗА). Теоретическая эффективность замены упиралась в технологические проблемы — зубчатые колёса требовали идеально соответствия друг другу, что вряд ли было выполнимо для тогдашней отечественной индустрии в условиях военного дефицита материалов и промышленных мощностей. Процесс перехода на ТЗА небыстро шёл и других флотах; так, одноступенчатый понижающий редуктор появляется в Королевском флоте только на «Худе», вышедшем на испытания в марте 1920 г.

Так или иначе, но зимой 1916/1917 гг. этот проект перевода «Рюрика» на турбины получил одобрение как руководства механический службы флота, ГУК, так и самого командующего Балтийским флотом адмирала А. Непенина. Однако в связи с ухудшением ситуации, начиная с 1917 г., говорить о подобном масштабном начинании уже не приходилось, да и сам вопрос необходимости подобной модернизации явно устаревшего, достаточно изношенного и не раз интенсивно ремонтировавшегося корабля, является весьма неоднозначным.

Спорной представляется и перспектива изготовления самих турбин значительной мощности — 42 тыс. л.с. Достаточно подробно исследовавший обстоятельства

постройки крейсера А.Д. Скворцов, опираясь на внушительные цифры введённых в России в строй и находящихся в постройке (соответственно 24 и 64) турбинных линкоров, крейсеров и больших миноносцев, приходит к выводу, что «при таком размахе постройки турбинных кораблей работа по оснащению турбинами «Рюрика» не могла вызвать существенных технических проблем». Не подвергая сомнению тезис о «размахе», следует всё же признать вывод об отсутствии «существенных технических проблем» излишне оптимистичным, поскольку поковки роторов турбин всех отечественных линкоров и крейсеров поступали из-за границы, ввиду отсутствия необходимых литейно-ковочных производств в довоенной России. Даже роторы на треть менее мощных (27000 л.с.) турбин «Императора Николая I» ковались в Шотландии фирмой «Бирдмор»; готовые уже в сентябре 1914 г., они потом два года не могли попасть в Россию из-за превратностей морского пути вокруг Норвегии. Какой уж тут размах...

И (на сей раз последнее) — если уж «Рюрик» не получил турбин хотя бы после его ввода в строй, в период мира и относительного благополучия, то неясно, зачем было подвергать этой непростой операции конструктивно устаревший корабль, не раз встававший в крупный ремонт для устранения боевых повреждений, которые так или иначе не могли пройти для него бесследно...

## Электрическое устройство и освещение

Впервые электричество было в широких масштабах применено в Российском Императорском флоте на броненосном башенном крейсере «Адмирал Нахимов», законченном постройкой в 1888 г. Корабль имел полностью электрическое освещение, а также привода 8" башенных установок. На его прямом потомке «Рюрике», вступившем в строй через 20 лет, уровень электрификации был уже на порядок выше — настолько стремительно развивался на рубеже веков прогресс электротехники.

Электроэнергию вырабатывали четыре динамо-машины (по 126 кВт, 105 В), которые располагались в двух больших отсеках в оконечностях машинных отделений — на 146-154 шп. в левой половине корпуса (между кормовым котельным отделением и машинным отделением левого борта) и на 173 — 181 шп. в правой (между машинным отделением правого борта и кормовыми погребами боезапаса). Эти четыре турбодинамо обеспечивали боевые нужды корабля.

Помимо них имелась ещё одна динамо-машина (67 кВт, 105 В) для повседневных нужд. Она находилась на нижней палубе. Совокупная мощность всех динамо-машин крейсера рассчитывалась таким образом, что она должна была во время боя обеспечивать действие всей артиллерии, всех шести 90-см прожекторов, всей вентиляции, половины ламп освещения, 1/3 водоотливных средств приводящихся в движение электродвигателями.

Основными потребителями электроэнергии из числа дублированных приборов управления кораблём на ходовом мостике и в обеих броневых рубках были компас, машинный телеграф, передатчик приказаний положения руля, штурвалы телемоторов; на ходовом мостике в носовой броневой рубке находилось также по комплекту указателей оборотов, а в носовой боевой рубке располагались ещё и штурвал электрического управления рулём с передатчиком приказаний к торпедным аппаратам.



Система канализации тока на «Рюрике» была спроектирована таким образом, чтобы обеспечить максимальную живучесть всех источников энергии и механизмов-потребителей. Магистраль освещения и силовые магистраль шли отдельно друг от друга, так что при повреждении их от-

дельных участков предусматривалась возможность переключения на неповреждённые участки и питания от любой динамо-машины. Всего для освещения на «Рюрике» имелось 1252 электроламп, из них 222 «переносных со штепселями для погребов и других помещений».

## Системы

Для откачки воды, попавшей внутрь корпуса, крейсер был оборудован мощной системой водоотливных механизмов, автономной для каждого большого отсека или их группы. Производительность её была рассчитана на полное осушение всех помещений крейсера в течение 1,5 часов. Основу водоотливной системы составляли семь электротурбин производительностью по 508 м³/час (носовые отсеки между 8 — 62 шп., носовые погреба боезапаса между 62 — 90 шп., I котельное отделение, оба машинных, кормовые погреба боезапаса и коридоры гребного вала между 181 — 204 шп., кормовые отсеки за 204 шп.) и три по 305 м³/час (II, III и IV котельные отделения). Все эти турбины имели вертикальные валы и приводились в движение электродвигателями, расположенными на нижней палубе. Помимо турбин в каждом котельном и машинном отделении имелось по паровой помпе в 508 м³/час для осушения низов отсеков.

Отливание отсеков двойного дна осуществлялось двумя паровыми помпами, которые располагались в машинном отделении правого борта и I котельном отделении. Приёмная труба кормовой помпы находилась у 180 шп.; приёмные трубы носовой располагались в каждом междудонном отсеке на протяжении 74 — 100 шп.

Затопление погребов боезапаса было устроено таким образом, что в каждый погреб вода поступала сверху, орошая

снаряды и заряды. Помимо этого, имела труба затопления, проведённая в каждый погреб с затворным клапаном, управляемая с главной палубы. Посредством этой трубы вся группа погребов могла быть затоплена в течение 15 минут.

Пожарная система крейсера проходила по всему кораблю. Магистральная труба диаметром 127 мм простиралась вдоль корпуса под средней палубой. В стороны и вверх от неё отходили ответвления, заканчивающиеся насосами по 91 т/час (по длине корабля они располагались не менее чем в 9,1 м друг от друга). Тушение пожаров в угольных ямах производилось паром.

Вентиляция внутренних помещений корпуса (за исключением погребов боезапаса и коридоров гребных валов) осуществлялась 16 нагнетательными вентиляторами. Машинные отделения (включая помещения динамо-машин) обслуживались восемью вентиляторами (нагнетательными и вытяжными), котельные — четырьмя. Все эти вентиляторы были паровыми. Вентиляция погребов производилась посредством пяти термоцистерн, размеры которых были рассчитаны таким образом, чтобы температура воздуха в погребах не поднималась выше 35°, а подаваемый в погреба воздух имел минимальную влажность. Вентилирование угольных ям производилось для удаления скопившихся газов; их выходные трубы выходили в дымоходы корабля.

## Рангоут

Пришедший в Россию из Англии «Рюрик» имел лишь грот-мачту. Иногда упоминается, что его фок-мачта, предполагавшая первоначальным проектом, была отменена уже в ходе строительства в качестве одной из мер борьбы с набегавшей перегрузкой. Однако это только часть вопроса. Поначалу мнение «о необходимости и достаточности» единственной мачты на всех крупных кораблях возобладало сразу после Русско-японской войны. Следствием этого стал короткий период, в течение которого несколько крупных кораблей (броненосец «Цесаревич», крейсера «Громобой», «Богатырь») несли лишь грот-мачту, а из вновь построенных броненос-

ный крейсер «Адмирал Макаров» получил единственную мачту точно посередине корпуса. Строившийся в Англии «Рюрик», в точном соответствии с подобными веяниями, также попал в число одномачтовых тяжёлых кораблей, а поскольку первоначальным проектом на нём предусматривались и фок- и грот-мачта, то приходилось отказываться от одной из них, так что в итоге корабль сохранил именно мачту в корме.

Однако вскоре эта политика подверглась пересмотру. С начала 1908 г. МГШ начал высказываться за возвращение к двум мачтам, направляя в параллельные инстанции министерства доклады о не-





обходимости наличия на линейных кораблях и крейсерах «в целях удобства управления артиллерийским огнём, две мачты», полагая необходимым «иметь по две мачты с наблюдательным постом на высоте 100 фут [30,5 м. — Авт.] для целей управления огнём на большие дистанции». Последовавший через полгода после начала «двухмачтовой кампании» доклад МГШ по Морскому министерству от 26 июня 1908 г. поставил в этом вопросе точку — «в целях стремления придать одинаковый силуэт по возможности всем боевым судам и управления артиллерийским огнём испрашивалось одобрение Морским министром установления на судах двух лёгких мачт», которое и последовало. Для «Рюрика» это решение дало тот результат, что после соответствующего доклада по МТК товарищ морского министра постановил оборудовать корабль второй мачтой, а вместе с ним также крейсера «Адмирал Мака-

ров» и капитально ремонтирующийся «Олег».

Больших сложностей это решение не вызвало. Фок-мачту во время ремонта 1910 г. установили на её прежнем штатном месте. Высота её равнялась высоте грот-мачты (45,7 м от конструктивной ватерлинии до клотика). Во время ремонта в 1917 г. фок-мачта получила две широко расставленные ноги-подпоры. Конструкция её стала гораздо более жёсткой, что позволило разместить на новом просторном фор-марсе корректировочный расчёт для более точного отмечания знаков падений залпов корабля в бою.

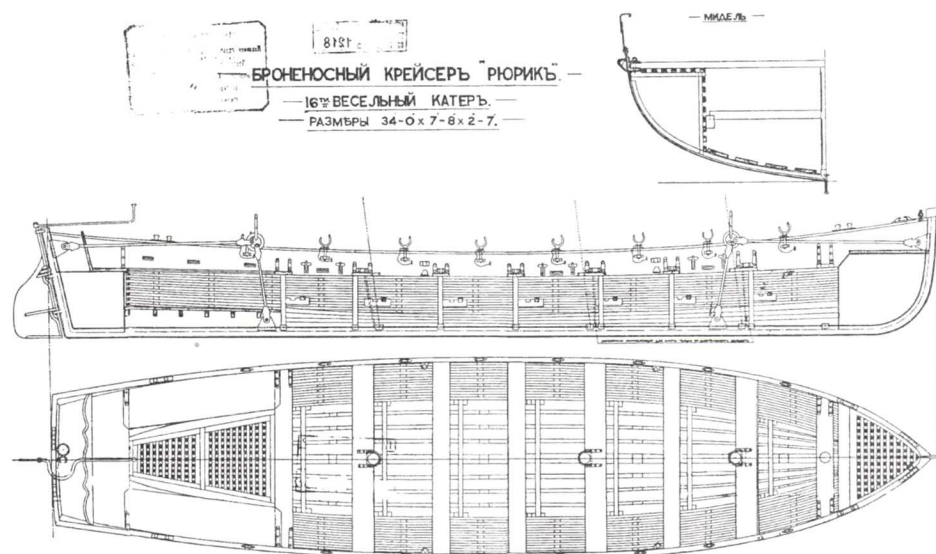
Изменилось за время службы корабля и оснащение мачт реями. Первоначально корабль нёс на обеих мачтах длинные реи и брам-реи. Впоследствии, уже во время войны, брам-реи сохранили для растяжки радиоантенн, а оба рея заменили одним коротким под фор-марсом для поднятия флажных сигналов и ходовых шаров.

## Шлюпки

Как боевой корабль 1 ранга «Рюрик» был оснащён соответствующим штатом шлюпок. Он состоял из двух палубных паровых 12-тонных катеров (длиной по 12,19 м), одного беспалубного моторно-гребного катера с бензиновым двигателем (11,12 м), двух 20-весельных баркасов (10,97 м), одного 16-весельного рабочего и двух 14-весельных лёгких гребных катеров (по 10,35 м), двух 6-весельных вельботов (8,55 м) и двух 6-весельных ялов (6,1 м). Все паровые катера и гребные суда группировались на кильблоках и рострах в кормовой части полубака, откуда наиболее крупные из них подавались на воду

краном типа «деррик», стелс которого шарнирно опирался на основание мачты. Длина этого крана, представлявшего собой элемент чисто английской морской практики и никогда после этого ни применявшегося на кораблях русского флота, равнялась 15,82 м («52 фута»), что позволяло ему свободно оперировать со всеми подаваемыми шлюпками.

По-походному оба вельбота корабля, имевшие штатные запасные места в 20-весельных баркасах, вываливались на шлюпбалках за правый и левый борт в районе средней трубы, выполняя роль спасательных шлюпок. При нахождении корабля на

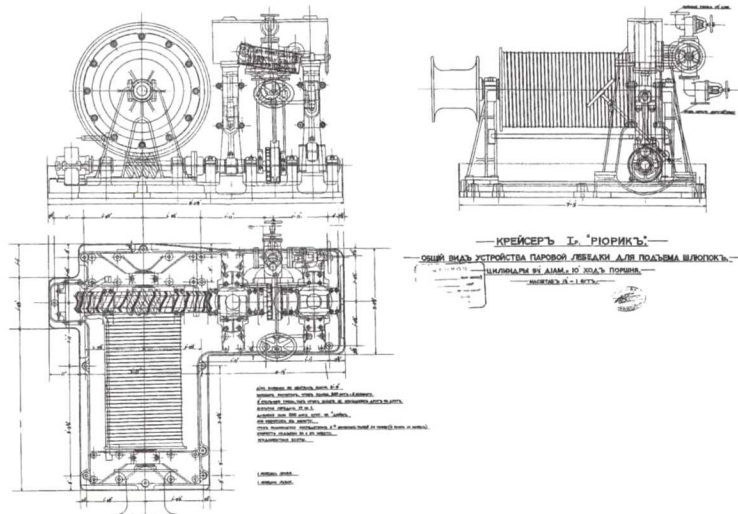


рейде этими шлюпбалками обслуживались 16-весельный гребной (левый борт) и моторный (правый борт) катера, а вельботы перемещались на двойные рейдовые шлюпбалки в носу, у 10" башни. На этих же шлюпбалках вываливались за борт и обьяла-шестёрки. И, наконец, на юте по обоим бортам имелись рейдовые шлюпбалки для двух 14-весельных катеров.

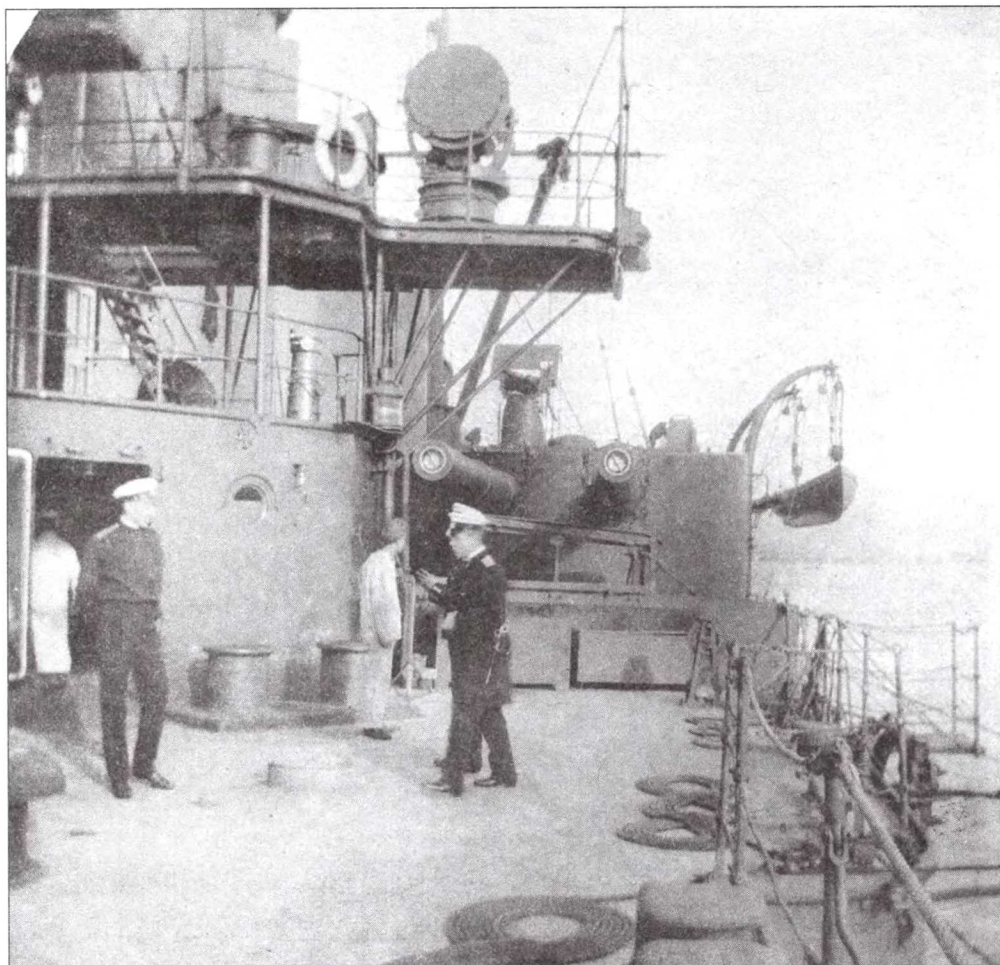
Первый комплект катеров и гребных судов был изготовлен фирмой-строителем по стандартам русского флота. Полный вес всех шлюпок «с принадлежностями» составлял, согласно спецификации, 50 т.

## Палубное покрытие

В истории «Рюрика» был любопытный период, когда один из самых заметных внешних элементов любого корабля — его палуба — претерпевал значительные изменения. Деревянное покрытие, предусмотренное первоначальным проектом, по мере анализа опыта минувшей войны всё более подвергалось критике как тяжёлое, дорогое и, главное, опасное в пожарном

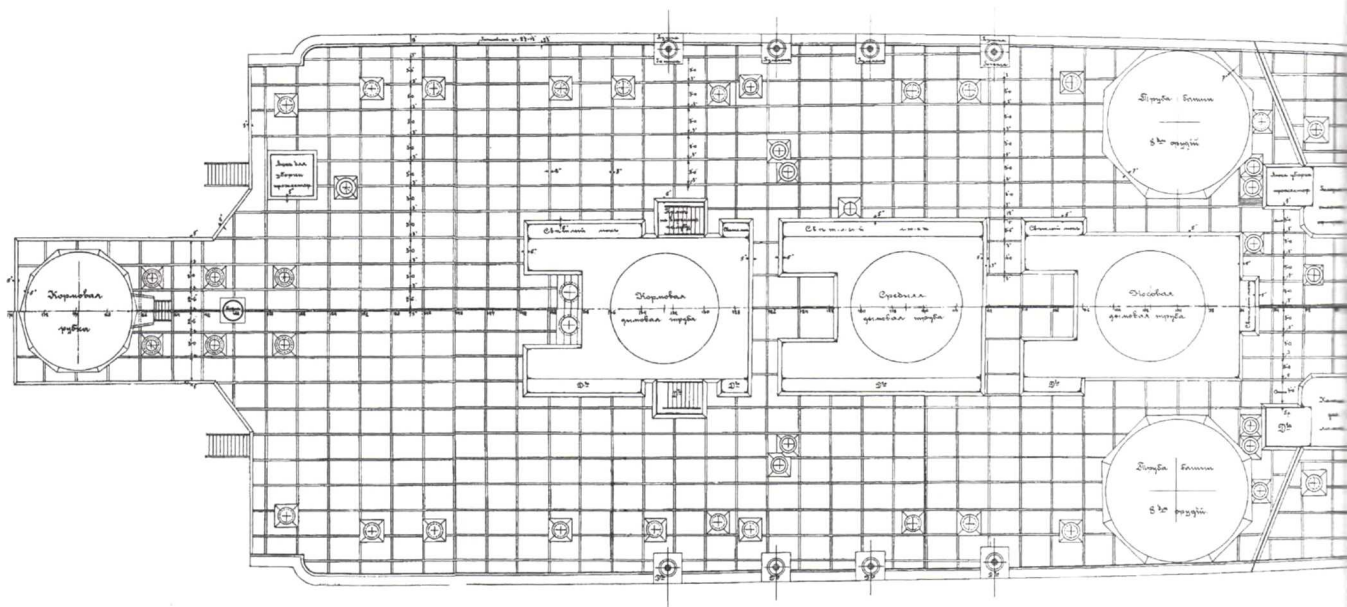


отношении. Поэтому одним из условий контракта на постройку крейсера особо оговаривалось, что «во всех частях судна, на палубах, мостиках и в трюме употребление дерева доводится до минимума, во



Фрагмент полубака «Рюрика» у левой носовой 8" башни. Хорошо заметно линолеумное покрытие верхней палубы





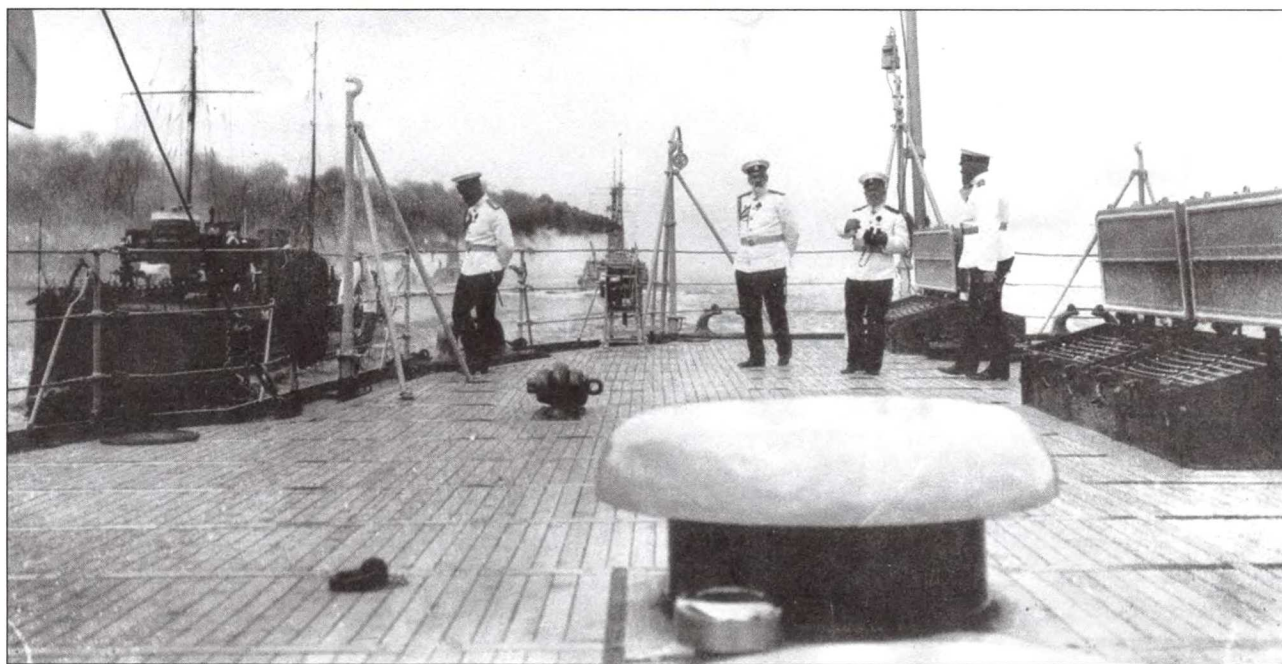
**На юте «Рюрика», возглавляющего кильватерную колонну линкоров во время маневров 4 июля 1913г. Слева — император Николай II, в центре — адмирал И.К.Григорович и вице-адмирал Н.О.Эссен. Хорошо видна деревянная настилка верхней палубы**

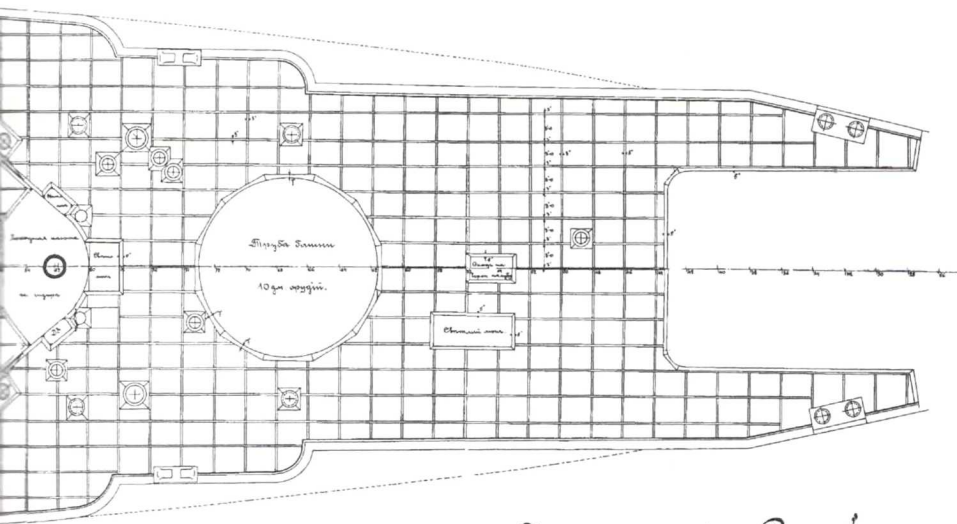
избегание осколков и пожаров во время боя».

Уже во время строительства корабля, его полубак и верхнюю палубу было решено покрыть новомодной патентованной «шведской мастикой» — полимерным материалом, наносимом в горячем виде прямо на стальную палубную настилку, которая в застывшем виде превращалась в некое подобие линолеума. Предполагалось, что это покрытие, прочное и лёгкое, будет хорошо защищать палубу от волн, брызг и всех атмосферных осадков, при-

чём достигалась существенная экономия в весе. Обычная деревянная настилка из «тика ост-индийского» была оставлена только в носовой части полубака, где постоянные работы с якорями, стопорами, тросами и т.п. требовали традиционно крепкого палубного настила.

Однако уже вскоре после вступления корабля в строй «шведская мастика» начала давать трещины, рваться и облезать, палуба под ней — ржаветь и боцманская команда сбивалась с ног, постоянно латая и подкрашивая капризное покрытие. В ито-





Броненосный крейсер «Рюрик»  
Деревянная настилка на палубе.

ге было решено снабдить корабль полноценной деревянной палубой, что и исполнили во время ремонта «Рюрика» в Кронштадте в 1910 г. Но и теперь решение существенно отличалось от прежней практики. Вместо традиционных тиковых брусьев корабль получил сосновый «паркет» толщиной 44 мм. Суть идеи заключалась в том, что короткие и узкие (910 мм x 76 мм) доски со скошенными вниз торцами укладывались по 12 в квадраты и с торцов притягивались к стальному настилу посредством трапецевидных в сечении поперечных планок. Подобная конструкция позволяла быстро менять повреждённые планки, но самое главное — сосна была на треть дешевле тика, а также на треть легче его, что в случае с «Рюриком» сэкономило порядка 20 т веса и немалые средства — около 25 тыс. руб.

Впервые в русском флоте сосновый «паркет» был применён на линейном корабле-додредноуте «Иоанн Златоуст». Этому примеру последовали ещё несколько тяжёлых кораблей, но уже в 1911 г. командир «Рюрика» доносил, что «палубная настилка на крейсере, сделанная из сосны паркетного типа, находится в пло-

хом состоянии, дала выбоины и замшилась в местах усиленной ходьбы и таски грузов, а также заметно изнашивается в местах, где происходит погрузка угля», и далее пояснял, что «палуба не была окрашена, хотя согласно приказанию товарища [заместителя. — Авт.] морского министра от 18 августа 1908 г. сосновые палубы паркетного типа должны окрашиваться для предохранения от изнашивания; отсутствие краски объясняет до некоторой степени быструю порчу палубы, поскольку краска предохранила бы доски настилки от намокания и растрескивания при высыхании». Но по свидетельству командира черноморского линкора «Евстафий», также оснащённого подобной палубой, «краска на палубе держится плохо и при выстрелах 12" орудий выгорает».

Однако альтернативы уже не было. Весь оставшийся период службы «Рюрик» проходил с «сосновым паркетом», периодически меняя его планки. На фотографиях, сделанных во время знаменитого Ледового перехода кораблей в Кронштадт весной 1918 г., хорошо видно, что палубная настилка крейсера находится в удручающем состоянии.

## Экипаж

12 августа 1905 г. отдел личного состава ГМШ довёл до сведения МТК планировавшуюся комплектацию будущего крейсера — 20 офицеров и классных чиновников, 16 кондукторов и 875 нижних чинов. Однако в итоге полный штат экипажа на «Рюрике» составлял 964 человека (28 офицеров и классных чинов, и 936 кондук-

торов, унтер-офицеров и матросов). Размещение его было традиционным для тяжёлых артиллерийских кораблей начала XX столетия — команда в кубриках в носу, офицеры в каютах в корме. Помещения нижних чинов занимали всё пространство под полубаком, включая казематы 120-мм артиллерии (здесь матросы подвешивали



на ночь свои койки). Помимо этого, в самом носу находились командные галюны, а перед носовой 10" башней — большой лазарет. Все остальные помещения личного состава полностью занимали пространство на средней палубе за исключением лишь шахт подачи 10" и 8" артиллерии, а также дымоходов и воздухопроводов машинно-котельных отделений. В нос от траверза находились каюты кондукторов и их кают-компания, для подвесных коек матросов отводилась вся средняя палуба в корму от носового траверза до второй пары 8" башен. Здесь располагались ещё камбуз и баня команды, а также боевая операционная.

Каютные и лазаретные переборки согласно спецификации предусматривались из стальных листов толщиной 2 — 3 мм, «надлежаще подкреплённых или же из гальванизированного волокнистого железа». За кормовыми 8" башнями начинались помещения командного состава. Каюты офицеров шли вдоль обоих бортов, заходя за 10" башню, далее по левому борту располагались помещения командира, а по правому и далее в корму — адмиральские апартаменты, включавшие кабинет, спальню, столовую и салон. Интересно, что салон приходился на кормовой каземат 120-мм орудий, так что собрав-

шимся по вызову флагмана офицерам приходилось внимательно начальству в окружении поблёскивавших полированным металлом пушек.

Не вполне ясно, по нормам какого флота — российского или британского — разрабатывала фирма-строитель помещения для экипажа. Ряд косвенных признаков — широта и удобство, а особенно просторная адмиральская половина — приводят к выводу, что всё же второго их них, поскольку месяцы и годы, проводимые моряками Королевского флота в море, научили их ценить удобства в походах. Кажется неудивительным поэтому, что первый же командующий Морских сил Балтийского моря адмирал Н.О. Эссен выбрал «Рюрик» в качестве своего флагманского корабля, что, в свою очередь, вполне объяснимо — у него было время оценить комфорт флагманских помещений в бытность командиром этого крейсера во время его постройки в Англии.

Ещё один любопытный факт заключается в том, что по контракту матросские койки, бельё, посуда, столовые принадлежности «и прочее» для адмирала, офицеров и команды относилось к поставке фирмы-строителя, причём для чайной посуды предусматривался «двойной комплект на случай разбития».

**«Рюрик» — стирка  
белья у левой  
носовой 8" башни**



## Год 1908-й. Несостоявшийся «жертвенник революции»

В славной истории «Рюрика» был момент, когда крейсер чуть не стал плахой императора Николая II, запятнав весь русский флот и честь Андреевского флага позором царевубийства... Россия начала XX столетия была царством террора, жертвой которого мог стать любой крупный деятель монархии, начиная с уездного предводителя дворянства, и заканчивая самим самодержцем. Со зловещей методичностью пули и бомбы террористов сокрушали губернаторов, генералов и министров, но самая крупная цель — царь Николай II — оставалась пока недостижимой. Террористов ловили, отправляли на каторгу, вешали, но, как было принято тогда выражаться, «на смену павшим вставали новые бойцы», с фанатичной решимостью продолжавшие дело своих предшественников. Характерно, что их основную массу составляли люди образованные, пламенно уверовавшие в истинность террора и взиравшие на его кровавую суть, как на «издержки процесса».

Одним из таких преданных идее людей был штабс-капитан Корпуса корабельных инженеров В.П. Костенко — «человек, возвращённый Цусимой». В 1907 г. он был командирован МТК в Англию одним из наблюдающих за достройкой «Рюрика», стоявшего тогда на верфи «Бирдмор». Связь с организацией социалистов-революционеров, добивавшихся свержения политического строя в России в первую очередь с помощью террора, Костенко установил ещё до похода 2-й Тихоокеанской эскадры. Вернувшись домой из японского плена весной 1906 г., он возобновил своё участие в партии и вскоре стал одним из активистов её «Центрального военно-организационного бюро» — автономной боевой структуры, подчинявшейся напрямую ЦК.

Развитие событий с планом покушения на царя на «Рюрике» подробно изложено в мемуарах одного из лидеров эсеровской партии Б. Савинкова:

«В городе Глазго, в Шотландии, на кораблестроительном заводе Виккерса, строился русский бронированный крейсер «Рюрик». Один из корабельных инженеров, В.П.Костенко, был членом военной организации партии социалистов-революционеров. По его инициативе и под его руководством началась революционная пропаганда среди матросов строящегося крейсера. Пропагандистами были: бывший пехотный офицер Варшамов, бывший матрос с эскадры адмирала Рожественс-

кого Затёртый (псевдоним баталера А.С. Новикова с эскадренного броненосца «Орёл». — Авт.) и член Российской социал-демократической партии рабочий Пётр (псевдоним). Костенко весной 1908 г. известил центральный комитет, что на корабле есть несколько десятков матросов-революционеров и что среди них есть люди с террористическими настроениями, готовые убить царя на предстоящем, по возвращении «Рюрика» в Россию, царском смотре».

Узнав об этом, Савинков лично выехал в Англию, чтобы «на месте» удостовериться в возможности царевубийства на крейсере. Там Костенко, «молодой офицер, увлечённый идеей восстания Балтийского флота», познакомил его с пропагандистами и тремя матросами, которых бывалый террорист намётанным оком выделил «из серой толпы команды». После более тесного знакомства с ними Савинков остановил свой выбор на машинисте Герасиме Авдееве, матросе «высокого роста с загорелой шеей», у которого чувствовался «большой революционный темперамент». По словам Костенко, Авдеев не раз высказывался о необходимости царевубийства.

План эсеров состоял в следующем. В конце лета «Рюрик» уходил в Россию, где осенью должен был состояться смотр в присутствии царя. Предполагалось, что на крейсере должен будет спрятаться один из террористов (сам Савинков или кто-либо из членов боевой организации) и тайно находиться на нём вплоть до момента покушения. Для этого требовалась помощь кого-то из матросов, и эта роль отводилась Авдееву. Теперь предстояло выяснить, можно ли было скрываться на корабле. Слово Савинкову:

«Несколько дней Костенко и Авдеев искали такое место. Наконец оно было найдено. В румпельном отделении, в отсеке, за головой руля, было несколько тёмных и узких отверстий. В этих отверстиях мог с трудом поместиться человек. Сидя на корточках и полулёжа, там можно было просидеть несколько дней. Если само помещение было неудобно, зато выход из него представлял все удобства: прямо из румпельного отделения через палубы шёл вентилятор. Внутри этого вентилятора была лестница. Выйдя из отсека и поднявшись с бомбой по этой лестнице, можно было взорвать адмиральское помещение, мимо которого шёл вентилятор. Можно было также взорвать и верхнюю палубу,



именно ту, где и происходит смотр: гриб вентилятора выходил у правой кормовой 8-й башни. Теперь, когда место было найдено, нужно было решить другой вопрос — задачу посадки на корабль».

Но здесь в план эсеров вклинились непредвиденные затруднения. Пока «Рюрик» стоял в Англии, можно было посадить постороннего человека на корабль. Однако оставалось неизвестным, когда именно должен состояться смотр, и как долго террористу предстояло пробыть в его укрытии, поскольку в рулевом отсеке с большим трудом можно было продержаться несколько дней, но о неделях нельзя было и думать. Попав на борт, исполнителю предстояло совершить весь морской переход до Кронштадта и затем ещё ждать неопределённое время до смотра. Эта задача была непосильной даже для самого здорового человека — в ходе длительного заточения под бронёй крейсера он неизбежно ослабевал настолько, что вряд ли смог бы с пудовой бомбой подняться по отвесному трапу на высоту нескольких палуб.

Тогда решили проработать возможность посадки на корабль в Кронштадте. Костенко познакомил Савинкова со своим товарищем, также офицером, членом эсеровской партии корабельным инженером А.И. Прохоровым. Ему предстояло идти на «Рюрик» в Россию и присутствовать как строителю на смотре, а Костенко должен был отправиться в отпуск. Прохоров и Костенко ещё раз проверили рулевую отсек и подтвердили, что там можно жить. Относительно же посадки на крейсер в Кронштадте оба они высказались отрицательно: рейд находился под плотной охраной и, даже если бы удалось проскользнуть между кораблями охранения, то едва ли можно было обмануть бдительность вахты на «Рюрик». Такого же мнения был и Авдеев. «Мы наталкивались на препятствие, которое не могли устранить» — мрачно констатировал Савинков.

В июне 1908 г. в Глазго прибыл ещё один видный эсер — небезызвестный Азеф. Он пожелал лично выяснить подробности покушения и вместе с Костенко, с разрешения командира корабля, не подозревавшего, с кем он имеет дело, посетил крейсер и там подробно исследовал отсек. Он осмотрел также и все неровности борта, дающие возможность подняться на корабль и пришёл к аналогичному заключению: в отсеке можно было жить, но невозможно было тайком подняться на «Рюрик».

В конце концов сомнения приунывших террористов разрешил Авдеев. Однажды тайком после вечерней поверки он покинул крейсер и, явившись на квартиру к

Савинкову, Азефу и Карповичу, объявил им, что «сам, один, на смотре убьёт царя». Выхода не оставалось — неопиту Авдееву был выдан револьвер, помимо него, оружие для покушения на Николая II получил ещё один рюриковец, вестовой Каптелович, также выразивший готовность участвовать в царевубийстве. После этого заговорщики разделились — Савинков уехал в Париж, Азеф в Ниццу, Карпович в Россию, матросы вернулись на крейсер...

23 сентября 1908 г. «Рюрик», уже пришедший в Россию и стоявший на рейде Бьорке-Зунда, был удостоен высочайшего посещения. Император обошёл все помещения нового крейсера, осмотрел его машины и башни, присутствовал на артиллерийском учении. Однако задуманное покушение не состоялось. Оба матроса-злоумышленники встретились с царём лицом к лицу, но ни один из них не выстрелил. Размышляя впоследствии об этом, лидеры эсеров сочли несправедливым заподозрить в недостатке мужества Авдеева и Каптеловича, которым «слишком быстро и напряжённо пришлось переживать все колебания террора», посчитав неудивительным, что «пружина сломалась».

Однако биографу Костенко Г.В. Смирнову, подробно описавшему жизненный путь и дела талантливого кораблестроителя, удалось найти в его личном архиве бумаги, которые совсем иначе трактуют события на «Рюрике» 24 сентября 1908 г., ранее представлявшие вождям боевиков в мрачно-романтическом свете. Версия Савинкова считалась соответствующей действительности до 1928 г., когда, наконец, Костенко раскрыл бывшему товарищу по партии Вере Фигнер тайну несостоявшегося покушения. Оказывается, уже на переходе крейсера из Глазго в Гринок члены матросского комитета по поведению Авдеева поняли, что он что-то замышляет, и вызвали его на переговоры. Когда комитет, ставивший целью пропаганды на «Рюрике» подготовку восстания всего Балтийского флота, узнал о плане покушения, он занял по отношению к затеваемому резко отрицательную позицию, считая, что назначенная террористами акция сорвёт давно задуманное общее выступление. Злоумышленники подчинились воле большинства и не выстрелили в царя во время смотра.

Но даже с учётом всего этого трудно сказать, насколько «успешно» для эсеров мог развиваться план покушения на царя на борту «Рюрика», поскольку весь он в деталях был известен Азефу — одному из деятелей эсеровского ЦК, состоящему на содержании в охранном отделении. Политической контрразведке империи, имев-



шей разветвлённую сеть информаторов, было наверняка известно и решение матросского комитета крейсера, в противном случае оба исполнителя были бы нейтрализованы немедленно по приходе корабля

в Россию. Так или иначе, но решение матросов — революционеров парадоксальным образом избавило Николая II от риска покушения, а «Рюрик» — от несмываемого позора.

**Николай II на  
«Рюрике»,  
23 сентября 1908 г.**

## Год 1909-й

Кампанию 1909 г. «Рюрик» начал 31 мая, стоя на швартовах в Средней гавани Кронштадта. 2 июня крейсер перешел на Большой Кронштадский рейд, а утром 4-го состоялся его первый выход в море для уничтожения девиации. В течение июня экипаж отработал основные упражнения артиллерийских стрельб, в ходе которых были проведены и испытания доработанных башенных установок, давшие на этот раз вполне удовлетворительные результаты.

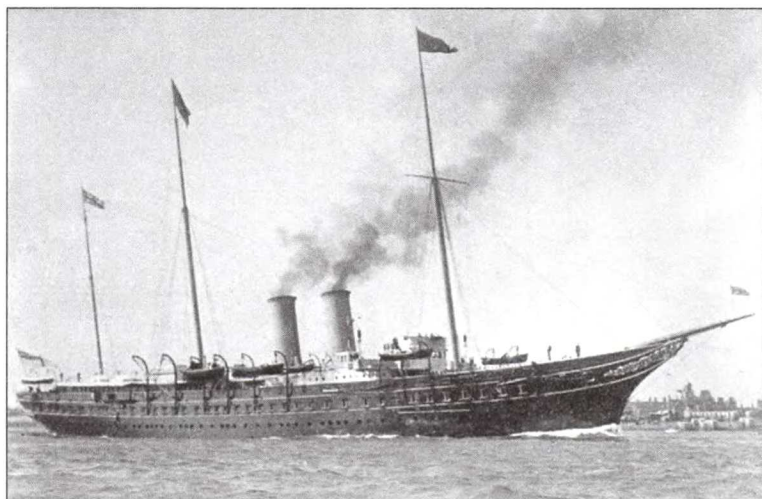
Окончание курса боевой подготовки для одиночного корабля совпало с известием о назначении «Рюрика» конвоиром императорской яхты «Штандарт». Предстоял поход в Англию для участия в международном военно-морском параде, назначенном на середину лета. 12 июля 1909 г. в 20 час. 45 мин. отряд кораблей в составе императорских яхт «Штандарт», «Полярная звезда», броненосных крейсеров «Рюрик», «Адмирал Макаров» и эскадренных миноносцев «Эмир Бухарский» и «Москвитянин» покинул Большой Кронштадтский рейд. Построившись в кильва-

терную колонну (головным «Рюрик», за ним обе яхты, «Адмирал Макаров» и эсминцы), отряд взял курс на запад.

Спустя двое суток, ранним утром 14 июля корабли достигли берегов Германии и отдали якоря на рейде порта Эккертферде, готовясь к проходу Кильским каналом. Здесь отряду пришлось разделиться — солидные габариты «Рюрика», при отсутствии в отечественном флоте опыта проводки каналом подобных крупных единиц, создавали немалые трудности, вследствие чего крейсеру было предписано идти в Северное море кружным путем через Балтийские проливы.

К 21 час. 15 июля «Рюрик» благополучно достиг устья реки Эльбы возле Куксхафена, где встал на якорь, поджидая остальные корабли отряда, неспешно идущие каналом. Рандеву состоялось около 16 час. 16 июля. Вначале к месту якорной стоянки подошел «Адмирал Макаров», вслед за которым появились эскадренные миноносцы «Москвитянин» и «Эмир Бухарский». Последний, проходя слишком близко у борта «Рюрика», задел стволы





**Английская  
королевская яхта  
«Виктория энд  
Альберт»**

120-мм пушек и правый якорь крейсера, повредив себе ходовой мостик и свернув тумбу палубного орудия.

К счастью, этот досадный инцидент остался незамеченным императором («Штандарт» и «Полярная звезда» прибыли позднее) и потому не имел серьёзных последствий для его участников. После короткого отдыха яхты и следовавшие за ними конвоиры вновь вышли в море, направляясь во французский порт Шербур. В Английском канале корабли встретили туман, настолько плотный, что пришлось встать на якорь у мыса Гризнес, ожидая улучшения погоды. Этот же туман стал причиной несостоявшегося randevu с

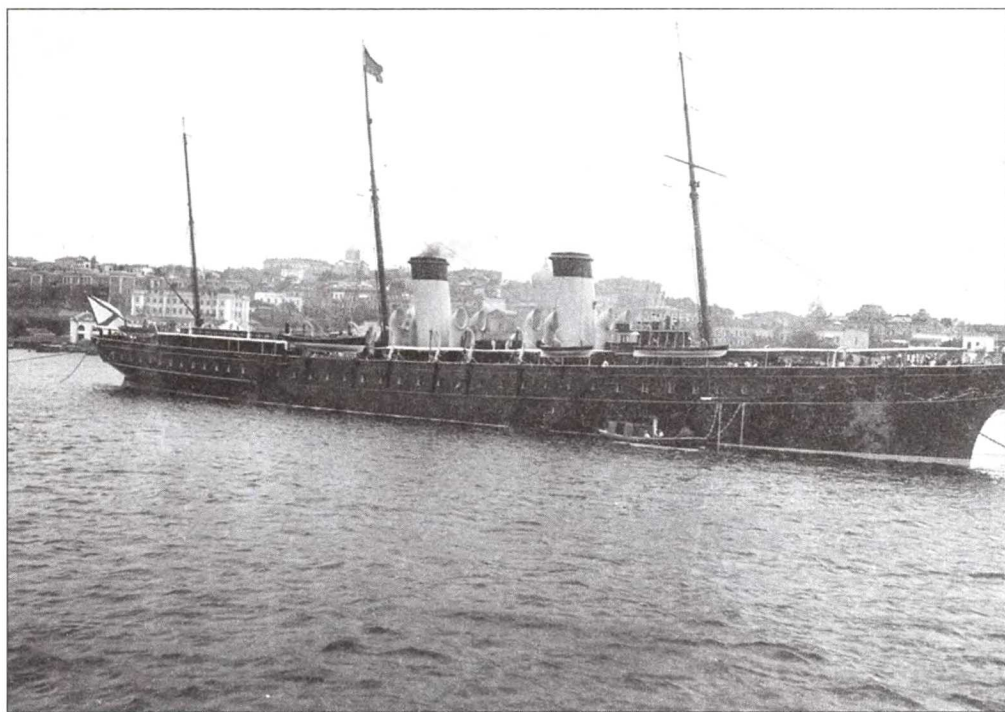
французскими крейсерами, высланными для встречи. Разминувшись с русскими кораблями, французы вернулись на рейд Шербура лишь после постановки отряда на бочки.

Однако, несмотря на несколько скромный церемониал встречи, визит русских кораблей вполне удался. После обмена традиционными салютами император Николай II поднялся на борт крейсера «Галилее», на котором он вместе с президентом Франции обошел строй французской эскадры. К вечеру следующего дня все корабли расцветились многочисленными огнями иллюминации, а затем состоялся грандиозный фейерверк, сопровождавшийся процессиями затейливо иллюминированных шлюпок.

Торжества в гостеприимном Шербуре продолжались недолго. 20 июля ровно в 6 час. утра русский отряд снялся с якоря и сопровождаемый французскими крейсерами взял курс к берегам Британии. Около полудня французские корабли уступили место английским линейным крейсерам и, обменявшись с русским отрядом прощальными салютами, легли на обратный курс.

Около 15 час. русские корабли достигли конечной цели своего плавания — Спитхедского рейда, на подходе к которому их встретила королевская яхта «Виктория энд Альберт» с британским монархом Эдуардом VII на борту.

Огромный рейд вмещал практически весь Королевский флот (около 400 кораб-



**Царская яхта  
«Штандарт», 1909 г.,  
Севастополь**

лей всех рангов), выстроенный в несколько линий, которые гостям надлежало обойти согласно протоколу встречи. Соединённый отряд — впереди «Виктория энд Альберт», за ней в кильватер «Штандарт», «Полярная звезда», «Адмирал Макаров» и «Рюрик» с миноносцами, державшимися на траверзах, проходил между двумя линиями кораблей и, поворачивая на 16 румбов, вступал в следующий проход. Обойдя таким образом три линии кораблей, чьи экипажи дружно приветствовали монархов, русская эскадра к 17 час., наконец-то, достигла точки якорной стоянки, намеченной в глубине рейда на траверзе небольшого городка Коус.

Трёхдневное пребывание в Англии почти точь-в-точь напоминало заход в Шербур и, как в предыдущем случае, завершилось красочной иллюминацией. Вечером 22 июля рейд являл собой поистине феерическое зрелище — все британские корабли расцвели множеством электрических лампочек, поражая, по словам

очевидца, «строгостью иллюминированных линий и красотой маневра зажигания и прекращения освещения по сигналу».

На следующий день, 23 июля, в 15 час. русский отряд покинул берега Британии, взяв курс к устью Эльбы. Здесь корабли вновь разделились — яхты, «Адмирал Макаров» и миноносцы стали готовиться к проходу Кильским каналом, «Рюрик» же повернул к Балтийским проливам. Благополучно пройдя их, крейсер соединился с отрядом и утром 28 июля корабли бросили якоря на Большом Кронштадтском рейде.

Небольшой по продолжительности заграничный поход стал для экипажа «Рюрика» единственным ярким эпизодом в кампании 1909 г., оставшиеся два месяца которой вновь до предела наполнились плановыми стрельбами, учениями, угольными погрузками и ремонтными работами. В конце сентября крейсер прибыл в Кронштадт, где 1 октября окончил кампанию, перейдя в вооружённый резерв.

## Год 1910-й

В течение зимы-весны 1910 г. на корабле проводились разнообразные ремонтные и доделочные работы, в ходе которых на «Рюрике» появилась деревянная верхняя палуба взамен не оправдавшего себя линолеума, установлены две недостающие муфты Дженни, а также новые прицельные приспособления для 120-мм орудий системы «Виккерс». Кроме того, силами экипажа и мастеровых Кронштадтского морского завода были осуществлены переборка главных механизмов, чистка котлов, исправление топочных рам, ремонт неисправных зарядных ящиков в крыйт-камерах и ряд других работ, завершившихся к концу апреля.

Кампанию 1910 г. броненосный крейсер «Рюрик» встретил в составе Балтийского отряда — особого соединения флота, сформированного вскоре после русско-японской войны для плаваний с корабельными гардемаринами. Первоначально в его состав входили эскадренные броненосцы (с 1907 г. — линейные корабли) «Цесаревич», «Слава» и крейсер «Богатырь», к которым впоследствии присоединились крейсера «Олег» и «Адмирал Макаров». С 10 апреля 1910 г. «по высочайшему Его Императорского Величества соизволению» в отряд был включен и «Рюрик», на котором было спешно оборудовано помещение для 40 гардемарinov, прибывших на корабль в начале мая. Вместе с ними экипаж крейсера насчитывал 819 человек, в том числе 27 офицеров и чиновников, 10 кондукторов и 742 нижних чина.

Раннее освобождение Финского залива ото льда позволило практически всем соединениям Морских сил Балтийского моря отработать задачи боевой подготовки одиночных кораблей уже к середине мая. Впереди были разнообразные артиллерийские стрельбы, однако последовавшим вскоре распоряжением морского министра в первоначальный план боевой учёбы были внесены существенные коррективы. Кораблям предстояло участвовать в крупномасштабных манёврах, основной целью которых была отработка способов защиты морских подступов к Санкт-Петербургу. За ходом манёвров предстояло наблюдать специально созданной весьма представительной комиссии III Государственной думы, в чью задачу входило оценить степень готовности флота к отражению возможной агрессии, а заодно и целесообразность выделения ассигнований на его развитие.

Главные силы флота разделили на две части. «Красные» (агрессор) включали в себя отряд заградителей, игравший роль линкоров противника, а также IV и V дивизионы миноносцев под общим командованием капитана 1 ранга М.Ф. Шульца. «Синие» (обороняющиеся) состояли из Балтийского отряда и бригады линкоров, поддерживаемых тремя дивизионами миноносцев. В состав «синих» вошел и «Рюрик» под флагом командующего Морскими силами вице-адмирала Н.О. Эссена — руководителя учений.

Ранним утром 23 июня миноносец «Охотник» и яхта морского министра «Не-



ва» доставили народных избранников из Санкт-Петербурга на Бьоркский рейд, где их распределили по кораблям, причём «Рюрик» удостоил своим посещением сам председатель Думы А.И. Гучков. Манёвры начались в треугольнике между островами Соммерс, Лавенсаари и банкой Мордвина. После «ожесточённого артиллерийского поединка линейных сил» настала очередь торпедных атак миноносцев, а затем, уже к ночи, в дело вновь вступили линкоры «синих», решив, наконец, исход сражения в пользу обороняющейся стороны.

Манёвры, сильно походившие на грандиозный спектакль, произвели большое впечатление на депутатов, которые, покидая корабли, не скрывали своего восхищения увиденным. Позицию своих коллег разделял и председатель Думы, в кают-компании «Рюрика» прямо заявивший о намерениях поддержать строительство флота. Что же, подобная позиция парламента вселяла определенные надежды на будущее, а пока балтийцы вновь вернулись к плановой боевой подготовке.

В течение первых полутора месяцев кампании «Рюрик» совместно с линкорами «Цесаревич», «Слава» и крейсером «Богатырь» находился во внутреннем плавании. В начале июля из Морского министерства поступило распоряжение о подготовке отряда к походу в Средиземное море для участия в праздновании 50-летия правления короля Черногории Николая I. С политической точки зрения этот визит, помимо знака уважения и внимания к монарху должен был продемонстрировать европейским государствам, и прежде всего соседней Австро-Венгрии, возросшую мощь русского флота и готовность России при необходимости прийти на помощь дружественным славянским народам.

13 июля Балтийский отряд перешел для принятия необходимых запасов из Ревеля в Кронштадт, а через пять дней, ровно в 13 час., после смотра, устроенного морским министром вице — адмиралом С.А. Воеводским, корабли под общим командованием контр-адмирала Н.С. Маньковского снялись с якоря и вышли в заграничное плавание. В 16 час. отряд встретил яхту «Штандарт» под брейд-вымпелом Николая II, которую сопровождали «Полярная звезда» и четыре миноносца. Как свидетельствовал в своем отчете командир отряда, император «изволил здороваться с командами, а затем осчастливил флажным сигналом «Желаю счастливого и полезного плавания».

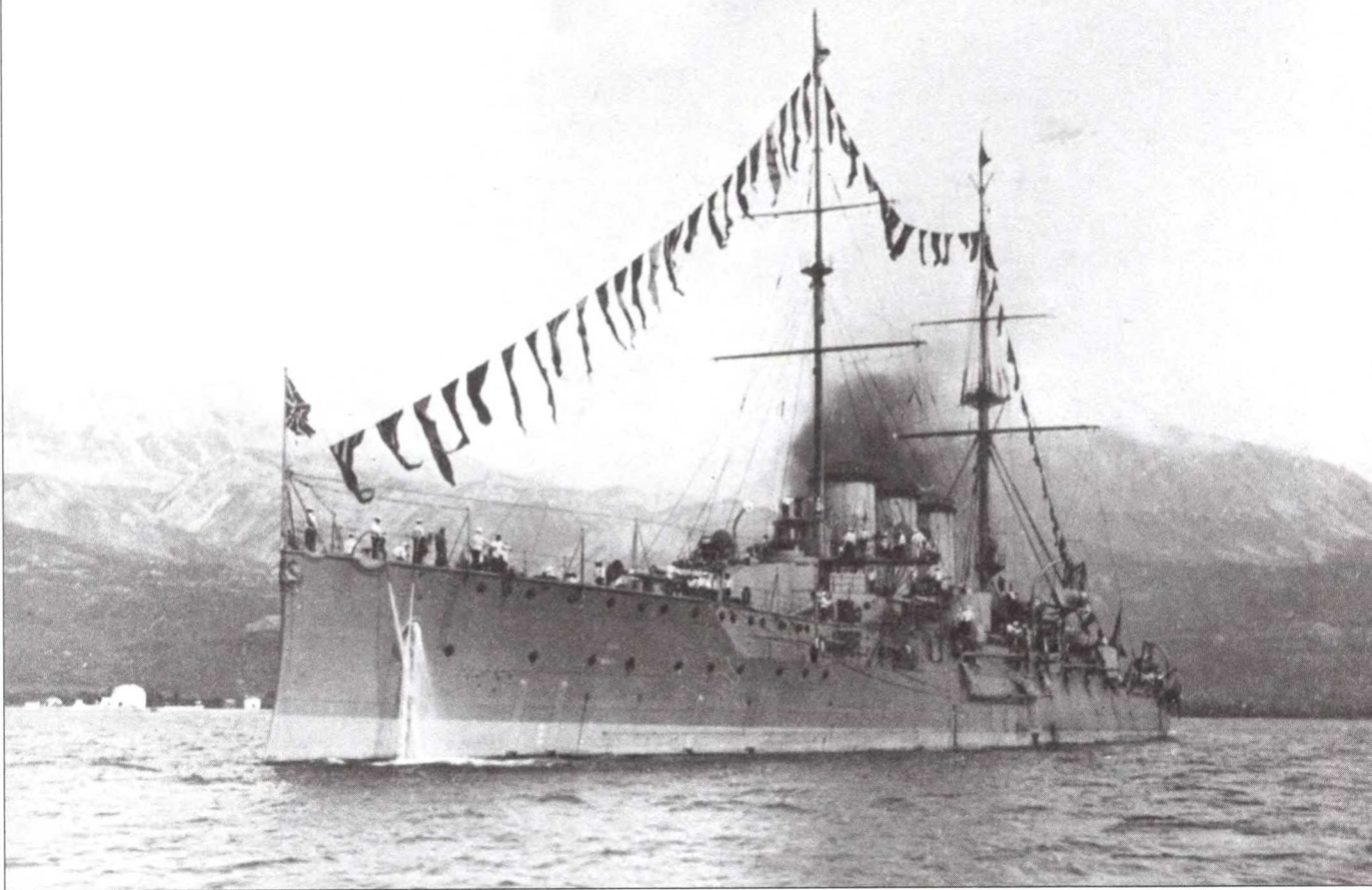
Переход до Портсмута — первого иностранного порта, намеченного для захода — был совершен вполне благополучно, если не считать одного инцидента, чуть не закончившегося трагически. 20 июля около

16 час. отряд шел в виду о. Борнхольм, когда капитан небольшой датской шхуны «Эден», оказавшейся поблизости, неожиданно решил прорезать строй русских кораблей, пройдя между «Славой» и «Рюриком». Этот рискованный манёвр, вдобавок рано начатый, едва не привел к гибели шхуны, которая сначала навалилась на корму линкора, а затем чудом не попала под таран следовавшего за ним броненосного крейсера. К счастью, благодаря малому ходу и лёгкости суденышка, повреждения оказались незначительными — от удара лишь сломало бушприт и слегка разрушило деревянный форштевень. Русские корабли немедленно застопорили ход и спустили шлюпки, однако датский капитан заявил, что в помощи не нуждается и самостоятельно может дойти до Борнхольма, после чего отряд оставил шхуну и двинулся по назначению.

На следующий день корабли вошли в Большой Бельт, а затем через Каттегат и Скагеррак вышли в Северное море. 24 июля отряд достиг Спитхэдского рейда, где был встречен катером с русским консулом в сопровождении военно-морского агента (атташе) в Англии капитана 1 ранга Л.Б. Кербера. Отношение английских властей к русским морякам было «самым внимательным и радушным» — гардемарины осмотрели главную базу Королевского флота в Портсмуте и строящиеся корабли, а матросы побывали в театре и на обеде во флотских казармах. Вообще же порядок на кораблях и дисциплина личного состава «привели англичан в восторг» и, по словам русского консула, «стали поводом манифестации в пользу России...».

Стоянка в Портсмуте продолжалась недолго. Спусти три дня, 27 июля отряд снялся с якоря и взял курс на Гибралтар. Через двое суток пути на «Славе» внезапно вышли из строя питательные донки котлов, из-за чего ход пришлось уменьшить сначала до 8, а затем до 6 уз. Между тем положение линкора продолжало ухудшаться — донки выходили из строя одна за другой и корабль решено было оставить для ремонта в Гибралтаре. После короткого захода в Алжир отряд направился в Адриатическое море и в 2 час. ночи 15 августа корабли стали на якорь в австрийском порту Фиуме.

Последующие двое суток для экипажей были заполнены до отказа — погрузка необходимых запасов, покрасочные работы, приём пассажиров. 17 августа в Фиуме прибыли офицеры 15-го стрелкового имени Николая Черногорского полка полковник В.С. Вейль и капитан А.Н. Лебедев — «депутация» одной из шефских частей русской армии, разместившаяся на «Рюрике», а утром 18-го на борт «Цесаревича».



ча» поднялись великие князья Николай и Пётр Николаевичи. Участие в предстоящей церемонии первых лиц царствующей династии было не случайным — родные дяди последнего российского императора приходились зятьями правителю Черногории и их визит должен был придать официальным мероприятиям дополнительный оттенок теплоты и домашности.

Выйдя из Фиуме 18 августа и присоединив к себе по пути крейсер «Адмирал Макаров», ожидавший корабли у о. Касса, русский отряд 19-го вошел в гавань черногорского порта Антивари, встреченный орудийным салютом и восторженными криками населения, во множестве столпившегося на берегу. На следующий день с каждого корабля были свезены на берег по восемь офицеров, шесть гардемаринов и взводу матросов, которым предстояло участвовать в официальных торжествах в столице Черногории г. Цетинья.

Праздник удался на славу. «...Дикая и величественная природа Черногории и гостеприимство народа, с энтузиазмом встречавшего северных гостей, ... произвели самое лучшее впечатление на чинов отряда...», вспоминал впоследствии один из участников похода. От имени короля Николая I экипажи русских кораблей были награждены орденами и медалями, а

офицеров, бывших на церемонии в столице, его величество пожаловал орденами собственноручно. Черногорские медали «За усердие» получили и гардемарины, бывшие на торжествах в Цетинье. С легкой руки товарищей, остававшихся на кораблях и завидовавших «счастливицам», последние получили прозвища «черногорцы», сохранившиеся за ними до самого выпуска из корпуса.

Балтийцы, в свою очередь, также не остались в долгу и в благодарность за тёплый прием на берегу не менее радушно чествовали черногорцев на кораблях.

Торжества, продолжавшиеся почти неделю, завершились 25 августа, а утром следующего дня на «Цесаревич» прибыли оба великих князя с супругами, а вслед за ними и сам черногорский монарх, осмотревший корабль и присутствовавший на торжественном завтраке. По его убытии в 14 час. 30 мин. отряд снялся с якоря и 27 августа пришел в Фиуме, где надлежало высадить пассажиров, возвращающихся в Россию поездом. Перед съездом на берег великий князь Николай Николаевич обошёл на катере корабли, благодаря экипажи за усердие.

На следующий день рано утром на Фиумский рейд прибыл австрийский броненосный крейсер «Кайзер Карл VI» под

**«Рюрик» — флагманский корабль отряда контр-адмирала Н.С.Маньковского, снимается с якоря в Антивари, у побережья Черногории в Адриатическом море. Корабль украшен флагами расцвечивания, палубная команда производит перед походом приборку на баке, окатывая из шлангов цепной канат выбранного якоря**



флагом адмирала Монтекукколи, обменявшийся салютами с «Цесаревичем». Около полудня контр-адмирал Н.С. Маньковский, как младший в чине, отбыл с визитом на австрийский корабль, на трапе которого его встретил флаг-офицер, сообщивший, что адмирал принять никого не может, «т.к. он в данный момент завтракает и у него гости». По словам самого Н.С. Маньковского, в это время «на шканцах играла музыка, но не марш, а какую-то арию, которая не стихла даже при подходе к трапу», а при отваливании катера не было произведено положенного салюта. В ответ раздосадованный русский флагман приказал при ответном визите Монтекукколи не принимать последнего и не отдавать никаких почестей.

Около 15 час. австрийский адмирал прибыл на «Цесаревич» с извинениями за неприятный инцидент, объяснив, что у экипажа было время отдыха, и просил также не салютовать ему. Однако вечером Н.С. Маньковский послал австрийцам уведомление, что так и не получил положенного салюта и считает происшедшее грубым нарушением военно-морского этикета и оскорблением чести русского флота. Решительность адмирала возымела действие — готовившийся к походу «Кайзер Карл VI» отложил на несколько часов выход в море и ровно в 8 час. утра 29 августа отсалютовал 13 холостыми выстрелами с подъёмом на фор-стенгге Андреевского флага. Инцидент был исчерпан...

В ряде изданий по военно-морской истории этот эпизод трактуется совершенно иначе. Многие отечественные авторы упоминают о якобы имевшем место грубом отказе австрийской стороны приносить извинения, сыгранной вслед за тем боевой тревоге на русских кораблях, поданном в плутонги боезапасе, наведённых на предполагаемого противника орудиях и, наконец, о рискованном решении нашего флагмана преградить выход из гавани австро-венгерской эскадре (!). По широко распространённой версии, именно этот шаг и послужил причиной благополучного разрешения конфликта в виде долгожданного салюта.

Красиво, но не более. Прежде всего потому, что подобные действия, предпринятые обеими сторонами привели бы к крупному дипломатическому скандалу и неминуемо вовлекли государства, по крайней мере, в открытое военное противостояние. Понятно, что столь громадную ответственность за возможные последствия не могли взять на себя ни контр-адмирал Н.С. Маньковский, ни князь Монтекукколи.

Но главное то, что вышеизложенная версия совершенно не подтверждается

официальными документами русского Морского министерства, и это также заставляет сильно усомниться в её достоверности. Имей место такой инцидент на самом деле, он стал бы причиной оживлённой межведомственной переписки, породив множество справок, докладов, рапортов и т.д. Случившееся (по крайней мере, объявление боевой тревоги) так или иначе было бы отражено в вахтенных журналах кораблей, чьи записи, как удалось установить авторам, единодушно говорят о спокойной обстановке на рейде в течение всего времени стоянки отряда. Отсутствуют в них сведения и о приходе целой австро-венгерской эскадры, вместо которой в действительности на рейд прибыл лишь броненосный крейсер «Кайзер Карл VI», обменявшийся, как положено, салютом с «Цесаревичем».

Наконец, о своем решении заблокировать выход из бухты и едва не начавшемся «неравном бое» ничего не сообщает и сам командир Балтийского отряда контр-адмирал Н.С. Маньковский, который в своем рапорте, подробно изложив все обстоятельства длительного плавания, упомянул лишь о неудавшемся визите к австрийскому адмиралу и принесённых со стороны последнего извинениях в виде 13 холостых залпов. Предположение о попытке «замести следы» явно не выдерживает критики — скрыть истину при наличии тысяч свидетелей среди экипажей отряда практически невозможно. Так что можно с уверенностью утверждать, что версия о противостоянии русской и австрийской эскадр на рейде Фиуме — одна из красивых легенд, которыми так богата более чем трёхсотлетняя история отечественного флота.

Остается добавить, что собственноручный рапорт Н.С. Маньковского с описанием всего происшедшего на рейде Фиуме 27 — 29 августа 1910 г. и сейчас хранится в РГАВМФ (ф.417, оп.1, д. 4309), к которому авторы настоящего труда и отсылают всех интересующихся этим эпизодом. Сама же история возникновения романтического и сурового описания чуть было не начавшегося вооружённого конфликта с державой Тройственного союза ещё ждёт своего исследователя.

Тем временем, на кораблях отряда оставшиеся до ухода на Родину дни были целиком посвящены погрузке угля, продолжавшейся практически без остановок с 1 по 4 сентября со специально зафрахтованного парохода «Пенарт». Тяжёлая и изнурительная работа сильно утомила личный состав, что стало причиной трагического происшествия. 3 сентября в 8 час. 15 мин. утра при подъёме на «Рюрик» мешков с углем один из них зацепился за

коммингс люка, ведущего в пароходный трюм и, сорвавшись, упал с высоты нескольких метров на строевого унтер-офицера Дмитрия Курилку, скончавшегося через две минуты, не приходя в сознание. Как показало дознание, Курилка в момент подъёма неосторожно выскочил под люк, намереваясь подобрать пустые мешки, причём сорвавшийся мешок он навесил на стрелу сам.

На следующий день моряк был торжественно, с воинскими почестями погребён на кладбище Фиуме. На похороны пришли все свободные от службы офицеры и гардемарины отряда, русский консул, представители австрийских военных и гражданских властей, а улицы города, по которым двигалась траурная процессия, были запружены народом.

4 сентября в 2 час. пополудни Балтийский отряд покинул Фиумский рейд, направляясь к о. Крит и 7 сентября достиг порта Суды, где балтийцы застали крейсер «Адмирал Макаров» и канонерскую лодку «Хивинец», несшие службу в составе международной эскадры. Время стоянки в Суде было использовано для производства учебных стрельб по неподвижным щитам, причём в качестве плутонговых командиров выступали корабельные гардемарины. По свидетельству начальника отряда, они серьёзно подошли к делу —

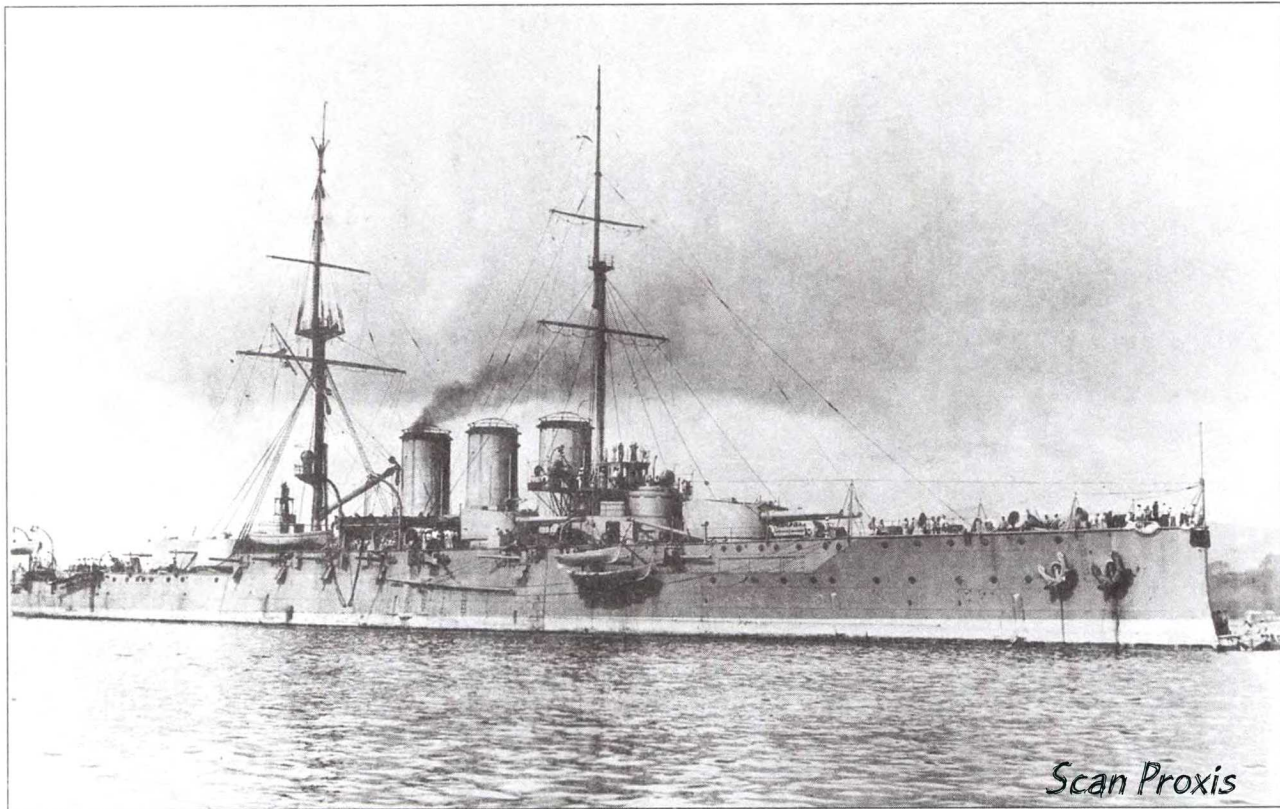
стрельба дала весьма неплохие результаты. Столь же умело действовали будущие морские офицеры и на других учениях — шлюпочных, по заводке верпов и т.д.

Утром 11 сентября корабли снялись с якоря и, не заходя в Неаполь, где свирепствовала холера, направились в Тулон. На выходе из Суды провели ещё одну стрельбу, на этот раз по буксируемым щитам, для чего отряду пришлось разделиться на две колонны. Первенство досталось комендорам — гардемаринам «Рюрика», достигшим нескольких прямых попаданий в щит, буксируемый «Цесаревичем».

По пути в Тулон «Рюрику» пришлось совершить незапланированный заход в греческий порт Пирей — корабельный врач обнаружил у минного машиниста Маслова перитонит, развившийся после сильного ушиба брюшины и потребовавший немедленного хирургического вмешательства. Зайдя в Пирей, крейсер оставил больного в береговом госпитале и через сутки вновь присоединился к отряду.

16 сентября корабли вошли на Тулонский рейд, где с помощью портового лоцмана встали на бочки. Как и во время предыдущей стоянки, на кораблях ежедневно проводились шлюпочные и артиллерийские учения, чередующиеся с пожарными и водяными тревогами. Одновременно на

**«Рюрик» в Тулоне,  
сентябрь 1910 г.**



*Scan Proxis*



«Рюрике» силами специалистов фирмы «Форж э Шантье» шла замена вышедшей из строя водяной магистрали. И хотя большинство работ удалось выполнить ещё в Тулоне, восьми мастерам пришлось совершить на крейсере переход к берегам Испании, завершив ремонт лишь в Виго.

В течение продолжительной стоянки отряда отношение местных властей к русским морякам было весьма радушным и благожелательным. Как отмечал в своем рапорте контр-адмирал Н.С. Маньковский «целый ряд приглашений на обеды и завтраки заставлял даже отказываться от некоторых из них за неимением времени». Две недели на гостеприимном французском берегу пролетели незаметно и 30 сентября отряд снялся с якоря, держа курс на Гибралтар.

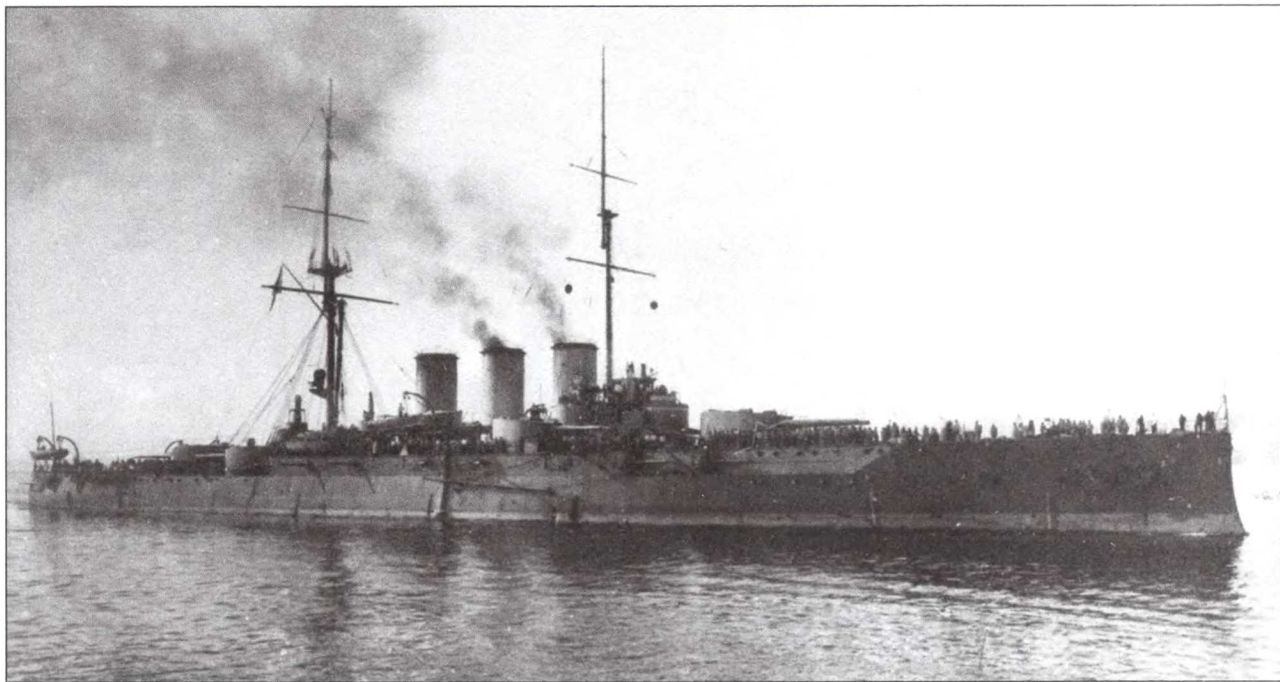
Продолжительный поход сильно изматывал экипажи, что вызвало увеличение дисциплинарных проступков на кораблях отряда. Не стал исключением и «Рюрик», корабельный суд которого (председатель старший лейтенант Вирениус, члены суда лейтенанты Шанявский и Фок) за все время плавания рассмотрел около двух десятков дел, вынеся свой вердикт по каждому. О том, насколько серьезными считались нарушения, свидетельствуют следующие приговоры. Так матрос 1-й статьи Пётр Дорофеев был лишён свободы на три месяца за кражу с отбыванием наказания в военно-исправительной тюрьме Морского министерства. К пяти месяцам тюрьмы приговорили матросов

2-й статьи Тихона Небогатова и Григория Галанова, ушедших во время стоянки в иностранном порту с дневальства и совершивших побег, а ученика-кочегара Концивенко по личному приказанию командира крейсера — за «спаньё на дневальстве» и по подозрению в краже. Впрочем, последнее обстоятельство судом не подтвердилось и молодой матрос отделался двумя месяцами дисциплинарного батальона...

После недельного перехода русские корабли 5 октября прибыли в порт Виго, откуда 12 дней спустя вышли в Шербур. Плавание к берегам Франции заняло четверо суток и утром 21 октября отряд достиг Шербурского рейда, где экипажи почти сразу же приступили к угольной погрузке. Свежая погода сильно затрудняла работы, причём особенно досталось «Рюрику», который в отличие от других кораблей, грузил уголь не с парохода, а с барж.

26 октября в 1 час дня Балтийский отряд вышел в Северное море, которое встретило жестоким 9-бальным штормом и изматывающей бортовой качкой. На «Рюрике» её амплитуда достигала 16°, а на бак и шканцы часто обрушивались огромные водяные валы. Через крышки люков и горловины, которые фирма «Виккерс» установила без резиновых уплотнений, вода проникала в помещения под средней, а зачастую и нижней палубами. Однако удалось преодолеть и это и 2 ноября крейсер вместе с другими кораблями отряда благополучно достиг Кронштадта, где вскоре окончил кампанию.

**«Рюрик», 1911 г. На юте крейсера видны вываленные за борт на рейдовых шлюпбалках его 14-весельные гребные катера**



## Год 1911-й

Вступление в строй новых кораблей заставило Морское министерство пересмотреть организационно-штатную структуру Морских сил Балтийского моря, сформировав ряд новых соединений. Так в соответствии с приказом по Морскому министерству № 57 от 25 февраля 1911 г. «Цесаревич», «Слава» и находящиеся в постройке «Андрей Первозванный» и «Император Павел I» были сведены в бригаду линейных кораблей, начальником которой назначили контр — адмирала Н.С. Маньковского. В состав нового соединения вошёл и «Рюрик», по своей огневой мощи скорее соответствовавший линкорам, нежели имевшимся в составе флота броненосным крейсерам серий «Громобой» — «Баян».

Кампания 1911 г. началась для «Рюрика» 1 мая на Большом Кронштадтском рейде. Ровно в 6 час. утра крейсер снялся с якоря и, миновав входные бочки, лёг на створ Николаевских маяков для следования в Ревель. В 6 час. 35 мин. при прохождении пятой нордовой вехи фарватера последовал доклад вахтенного механика, что корабль коснулся грунта. Поднявшийся затем на мостик старший механик доложил командиру, что в первом, втором и третьем котельных отделениях отчетливо были слышны удары днища корабля о грунт и шорох «как бы от трения по твёрдому грунту», но поступления воды в отсеки не обнаружено.

Это на первый взгляд рядовое навигационное происшествие тем не менее послужило причиной целого расследования, проводимого специальной комиссией. Ею было установлено следующее:

1) Крейсер в момент аварии шел точно по створу.

2) Осадка корабля составляла 28'4" (8,63 м), что «соответствовало свободному прохождению фарватера».

3) Высота воды была на 8" (0,2 м) ниже ординара, но это обстоятельство не являлось помехой для выхода крейсера с рейда.

4) Перед выходом было недопринято около 900 т угля, что обеспечило уменьшение осадки на 13" (0,33 м).

5) Накануне аварии, 30 апреля, «Рюрик» выходил на пробу машин и беспрепятственно вернулся на рейд, следуя точно по створу Николаевских маяков.

Причиной же аварии по мнению комиссии стало «присутствие на фарватере, считавшемся 30-футовым, глубин менее 30 футов [т.е. менее 9,15 м. — Авт.]». Промером, проведённом 6 мая, глубина была определена в 9,07 м, причём точно такие же результаты дали промеры ещё 1903 г., однако соответствующие коррективы так

и не были нанесены на карты. 28 мая место касания грунта было промерено ещё раз в присутствии старшего штурмана «Рюрика», но «предметов, о которые задел крейсер и глубин менее 31 фута [т.е. менее 9,45 м. — Авт.] обнаружено не было».

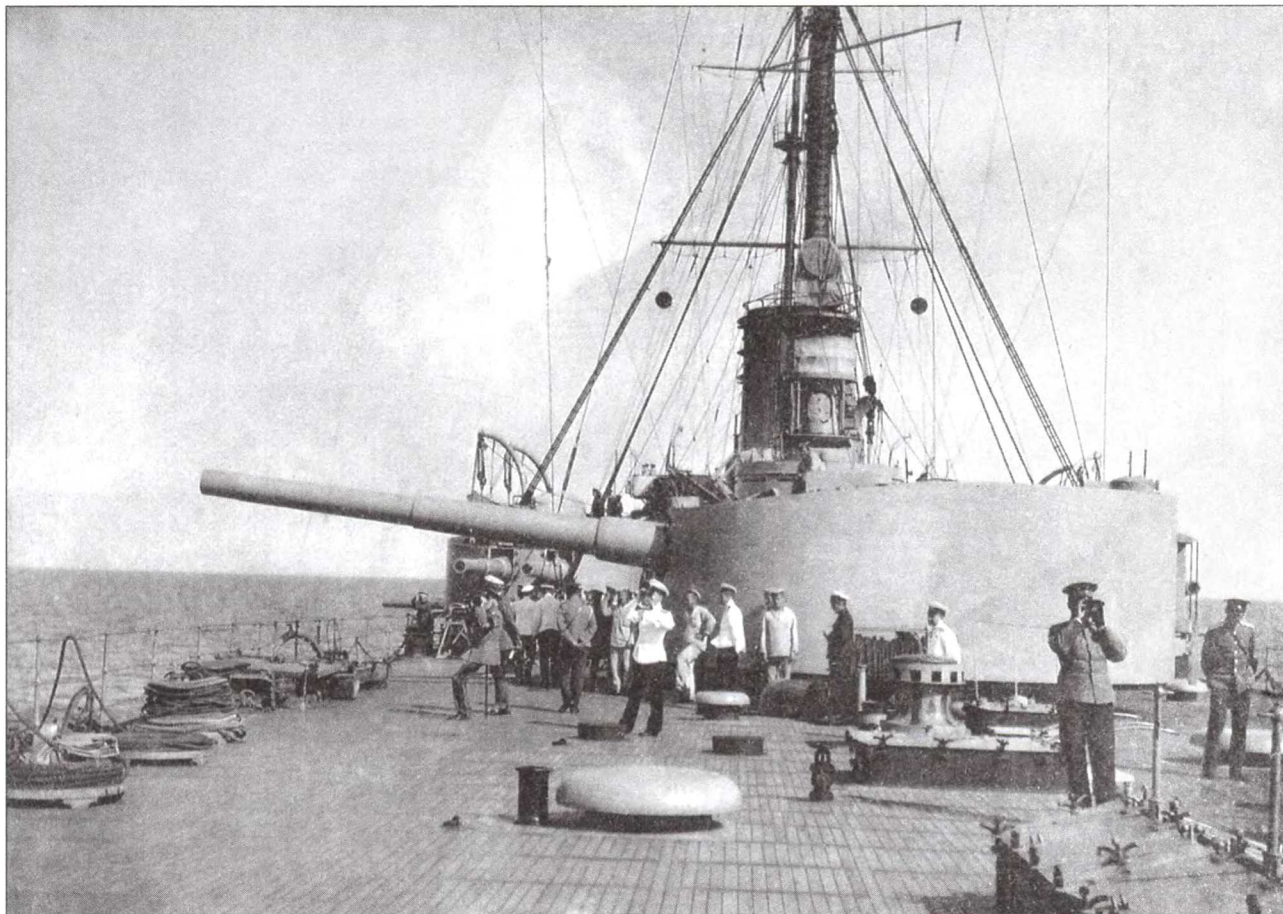
Несмотря на аварию и повреждения (к счастью, незначительные), «Рюрик» всё же совершил переход в Ревель, однако через три недели крейсер вышел обратно в Кронштадт для постановки в док. Ремонтные работы заняли немного времени. В полночь 11 июня корабль в соответствии с приказом командующего Морскими силами Балтийского моря вице-адмирала Н.О. Эссена повторно вступил в кампанию, а 20 июня после пробы машин и приёма необходимых запасов вместе с «Цесаревичем» вновь перешёл в Ревель.

Летняя кампания на Балтике была в самом разгаре и для экипажа «Рюрика» также наступили страдные дни — разнообразные артиллерийские стрельбы и учения шли нескончаемой чередой, оставляя людям лишь незначительное время для отдыха. Согласно приказу командующего Морскими силами Балтийского моря большие двусторонние манёвры с участием всех соединений были назначены на середину июля. От прочих мероприятий такого рода их отличало значительное количество сухопутных офицеров — членов Общества ревнителей военных знаний, присутствовавших на кораблях в качестве наблюдателей. Эта военно-научная организация ставила своей целью распространение специальных знаний среди офицеров армии и флота, а также разработку вопросов военной теории и истории. Основанное в Санкт-Петербурге в 1896 г. с филиалами во многих городах Российской империи, в том числе в Варшаве, Вильно, Минске, Тифлисе, Риге, Самарканде, Хиве, Хабаровске, общество с момента своего создания немало способствовало расширению профессионального кругозора военнослужащих, прекратив своё существование лишь с началом 1-й мировой войны.

Ранним утром 17 июля транспорт «Рига» с 250 штаб- и обер-офицерами практически всех родов оружия прибыл на Ревельский рейд, где гостей распределили по кораблям. Большая группа армейцев прибыла и на «Рюрик», за которым к тому времени прочно утвердилось звание флагманского корабля.

В 10 час. утра по сигналу вице-адмирала Эссена первыми покинули рейд минные заградители «Амур» и «Енисей», взяв курс к банке Аякс, а спустя три часа с яко-





**Слушатели Общества ревнителей военных знаний на юте «Рюрика» наблюдают за ходом маневров эскадры МСБМ, 19 июля 1911 г.**

ря начали сниматься и остальные корабли. На створе Екатерининских маяков эскадра перестроилась в кильватерную колонну (впереди бригада крейсеров, затем линкоры во главе с «Рюриком» и 1-я минная дивизия на траверзах), направившись 10-узловым ходом в Лапвик. В тот день было запланировано «совместное маневрирование по специальной программе», по окончании которого 1-я и 2-я минные дивизии ушли в Гангэ, чтобы подготовиться к ночным «атакам», а линкоры и крейсера продолжили выполнение разнообразных эволюций.

Как и было предписано планом манёвров, около полуночи начались атаки миноносцев, во время которых эскадра шла постоянным курсом, открыв боевое освещение и ведя интенсивный огонь холостыми зарядами. Сражение продолжалось недолго, уже в 0 час. 30 мин. 18 июля прозвучал сигнал отбоя и корабли, перестроившись в две колонны (в левой «Рюрик», «Цесаревич», «Слава», в правой «Паллада», «Адмирал Макаров», «Енисей», «Амур»), пошли в Гангэ, где в 6 час. утра встали на якорь. Заключительным этапом этих своеобразных показательных учений

стали стрельбы главным калибром, назначенные на 19 июля с участием «Рюрика» и «Цесаревича». Артиллеристы обоих кораблей были явно в ударе, продемонстрировав сухопутным коллегам всю мощь дальнобойных морских орудий.

По окончании стрельб и возвращения в Ревель гости отбыли в Кронштадт, а на «Рюрике» после короткого отдыха приступили к подготовке к очередному походу. 26 июля в 20 час. «Цесаревич» (под флагом начальника бригады линкоров контр-адмирала Н.С. Маньковского) и «Рюрик» снялись с якоря и вышли в практическое плавание по Балтийскому морю. Спустя пять суток корабли пришли в Травемюнде — относительно небольшой порт на германском побережье близ города Любек. Прибытие в Травемюнде совпало с днём рождения (7-летием) наследника российского престола, в связи с чем на «Цесаревиче» был дан торжественный завтрак с приглашением русского консула. На следующий день контр-адмирал Н.С. Маньковский и командиры кораблей нанесли визиты официальным лицам города, а жители Травемюнде смогли посетить корабли, ра-

довавшие глаз своим образцовым внешним видом.

Отменному порядку на русских кораблях соответствовало и поведение на берегу их экипажей. Как отмечал в своем рапорте контр-адмирал Н.С. Маньковский, «...во время стоянки офицеры, гардемарины и команда вели себя безукоризненно, не давая повода ни к каким нареканиям. Вид команд был бравый и можно было неоднократно слышать восторженные отклики немцев при виде наших моряков...».

Вообще же визит отряда произвёл огромное впечатление на жителей портового города, отнюдь не избалованных частыми заходами военных кораблей и потому проявлявших неподдельный интерес к представителям российского флота. Пять дней стоянки пролетели незаметно. Утром 4 августа «Цесаревич» и «Рюрик» снялись

с якоря и спустя трое суток пришли в Ревель, успешно завершив заграничное плавание.

Вновь посетить иностранные воды «Рюрику» пришлось уже через полтора месяца вместе со всей балтийской эскадрой, вышедшей 16 сентября под командой вице-адмирала Эссена из Ревеля. 19 сентября обе бригады (линкоров и крейсеров) в сопровождении новейших минных заградителей «Енисей» и «Амур» достигли датского порта Киеге. Вопреки ожиданиям моряков стоянка в нём была весьма непродолжительной — сутки спустя корабли вновь снялись с якоря и 23 сентября вернулись Ревель. Остаток кампании «Рюрик» вместе с бригадой линкоров провёл во внутренних водах, а в начале ноября крейсер перешёл на Свеаборгский рейд, где и встал на зимовку.

## Год 1912-й

Зима 1911/1912 гг. для экипажа «Рюрика» мало отличалась от прошедших лет — те же, повторяющиеся из года в год, плановые ремонтные работы, занятия по специальности, строевые смотры, учебные стрельбы из винтовок и револьверов. Лишь на занятиях по словесности для матросов и лекциях для офицеров чаще обычного упоминались события Отечественной войны 1812 г. — в России торжественно готовились отметить славный 100-летний юбилей разгрома и изгнания Бонапарта.

21 апреля 1912 г. «Рюрик» под командованием капитана 1 ранга М.К. Бахирева, сменившего на ходовом мостике И.А. Шторре, поднял вымпел, вступив в кампанию. 26 апреля крейсер вместе с «Цесаревичем», «Славой» и дивизионом миноносцев под флагом командующего Морскими силами перешёл в Ревель. Длительная зимняя стоянка требовала осмотра и ремонта подводной части корпуса и 18 мая «Рюрик» вышел в Кронштадт для постановки в док.

Ремонт длился две недели и в начале июня корабль присоединился к бригаде. Многочисленные, хотя и непродолжительные выходы в море, одиночные и совместные маневрирования и стрельбы. Плотный график боевой подготовки лишь изредка прерывался праздничными днями — в июне торжествами по случаю закладки порта Императора Петра Великого и прибытия германского отряда во главе с яхтой «Гогенцоллерн» с императором Вильгельмом II на борту, а в июле — по случаю годовщины Гангутского сражения и визита в Ревель британских кораблей.

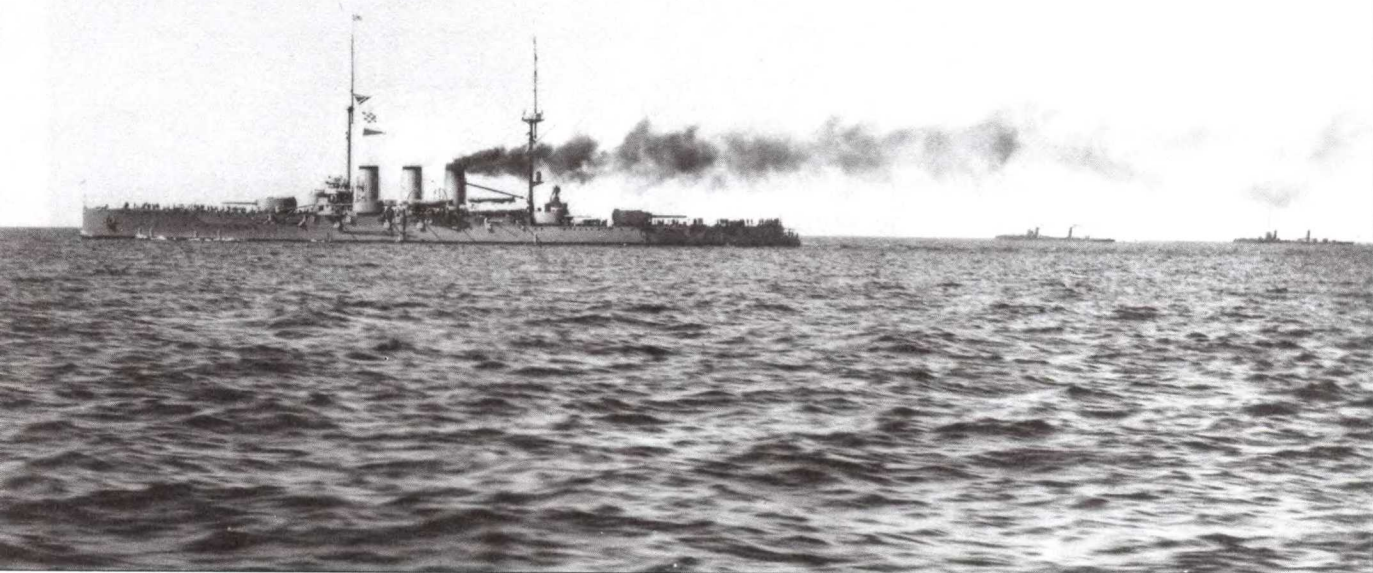
После ухода англичан из Морского министерства поступило распоряжение о

подготовке балтийской эскадры к заграничному походу в Данию для конвоирования яхты «Полярная звезда», на которой вдовствующая императрица Мария Фёдоровна собиралась навестить родственников в Копенгагене. 8 сентября в 16 час. эскадра в составе броненосного крейсера «Рюрик» (флаг вице-адмирала Эссена), линкоров «Андрей Первозванный», «Император Павел I», «Цесаревич», «Слава», крейсеров «Громобой», «Адмирал Макаров», «Паллада», «Баян», минных заградителей «Амур», «Енисей», транспорта «Океан» и двух дивизионов миноносцев снялась с якоря на Ревельском рейде, взяв курс на вост. Около 18 час. корабли миновали Суэцкий проход и направились к выходу из Финского залива. Уже в полной темноте прошли маяк Некмангруд и, определившись по нему, повернули к маяку Хоборг.

Весь следующий день с 8 до 17 час. был посвящён двусторонним маневрированиям, которые по оценке командующего Морскими силами показали вполне удовлетворительную выучку и сплыванность соединений. В 2 час. ночи 11 сентября корабли достигли пролива Большой Бельт, а утром следующего дня эскадра вошла на Копенгагенский рейд, где встала на якорь по диспозиции — бригада линкоров и «Енисей» у форта Трекронер, крейсера и транспорт «Океан» у о. Миддлграундфорт, «Амур» и миноносцы ошвартовались в гавани.

Первый салют был произведен штандарту императрицы Марии Фёдоровны, поднятому на яхте «Полярная звезда». За ним последовали салют наций и салют штандарту английской королевы на яхте «Виктория энд Альберт», а затем обмен





**Броненосный крейсер «Рюрик» на Ревельском рейде, 1912 г. По сравнению с грациозным, но достаточно полным силуэтом крейсера лишь легкими тенями выглядят два эсминца класса «Доброволец», составлявшие основу русских миноносных сил на Балтике как до 1914 г., так и в начальный период Первой мировой войны**

салютами с датскими и английскими кораблями «по положению». Едва стих грохот орудий, Н.О.Эссен отбыл с рапортом на «Штандарт», а после доклада он вместе с чинами штаба и командирами кораблей был приглашен на высочайший завтрак.

13 сентября по случаю дня рождения короля Дании все корабли, стоявшие на рейде, подняли флаги расцвечивания и ровно в полдень произвели общий орудийный салют. В этот же день «Рюрик» посетила вдовствующая императрица Мария Фёдоровна, прибывшая на корабль около полудня. Как вспоминал впослед-

ствии участник похода гардемарин Н.А. Монастырёв «...она медленно проходила вдоль строя офицеров, каждому подавая руку. Потом Мария Фёдоровна прошла мимо матросов, кивнув им головой и произнесла несколько любезных фраз». Далее высокая гостья изволила осмотреть адмиральский салон и кают-компанию крейсера, после чего в сопровождении вице-адмирала Эссена обошла на эсминце «Новик» остальные корабли эскадры. Вдовствующая императрица осталась весьма довольна приходом многочисленной русской эскадры, щеголеватостью кораблей, бодрым видом экипажей, в



**Визит датского короля Христиана II на «Рюрик» 14 сентября 1912 г.**

связи с чем «неоднократно выражала свое удовольствие и благодарила командующего Морскими силами и особо командира «Рюрика» капитана 1 ранга М.К. Бахирева».

Следующий день ознаменовался визитом на эскадру и самого датского монарха. Около 11 час. на яхте «Данебруг» был поднят королевский штандарт, а вскоре туда прибыли для представления вице-адмирал Эссен и командиры кораблей 1-го ранга. После церемонии знакомства яхта вышла из гавани на рейд и встала на якорь неподалеку от «Рюрика», который король пожелал осмотреть лично. Встречи высоких гостей стали уже привычными для экипажа крейсера, однако на этот раз неоднократно «обкатанный» церемониал едва не омрачился конфузом. Датский король, здороваясь с командой, произнес по-русски «Здорово, братцы» с таким ужасным акцентом, что многие офицеры и гардемарины не смогли сдержать улыбок. К счастью, громкий и отрывистый ответ экипажа на приветствие заглушил лёгкий смешок в офицерских рядах, а последовавшее затем мощное русское «ура» привело монарха в восторг.

После визитов августейших особ крейсер наводнили посетители, большинство из которых живо интересовались устройством корабля. Интерес датчан не был поддельным — столь представительного визита русской эскадры Копенгаген не видел давно. Каждый день улицы заполнялись уволенными на берег моряками, привлекавшими внимание жителей датской столицы своим безукоризненным внешним видом и выправкой. Вполне удовлетворительным было и поведение русских матросов. Как отмечал в своем рапорте Н.О. Эссен, «особых инцидентов с местной полицией и командами иностранных судов не было», однако к моменту ухода на кораблях насчитывалось около 40 «нетчиков».

Вечером 15 сентября — третьего, заключительного дня визита — рюриковцы

давали грандиозный бал, на который был приглашен цвет местной аристократии и представители дипломатического корпуса. По словам Н.А. Монастырёва, «корабль было не узнать. Вся кормовая часть огромного крейсера, искусно украшенная и освещённая, превратилась в большой, но уютный танцевальный зал. Мы насчитали более 500 человек приглашённых. При появлении на палубе каждой даме преподносили букет цветов, а на рукав прикреплялась ленточка с надписью «Рюрик». Вечер удался на славу...».

На другое утро русские корабли снялись с якоря и покинули гостеприимный Копенгаген, напутствуемые радиogramмой императрицы Марии Фёдоровны с яхты «Полярная звезда»: «Передайте на эскадру, что я рада была всех видеть. Всё было так хорошо. Желаю счастливого плавания».

Около полуночи 16 сентября русские корабли прошли пролив Большой Бельт и вышли в Балтийское море. Здесь эскадре пришлось разделить — крейсера и миноносцы ушли в Либаву за углем, а линкоры и минные заградители взяли курс на Ревель. По правому борту быстро уходили вдаль низкие плоские берега с возвышающимися кое-где гранитными утесами, постепенно исчезла за кормой мрачная громада острова Борнхольм. Погода благоприятствовала переходу — осенняя Балтика была на удивление спокойной и лишь в устье Финского залива корабли встретили сильный шторм. Однако, несмотря на волнение и дождь, бригада линкоров, ведомая «Рюриком» благополучно миновала Суэцкий проход и в 3 час. утра 19 сентября встала на якорь на Ревельском рейде.

Заграничное плавание явилось для Морских сил Балтийского моря единственным ярким эпизодом в завершающейся кампании. В середине ноября бригада линкоров вместе с «Рюриком» перешла в Гельсингфорс и 21 ноября 1912 г. вступила в вооружённый резерв.

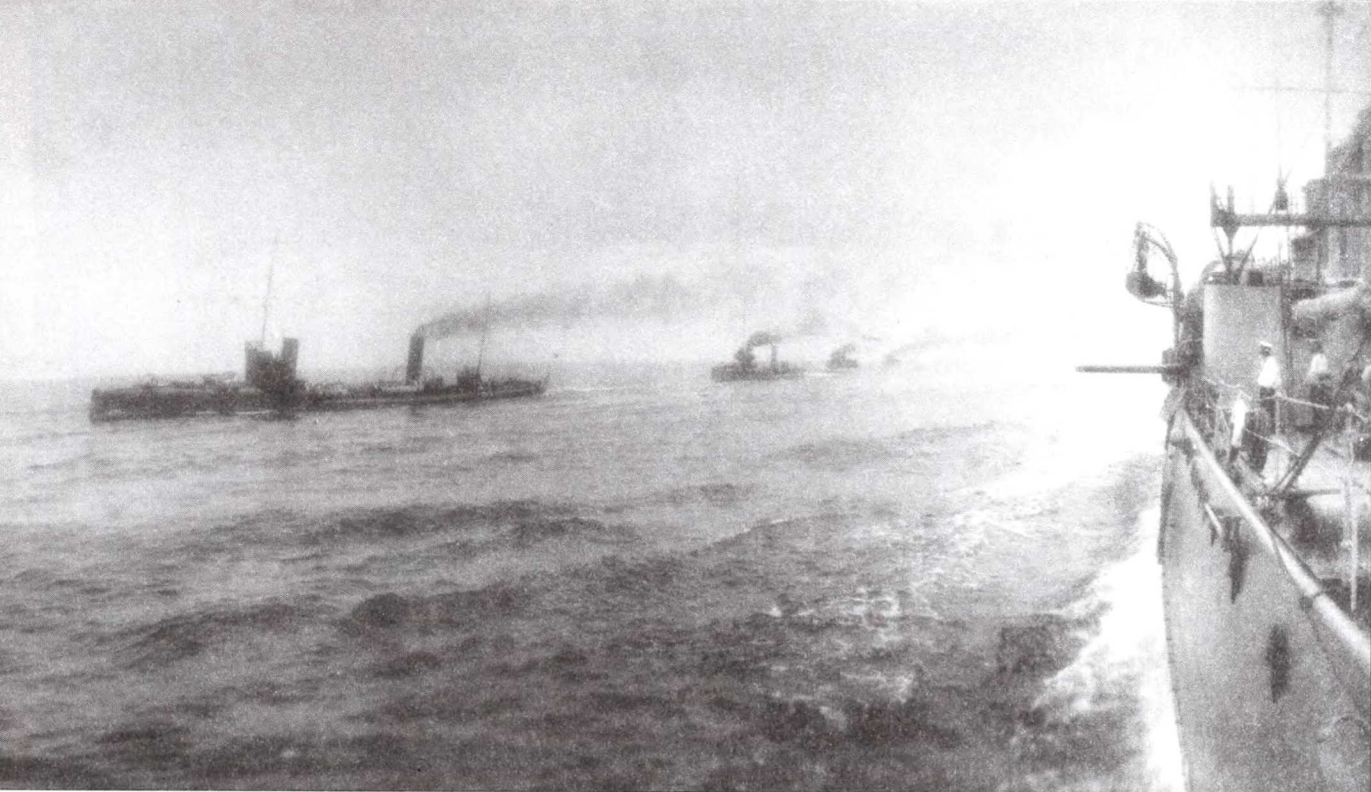
## Год 1913-й

Новый 1913 г. стал для экипажа «Рюрика» периодом ещё более интенсивной боевой учёбы. Кампания началась рано — 1 апреля, а 19-го крейсер вместе с «Андреем Первозванным», «Императором Павлом I» и «Цесаревичем» вышел в Ревель на пробу машин. Спустя двое суток корабли перешли для пополнения запасов в Кронштадт, где «Рюрик» и «Цесаревич» были поставлены в док для ремонта и окраски подводной части. Вынужденная стоянка в Кронштадте продолжалась до 8 мая, после чего оба

корабля перешли в Ревель и присоединились к бригаде.

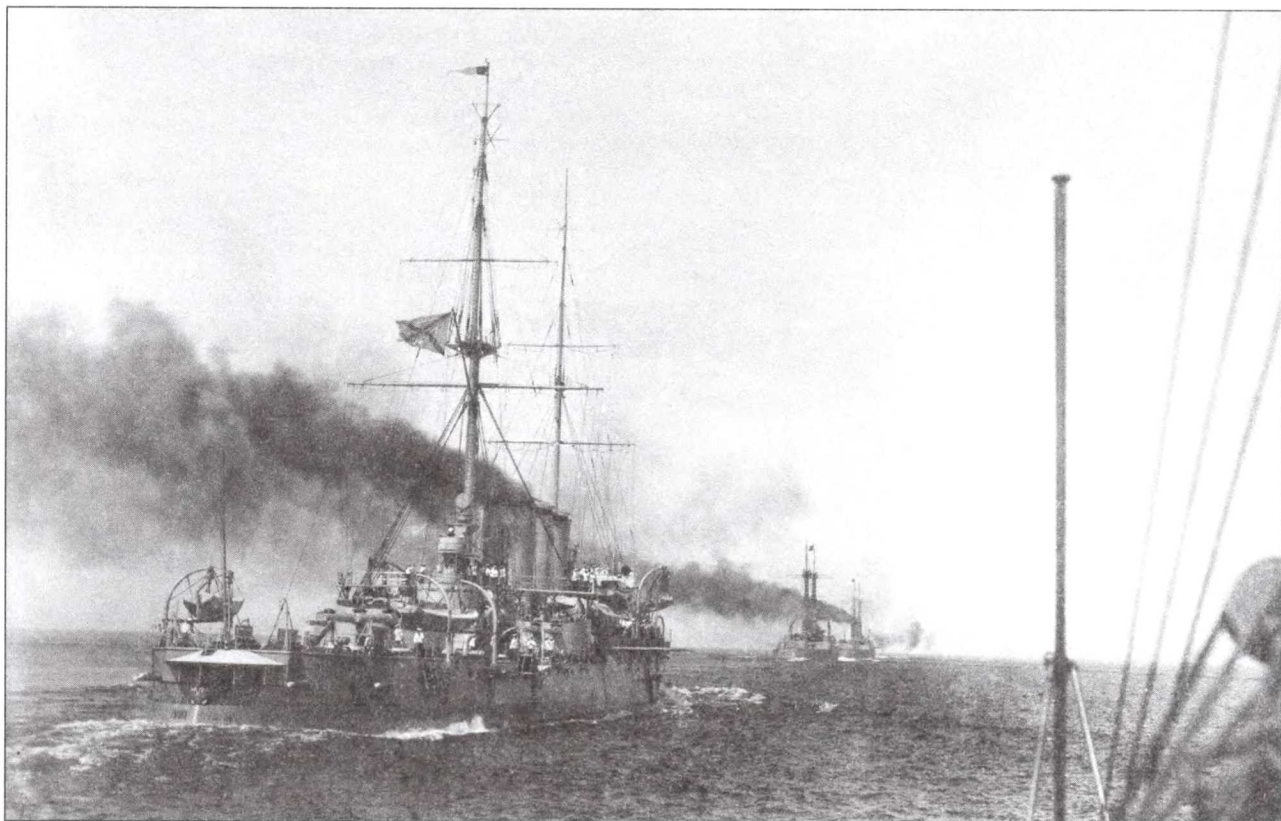
Весь июнь линкоры во главе с «Рюриком» отрабатывали совместные эволюции в различных условиях, в том числе с бригадой крейсеров, миноносцами и учебно-артиллерийским отрядом. Плотный график боевой учёбы лишь однажды, 10 июня, прервался выходным днём — бригада в полном составе перешла в Кронштадт для участия в церемонии освящения нового, только что возведённого Морского собора, ставшего со временем символом города-крепости.





**В в е р х у:** «Рюрик» на маневрах флота «в Высочайшем присутствии», 1913 г. Эскадренные миноносцы класса «Доброволец», на палубе которых застыла команда, салютующая в парадном строю брейд-вымпелу императора, обгоняют крейсер для разворота в строй атаки

**В н и з у:** «Рюрик» в кильватер линейным кораблям «Андрей Первозванный» и «Император Павел I» при выполнении ими стрельбы всем бортом главным и вспомогательным калибром. 4 июля 1913 г.



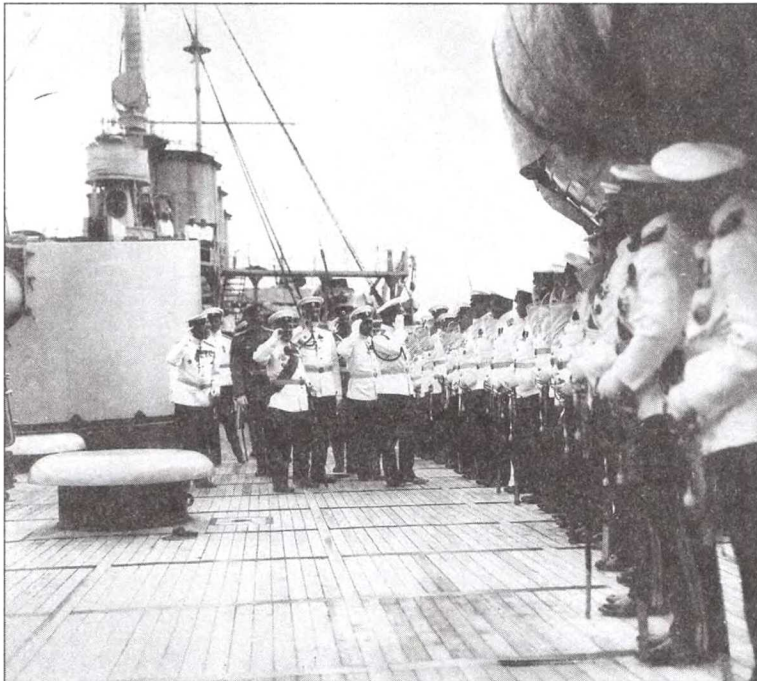


Помимо выходов на эволюции первый летний месяц и начало следующего были отмечены и многочисленными артиллерийскими стрельбами. Их своеобразной кульминацией стали состязательные стрельбы на Императорский приз, один из этапов которых проходил в «высочайшем присутствии». Ранним утром 4 июля на борт «Рюрика», стоявшего в Ревеле, прибыл император Николай II в сопровождении морского министра адмирала И.К. Григоровича. В 9 час. 15 мин. крейсер снялся с якоря, следуя к Сурупскому маяку. В кильватер «Рюрику» шли линкоры «Андрей Первозванный» и «Император Павел I».

Спустя два часа корабли прибыли в заданный район, где линкоры приступили к стрельбам. Задача была не из лёгких — поразить небольшой по размерам щит, который на скорости более 20 узлов буксировал миноносец «Всадник». Флагманский артиллерист бригады капитан 2-го ранга Н.А. Вирениус сумел точно рассчитать данные для стрельбы и после нескольких пристрелочных залпов поражение цели стало делом нескольких минут. «Стрельба была отменно хороша и Государь был очень доволен» — записал в тот день в дневнике морской министр И.К. Григорович.

После обеда были назначены совместные маневрирования бригады, вслед за которыми на всех трёх кораблях вновь сыграли тревогу — подошедшие I, III и IV дивизионы миноносцев последовательно провели учебные торпедные атаки, однако благодаря плотному огню противоминной артиллерии линкоров добиться успеха им не удалось.

В 13 час. 10 мин. учения были окончены, корабли легли на створ Екатеринен-тальских маяков и спустя полчаса возвратились в Ревель. И хотя, в отличие от соседей по бригаде, артиллеристам «Рюрика» в этот день не довелось проде-

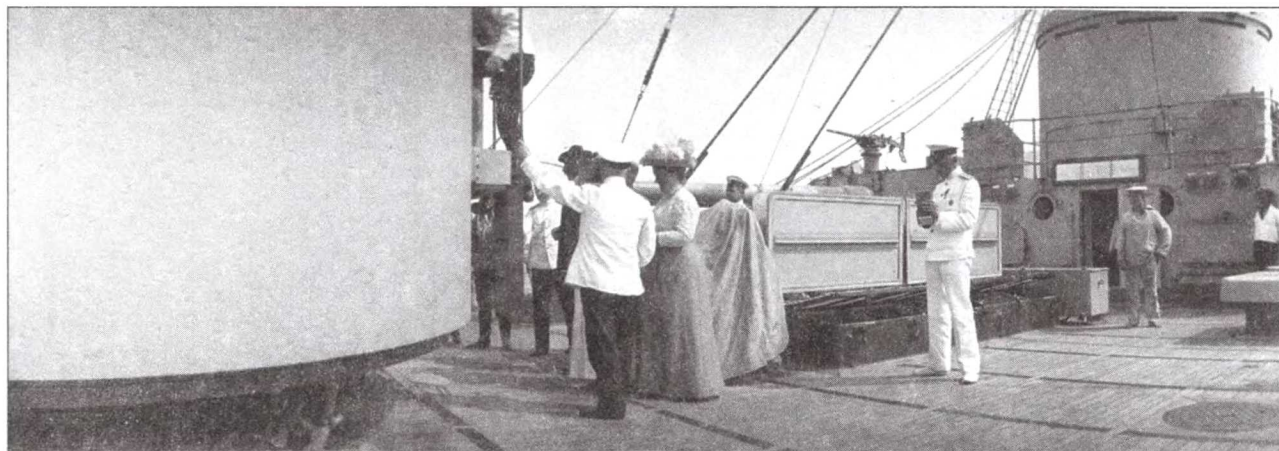


**Прибытие Николая II на броненосный крейсер «Рюрик» для участия в маневрах флота, 4 июля 1913 г. Поднявшись на борт, царь обходит строй офицеров «Рюрика». За императором следуют командир крейсера М.К.Бахирев, морской министр И.К.Григорович и Н.О.Эссен**

монстрировать свои навыки в стрельбе по щиту, действия экипажа крейсера при совместном маневрировании и отражении минных атак вызвали одобрение императора, который, покидая корабль, искренне благодарил моряков за проявленные мастерство и усердие. После съёмки императорской яхты «Штандарт» с якоря бригада линкоров в течение суток конвоировала её, сопроводив до Кокшера, а затем, после захода в Гангэ, вернулась в Ревель.

22 июля «Рюрик» и «Цесаревич» вновь перешли в Кронштадт, на этот раз для

**Николай II осматривает крейсер. Пока венценосец инспектирует кормовую башню главного калибра, императрица Александра Федоровна ожидает его на палубе. Слева он нее — Н.О.Эссен**





участия в открытии памятника вице-адмиралу С.О. Макарову. Торжественная церемония произвела неизгладимое впечатление на всех присутствующих. Бронзовая фигура знаменитого флотоводца, омываемая океанскими волнами, казалось, навсегда застыла в немом призыве «Помни войну», запечатлённом на постаменте и как нельзя кстати отвечавшем настроениям русских моряков в то время.

В преддверии надвигавшейся мировой грозы важным мероприятием, подтвердившим возросший уровень боевой подготовки Морских сил Балтийского моря, стали широкомасштабные манёвры, длившиеся с 18 по 21 августа. В ходе их было выполнено развёртывание всех сил флота, проведён ряд маневрирований (в том числе ночное плавание без огней, отражение минных атак, плавание за тралами и т.д.), а также отработаны различные задачи в шхерных районах между Гангэ и Гельсингфорсом.

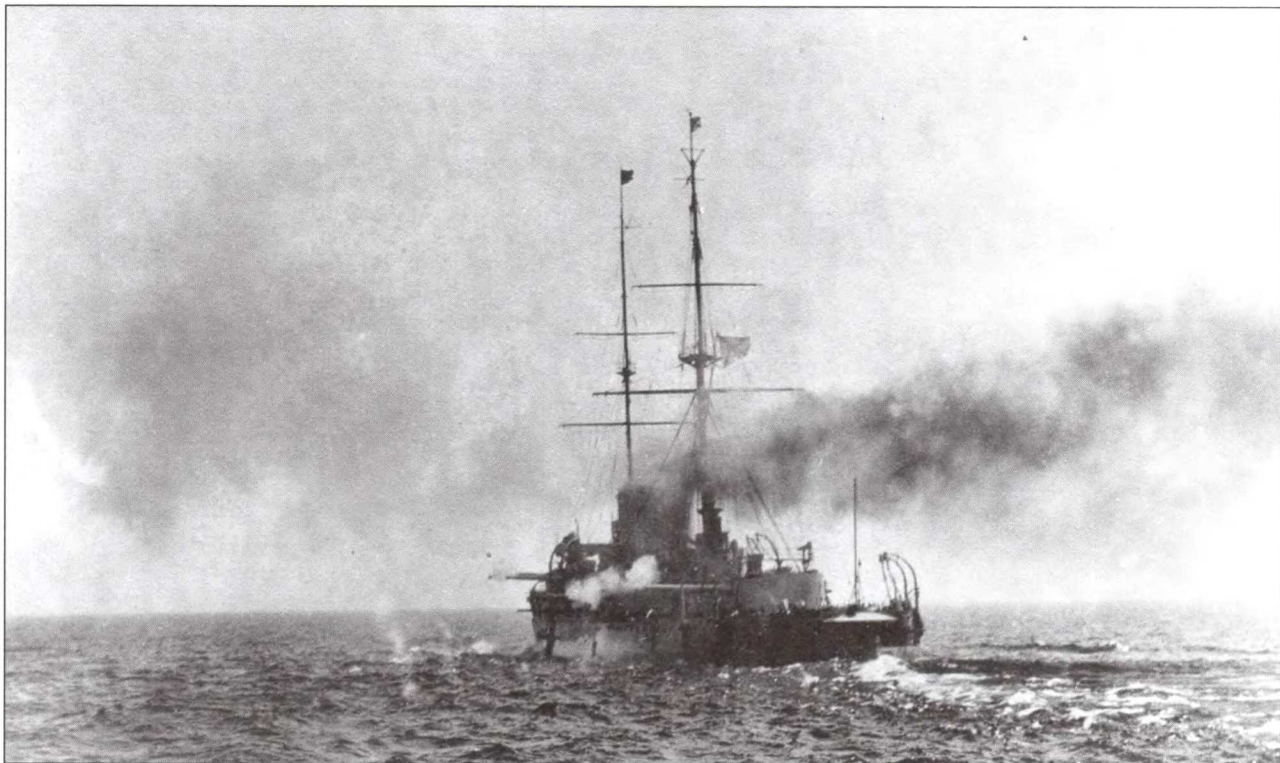
Напряжённые летние месяцы стали причиной значительной усталости экипажей и, как следствие, в увеличении числа различных травм, полученных моряками. Так на «Рюрике» 20 июня во время учебной боевой тревоги комендор Егор Яскевич был придавлен зарядным столом 10" орудия с сильным вывихом левого бедра, а 4 июля (буквально за час до прибытия на крейсер императора) огнестрельную рану правого предплечья получил корабельный

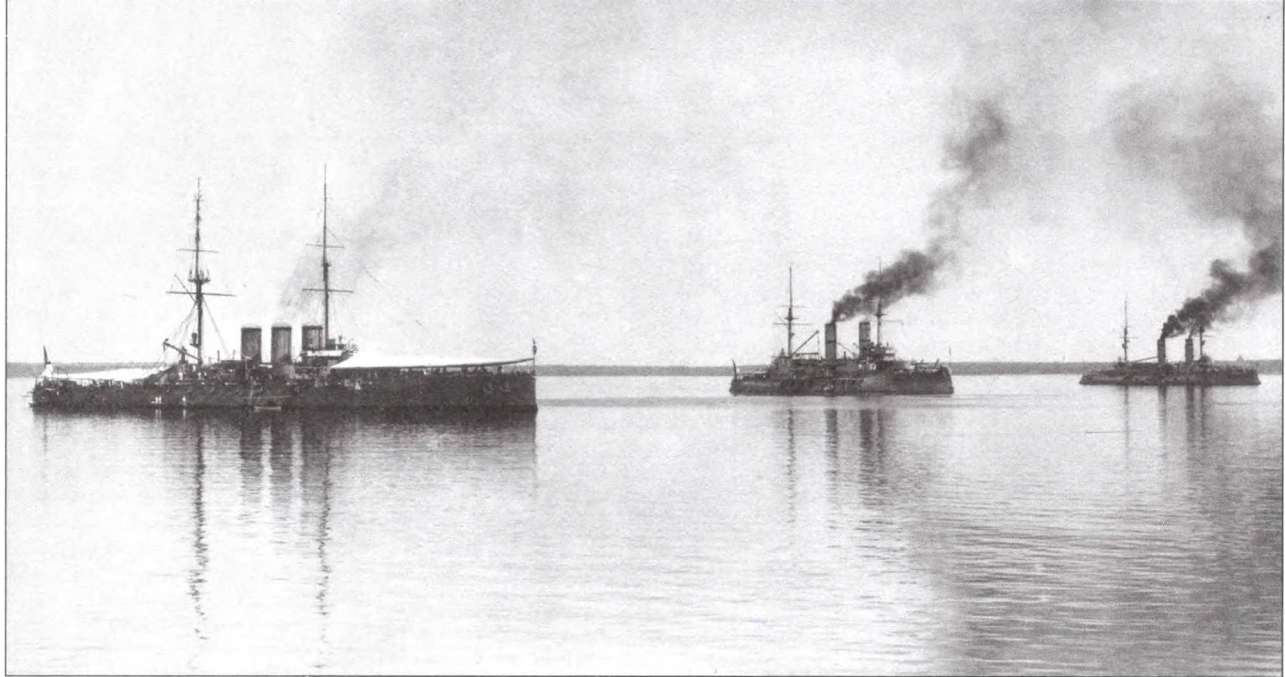
гардемарин Прасолов, неосторожно обращавшийся с револьвером.

Как и в предыдущие годы, кампания 1913 г. помимо состязательных стрельб и манёвров ознаменовалась большимграничным плаванием всей балтийской эскадры с посещением Портленда, Бреста и Ставангера. В отличие от прошлогоднего похода состав отряда на этот раз был гораздо малочисленнее — всего 14 вымпелов. Кроме флагманского крейсера «Рюрик» (флаг адмирала Н.О. Эссена) и бригады линкоров («Андрей Первозванный», «Император Павел I», «Цесаревич», «Слава») в эскадру вошли только крейсера «Громобой», «Адмирал Макаров», «Паллада», «Баян», сопровождаемые транспортом «Рига» и полудивизионом миноносцев.

В 4 час. утра 27 августа линкоры и крейсера (миноносцы пополняли запасы в Либаве и вместе с «Ригой», вышедшей из Кронштадта, присоединились к эскадре у о. Борнхольм) покинули Ревельский рейд и, построившись в кильватерную колонну, взяли курс к Балтийским проливам. Как и в прошлом году, во время перехода был запланирован целый ряд мероприятий боевой подготовки, включая разнообразные маневрирования. Однако, учитывая большой расход угля на «Андрее Первозванном» и «Славе», пришлось ограничиться простейшими совместными эволюциями, «не уклоняющимися пути кораблей сильно

**«Рюрик» на стрельбах главного калибра, 1913 г. На корабле развеваются боевые стеньговые флаги, на фок-мачте поднято красное полотнище с косицами (лидер «Наш»): сигнал, означающий по однофлажному коду «Веду огонь»**





от генерального курса», а также практическими упражнениями в радиотелеграфировании на близких дистанциях в условиях сильных помех.

Переход через осеннюю Балтику протекал в целом без происшествий, если не считать двукратную поломку рулевого устройства на крейсере «Паллада», который вновь присоединился к эскадре лишь перед входом в проливы. Проход их осуществлялся в сжатые сроки без лоцманов, что вызывало, несмотря на ясную погоду, немалые трудности и прежде всего для «Рюрика», шедшего головным. Однако, благодаря искусству и опыту штурманов крейсера, как впрочем, и вся эскадра, смог миновать опасные узости в «совершенном порядке».

30 августа русские корабли вышли в Северное море, в 3 час. утра 1 сентября прошли меридиан Дувра, вступив в Английский канал, встретивший их свежим зюйд-вестом и довольно сильным волнением. Около полудня эскадра прошла южную оконечность о. Уайт и через три часа подошла к Портленду. Обменявшись салютом с береговой батареей, русские корабли вошли на рейд, где в это время находилась британская 4-я эскадра линейных кораблей под командованием вице-адмирала Бриггса, державшего флаг на «Дредноуте».

Утром 2 сентября начался обмен визитами. Корабли русской эскадры были заранее распределены по одному — два на каждый английский и их командиры и офицеры общались лишь с офицерами «прикреплённых» кораблей, что значительно упрощало эту нелёгкую процедуру. Помимо этого визит сопровождался множеством других официальных и неофициальных мероприятий, в которых приняли

участие не только британские военноморские и гражданские власти, но и значительная часть населения города, проявившие большой интерес к гостям из России. Так, 5 сентября состоялся праздничный обед для нижних чинов эскадры, на который было приглашено до 700 человек. По словам очевидцев, улицы Портленда были буквально запружены горожанами, восторженно приветствовавшими колонны русских моряков, маршировавших под звуки корабельных духовых оркестров к зданию мэрии. Исключительное радушие хозяев, столь необычное для сдержанных англичан, объяснялось всё возрастающей угрозой со стороны Германии, заставлявшей Британию искать союза с Россией. И в этой связи визит русской эскадры пришёлся как нельзя кстати.

Наряду с участием в различных торжествах, предусмотренных программой визита, на эскадре проводилось и обычное увольнение части команд на берег. Особым распоряжением Н.О. Эссена с каждого корабля было разрешено ежедневно увольнять не более 45 человек, как правило, из числа нижних чинов «отменного поведения», причём некоторым желающим позволили даже съездить в Лондон. Тщательный отбор увольняемых на берег дал определённый положительный результат — несмотря на огромное количество питейных заведений, традиционное для крупного портового города, «особого пьянства не было» и даже местные газеты отметили (впрочем, не без доли иронии), что поведение русских матросов «изменилось к лучшему».

И всё же, несмотря на принятые меры, к моменту ухода из Портленда на эскадре насчитывалось 59 дезертиров, причём значительная часть из их составляли ниж-

**«Рюрик» на Большом Кронштадтском рейде с линейными кораблями «Слава» и «Цесаревич» (справа). Необычность силуэту крейсера придают брезентовые тенты, растянутые на баке и юте. («Слава» также несет тент на юте)**



ние чины 1912 — 1913 гг. призыва. Впоследствии было установлено, что во время визита в коммерческой гавани британского порта находилось под погрузкой несколько пароходов, отправлявшихся в Америку, команды которых, недовольные низкими жалованьем и тяжёлыми условиями труда, потребовали расчёта. В связи с этим разного рода агенты начали спешно вербовать матросов с русской эскадры, причём по некоторым данным, каждый рекрут, в любом состоянии доставленный на судно, приносил вербовщику 1 — 2 фунта стерлингов наличными.

Среди «нетчиков» оказалось и более десятка матросов «Рюрика», по разным причинам не вернувшиеся с берега, однако в результате поисков, предпринятых совместно с английской полицией, все они были возвращены на корабль. Всего же за время похода на крейсере зафиксировано 24 случая опоздания с берега на срок более суток, сопровождавшихся, как правило, «прототанием казенного обмундирования».

Завершив визит и покончив все расчёты с берегом, русские корабли в 15 час. 7 сентября покинули берега туманного Альбиона, держа курс на запад, и к полудню 8 сентября благополучно достигли Бреста. Для темпераментных французов приход многочисленной союзной эскадры стал, наверное, ещё более знаменательным событием, чем для их соседей. Встречи, приёмы, обеды и балы следовали один за другим, изумляя порой своей торжественностью и пышностью.

Один из таких приёмов, на который прибыл в сопровождении военного и военноморского агентов русский посол во Франции камергер Севастополю, был устроен 11 сентября на крейсере «Рюрик». Общее число приглашённых превышало 500 человек, в связи с чем для их доставки на корабль французские власти выделили две старые канонерские лодки, на которых спешно оборудовали парусиновые тенты. Вечер удался — на несколько часов спардек «Рюрика» превратился в великосветский салон, а на юте под звуки корабельного оркестра без усталости кружились в вальсе нарядные пары.

Установленным порядком шло и увольнение команд на берег, хотя на этот раз, в связи с угольной погрузкой, отпущена была в общей сложности примерно одна треть личного состава. За всё время стоянки отмечено лишь два серьёзных инцидента — на улице был легко ранен из револьвера в ногу кондуктор с «Паллады» А. Басанин, а один из «рюриковских» матросов в состоянии сильного опьянения выпал на мостовую из окна второго этажа (к счастью, как отмечено в рапорте, это па-

дение «серьёзных последствий для здоровья не имело»). Ещё один моряк с крейсера — сверхсрочный боцман П.В. Таранец — был оставлен в береговом госпитале с приступом острого аппендицита.

Простояв в Бресте пять дней, русская эскадра в 10 час. 30 мин. 12 сентября снялась с якоря и, пройдя пролив Ламанш, взяла курс на норд-ост, к берегам Норвегии. 14 сентября на параллели плавучего маяка Сварте корабли разделились — линкоры и два миноносца пошли в Христиансанд, а «Рюрик» с остальными кораблями — в Ставангер. Переход в один из крупнейших портов Скандинавии был нелёгким. Уже после полудня 14 сентября задул свежий, постоянно усиливающийся зюйд-ост, разведя к ночи сильное волнение. К счастью, в это время корабли находились уже под прикрытием скалистого норвежского берега, однако плотная мгла затрудняла обсервацию, вынуждая для поиска входа в гавань выслать вперёд миноносцы. Вскоре в сплошном тумане удалось различить тусклый свет входного маяка, ориентируясь на который, отряд к полудню 15 сентября вошёл на рейд, где и встал на якорь.

Визит в Ставангер длился три дня, в течение которых команда, как и в предыдущих случаях, увольнялась на берег (при этом неоднократно отмечались попытки русских политэмигрантов войти в контакт с матросами), а офицеры «Рюрика» во главе с вице-адмиралом Эссеном предприняли на одном из миноносцев своеобразную экскурсию в Лизе-фьорд. Этот узкий (шириной всего от 5 до 7,5 кбт) залив длиной 20 миль, окаймлённый по берегам высокими отвесными скалами, пользовался заслуженной славой у европейских туристов. Однако не только красоты северной природы привлекали внимание русских моряков — куда важнее было перенять норвежский опыт плавания шхерными фарватерами, а заодно и познакомиться с их навигационным оборудованием.

В полночь 18 сентября отряд крейсеров покинул Ставангер и около 14 час., соединившись с бригадой линкоров, взял курс к Балтийским проливам. Обратный переход в Россию протекал без происшествий и утром 21 сентября корабли благополучно достигли Ревеля, завершив последнее предвоенное заграничное плавание. По словам Н.О. Эссена, оно «имело большое значение в смысле подъёма настроения всего личного состава», а опыт продолжительных походов дал возможность «попрактиковать людей в обращении с механизмами и котлами в условиях длительно-го крейсерства...».

Послепоходовые ремонт и отдых экипажей длились недолго. Уже 6 октября бри-

гада линкоров приняла участие в очередных двусторонних манёврах флота, проводившихся под руководством адмирала Эссена. Их главной целью стала проверка возможностей Морских сил Балтийского моря по отражению попытки прорыва кораблей вероятного противника в Финский залив. В целом манёвры показали значительно возросший по сравнению с предыдущими годами уровень боевой выучки кораблей и соединений, однако командующий и его штаб с тревогой отмечали отсутствие в составе флота современных боевых единиц и в первую очередь линкоров-дредноутов, без которых оборона залива, даже при оборудовании в его устье сильной минно-артиллерийской позиции, становилась трудновыполнимой задачей.

Манёвры продолжались семь дней, после чего «Рюрик» с линкорами перешёл в Кронштадт для пополнения боезапаса и

других материалов, а также списания в береговые экипажи нижних чинов 1908 г. призыва, подлежащих увольнению в запас. 29 октября бригада сосредоточилась на рейде Гельсингфорса и в полночь 1 ноября корабли, завершив кампанию, вступили в вооружённый резерв. Однако, несмотря на это обстоятельство, на следующий день на рейде состоялась общебригадная парусная офицерская гонка на приз имени капитана 1 ранга Е.Р. Егорьева. Условия состязания были довольно жёсткими — на шлюпках были сняты рули, что потребовало от экипажей большой сноровки в управлении парусами. В упорной борьбе лучшей оказалась шестёрка с «Цесаревича», кают-компанию которого и украсил переходящий кубок. 4 ноября состоялись аналогичные унтер-офицерские гонки, где победу одержала шлюпка «Рюрика».

## Год 1914-й

Начало кампании 1914 г. для экипажа «Рюрика» мало отличалось от предыдущих лет. 9 апреля, едва Финский залив начал освобождаться ото льда, крейсер вместе с бригадой линкоров покинул Гельсингфорсский рейд, приступив к плановой боевой подготовке. Артиллерийские стрельбы сменялись выходами на эволюции, учебные минные постановки — угольными погрузками. Заполненные до отказа, пролетали недели и казалось, ничто на свете не способно поколебать этот устоявшийся годами, ставший привычным для любого

моряка порядок. Ничто, в том числе и сообщение об убийстве австрийского эрцгерцога Франца-Фердинанда, совершенном 15 июня в Сараево сербским студентом Г.Принципом и сразу поставившем Европу на грань большой войны.

Близость вооружённого конфликта заставила командующего Морскими силами Балтийского моря адмирала Н.О. Эссена предпринять ряд необходимых мер. Основными из них являлись установление постоянного крейсерского дозора в устье Финского залива, приведение в полную

**Довоенные будни флота на зимовке в Гельсингфорсе, зима 1913/14 г. Корабли бригады линкоров МСБМ: «Император Павел I», «Андрей Первозванный» и крейсер «Рюрик»**







**«Рюрик» на рейде Гельсингфорса, зима 1913/1914 гг. Поодаль, впаянные в лед Финского залива, замерли его собратья по Бригаде линейных кораблей МСБМ — «Слава» и «Цесаревич» (слева), еще далее — обеспечивающий бригаду транспорт «Рига». У форштевня крейсера полосатая будка часового, у левого борта баржа с углем для отопления и освещения. Срезы первой и второй труб зачехлены брезентом, из третьей вытекает дымок, свидетельствующий, что 1-2 котла корабля находятся под парами, обеспечивая его жизнедеятельность в зимнюю стужу**

боевую готовность отряда минных заградителей, усиленная охрана рейдов и строжайшая радиомаскировка. Днём 12 июля в Ревеле на борту крейсера «Рюрик» состоялось совещание флагманов и командиров, на котором командующий оповестил собравшихся о последних международных новостях и, будучи уверенным в неизбежности войны, охарактеризовал предстоящие действия флота знаменитой фразой: «Отступления не будет».

Между тем внешнеполитическая обстановка в Европе продолжала все более и более накаляться. Правительство Австро-Венгрии, не удовлетворившись ответом сербских дипломатов на ультиматум от 10 июля, 15-го объявило Сербии войну, одновременно начав мобилизацию и против России. Спустя два дня, 17 июля, к военным приготовлениям своего ближайшего союзника по Тройственному союзу присоединилась и Германия.

В сложившейся ситуации русское правительство, естественно, не могло оставаться безучастным к явно враждебным действиям западных соседей и также направило все усилия на скорейшую мобилизацию армии и флота. В полночь 17 июля 1914 г. служба связи флота передала всем русским кораблям и морским частям на Балтийском театре ставший впоследствии знаменитым условный сигнал «Дым. Дым. Дым. Оставаться на местах», согласно которому командирам всех рангов надлежало немедленно вскрыть секретные

пакеты с инструкциями по мобилизации и оперативному развертыванию сил флота. При этом главная цель последнего сводилась к тому, чтобы воспрепятствовать неприятелю проникнуть в восточную часть Финского залива за меридиан о. Нарген и хотя бы временно обеспечить мобилизацию сухопутных войск Петроградского военного округа.

Справедливо полагая, что противник может попытаться воспользоваться благоприятным моментом и прорваться к столице, адмирал Эссен (ставший с момента объявления мобилизации командующим флотом Балтийского моря) в тот же день отдал приказ о немедленном выходе в море бригады линкоров и одновременном приведении в наивысшую готовность минных заградителей. В 16 час. 30 мин. 17 июля командующий прибыл на «Рюрик» и в 21 час. крейсер, выбрав якоря, покинул рейд, держа курс к о. Нарген. В кильватер флагману шли «Император Павел I», «Цесаревич» и «Слава» («Андрей Первозванный» ремонтировался в Кронштадте) в сопровождении 12 миноносцев. Восточнее Наргена бригада в ожидании дальнейших распоряжений встала на якорь, а миноносцы были отправлены в дозор.

В 4 час. 15 мин. 18 июля на «Рюрике» было принято «срочное специальное радио» от Морского министра о постановке главного минного заграждения — основы минно-артиллерийской позиции Балтийского флота в устье Финского залива.

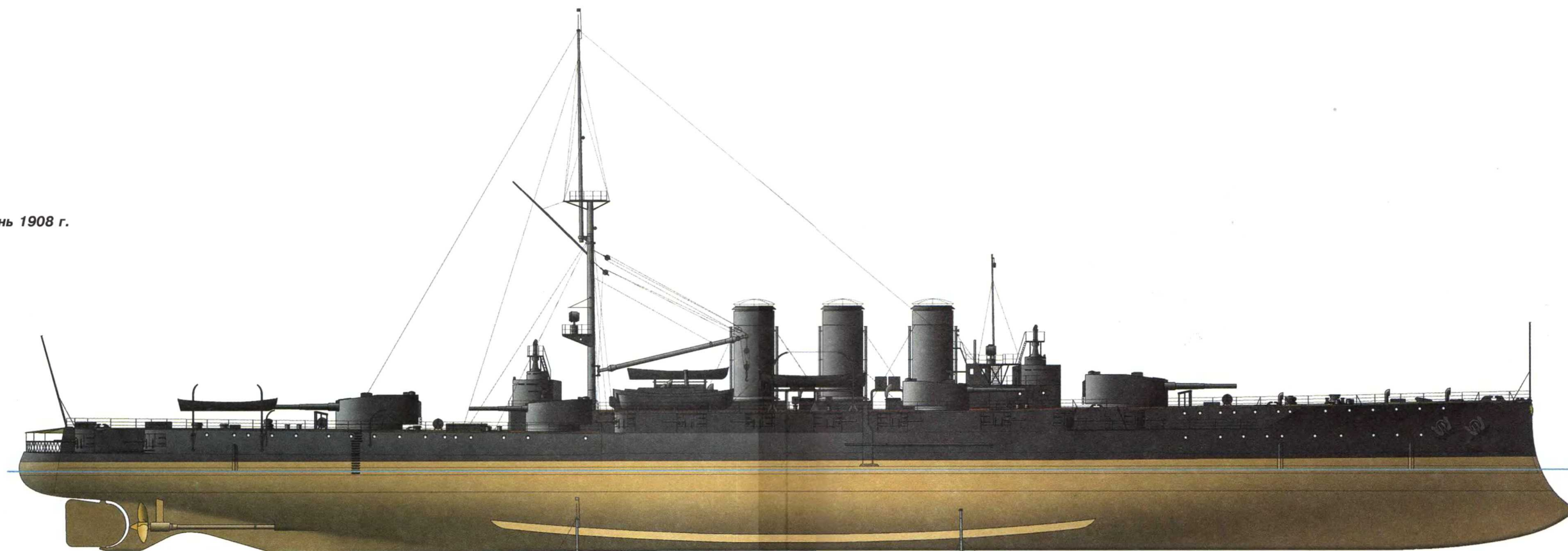


**«Рюрик»**  
Рис. А. Заикина

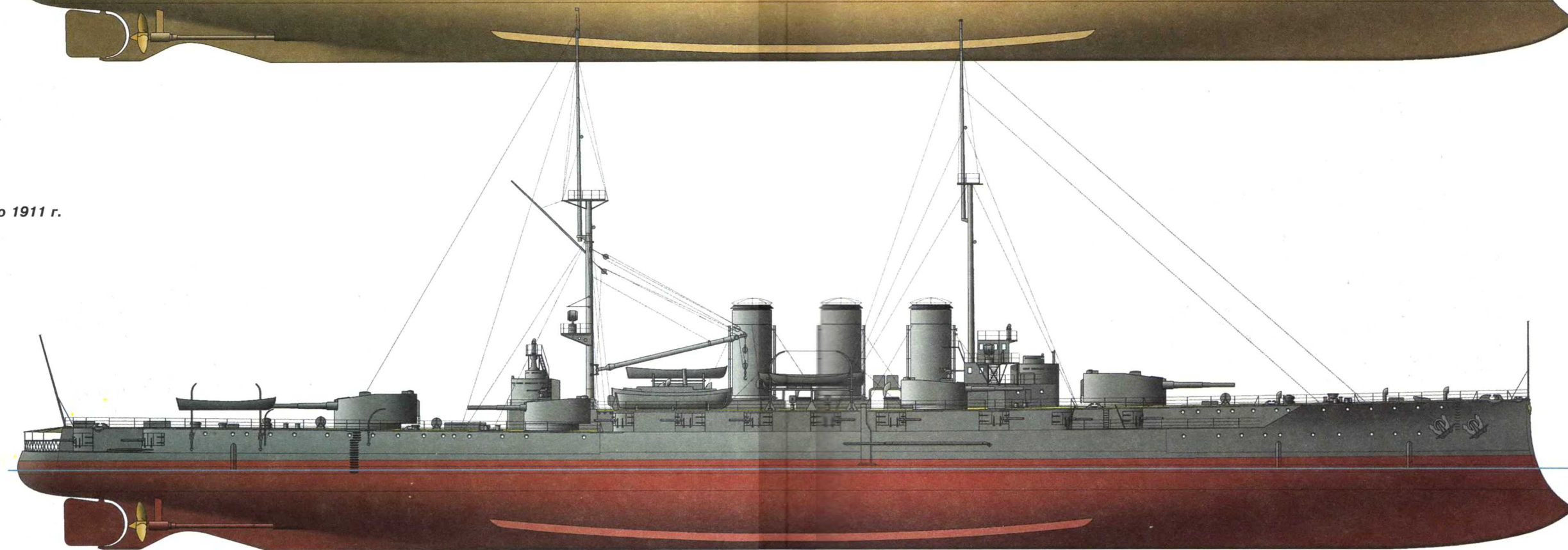




«Рюрик», осень 1908 г.

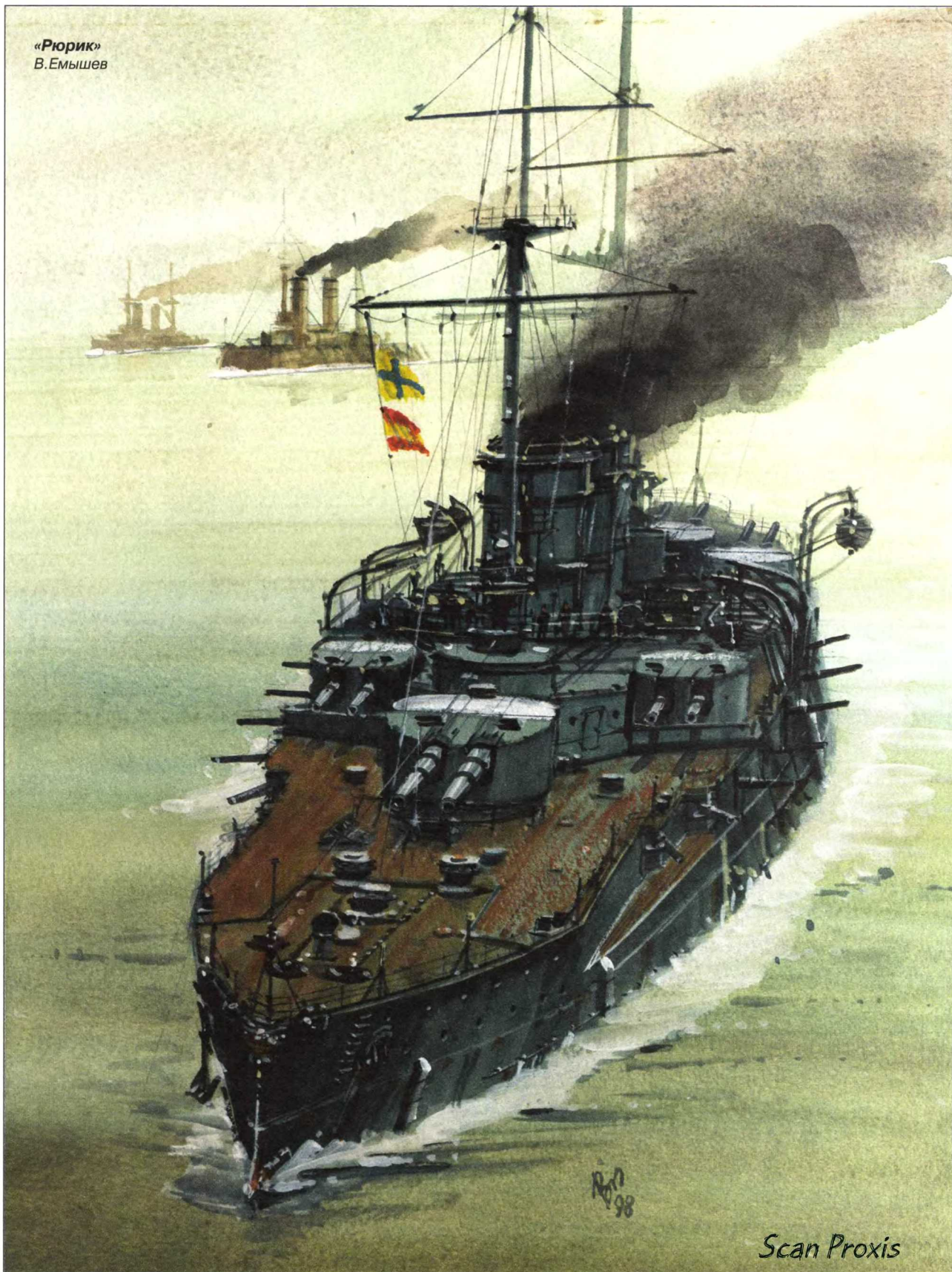


«Рюрик», лето 1911 г.





«Рюрик»  
В. Емышев





Вслед за этим аналогичное разрешение последовало и от главнокомандующего вооружёнными силами России великого князя Николая Николаевича.

Спустя три часа после получения распоряжения бригада минных заградителей приступила к постановке, успешно завершённой к полудню. Всё это время «Рюрик», «Император Павел I», «Цесаревич» и «Слава», выслан в дозор миноносцы, крейсировали на меридиане Пакерорта, ежеминутно готовые к встрече с неприятелем. Но последний не показывался и после безрезультатного ожидания линкоры к 15 час. перешли в Ревель, а вечером бросили якоря на внешнем Свеаборгском рейде.

Здесь в 20 час. 20 мин. 19 июля с Александровского поста на «Рюрик» семафором передали телеграмму И.К. Григоровича, начинавшуюся словами «Германия объявила войну...». Спустя полчаса после этой роковой вести на крейсер прибыл Н.О. Эссен, только что возвратившийся на миноносце из Ревеля. После торжественного богослужения о даровании победы над врагом командующий обратился к экипажу, описав стоящие перед флотом задачи, в том числе по защите только что выставленного заграждения.

Речь адмирала была восторженно встречена рюриковцами. Как вспоминал впоследствии флаг-офицер штаба капитан 2 ранга В.А. Винтер «Энтузиазм был неопиcуемый: несмолкаемое «ура» перешло в овацию вождю флота, которого команда подняла на руки вместе с командиром капитаном 1 ранга Бахиревым». Подобный настрой наблюдался и на других кораблях, чьи экипажи выражали готовность «защитить Родину от посягательств врагов и вступить в бой с ними без колебаний, думая только о нанесении врагу самых тяжких ударов, какие только... возможны...».

С не меньшим воодушевлением был воспринят и знаменитый приказ адмирала за № 2 от 19 июля, который гласил:

«Волею Государя Императора сегодня объявлена война. Поздравляю Балтийский Флот с великим днем, для которого мы живем, которого мы ждали и к которому говорились».

Офицеры и команды!

С этого дня каждый из нас должен забыть все свои личные дела и сосредоточить все свои помыслы и волю к одной цели — защитить Родину от посягательств врагов и вступить в бой с ними без колебаний, думая только о нанесении врагу самых тяжелых ударов, какие только для нас возможны. Война решается боем. Пусть каждый из Вас напряжёт все свои знания, опыт и умение в день боя, чтобы

наши снаряды и мины внесли бы гибель и разрушение в неприятельские боевые ряды и корабли. Неприятель имеет большую силу и опыт; наши ошибки, наши слабые стороны он немедленно использует; надо стремиться, чтобы их было меньше.

Помните, что единственная помощь, которая должна оказываться друг другу в бою, заключается в усилении атаки противника, напряжении с целью нанести сильнейшие удары ему, используя для этого все свои силы и боевые средства.

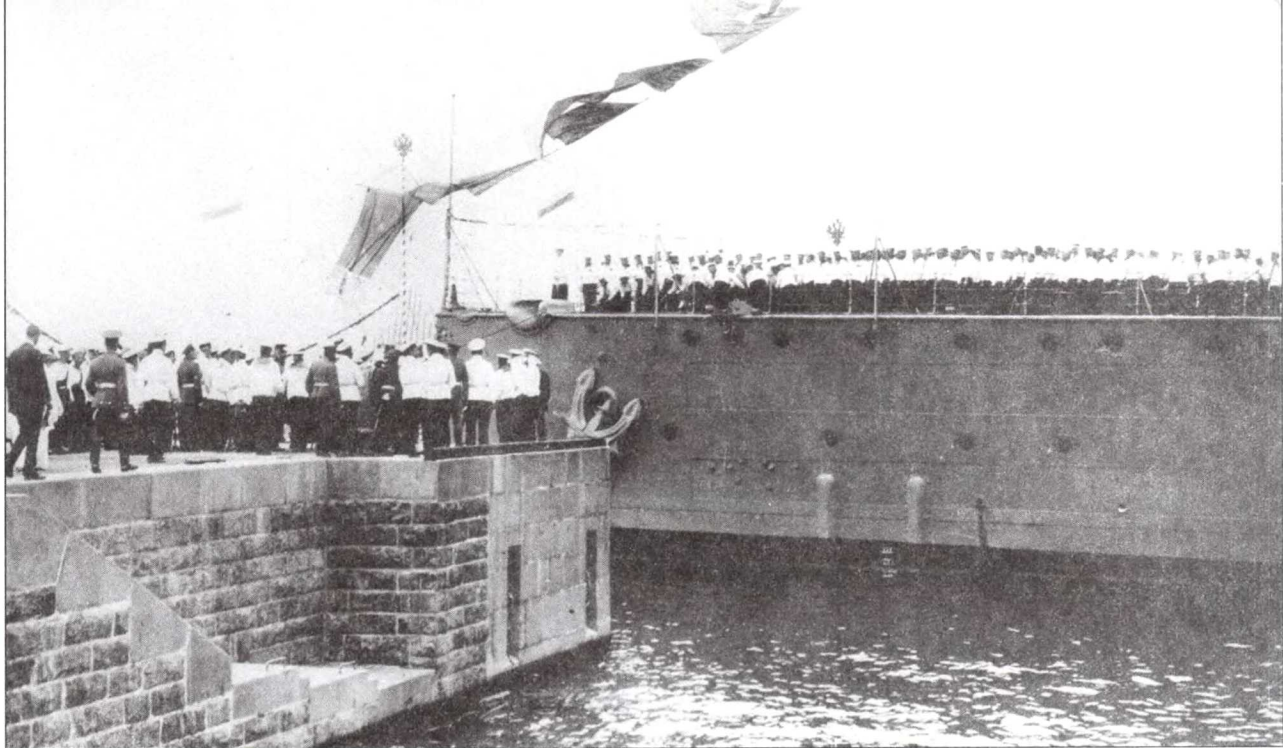
Да исполнит каждый из нас величайший долг перед Родиной — жизнью своей защитить ее неприкосновенность — и да последует примеру тех, которые двести лет назад, с Великим Императором, своими подвигами и кровью положили в этих водах начало нашему флоту».

Попытка противника прорваться в Финский залив в первые же часы после начала войны считалась вполне реальной, в связи с чем Н.О. Эссен распорядился о сосредоточении у центрального минного заграждения основных сил Балтийского флота. Ранним утром 20 июля бригада линкоров вновь перешла из Гельсингфорса на Наргенский рейд, а к востоку от острова в это же время сосредотачивались обе бригады крейсеров и 1-я минная дивизия.

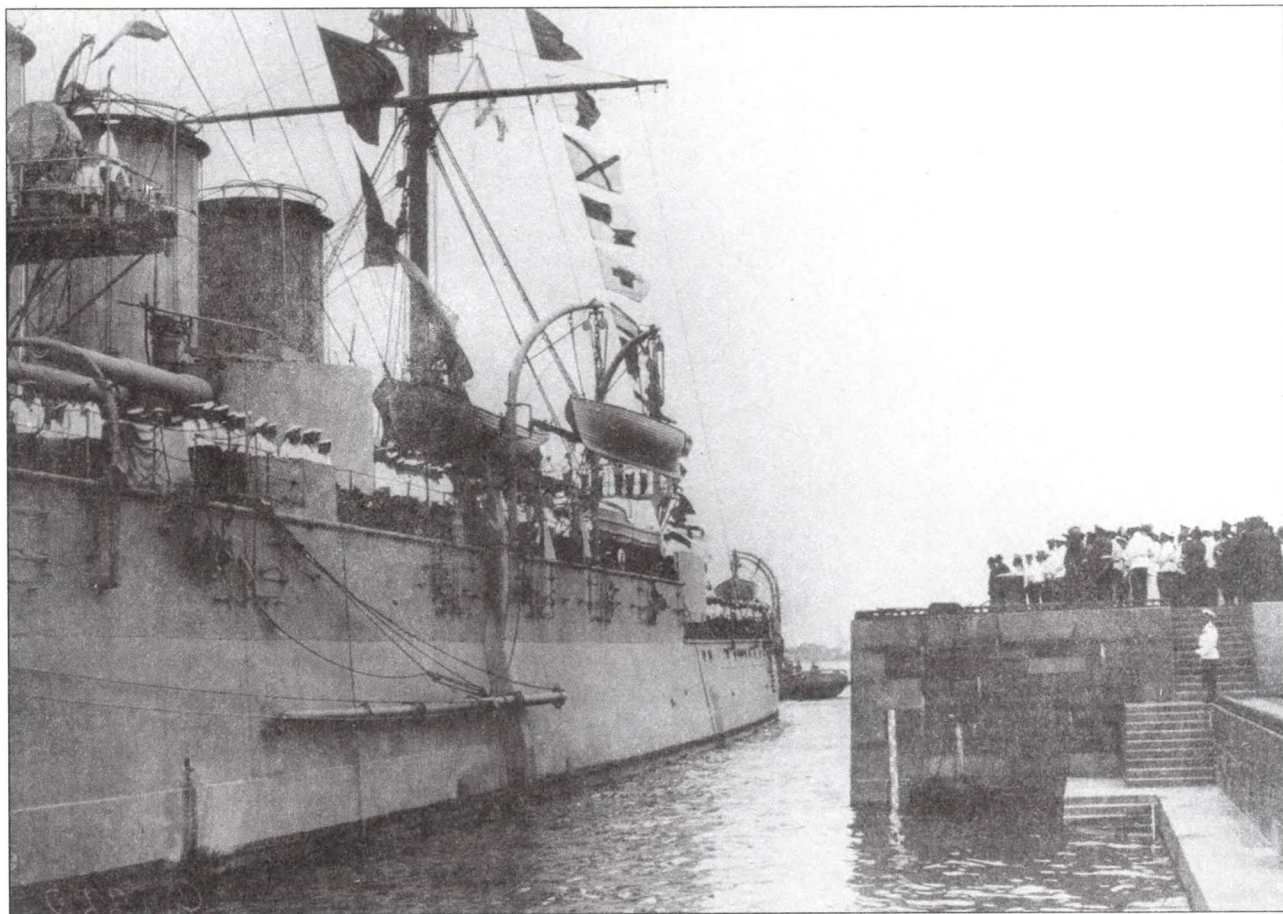
Днём на кораблях производились учения, после чего соединения осуществили пробное развёртывание на позиции. К вечеру линкоры вместе с «Рюриком» возвратились в Гельсингфорс, встав на якорь и продолжая находиться в готовности к немедленному выходу. Но противник по-прежнему не предпринимал попыток прорыва к русской столице.

И хотя встретиться с ним в самом начале войны «Рюрику» так и не довелось, через несколько дней после её объявления крейсеру всё же пришлось участвовать в боевой операции, неофициально названной впоследствии «шведским походом». Неопределённая внешнеполитическая позиция Швеции в начавшейся мировой войне, сочувственное отношение к Германии в сочетании с негласной мобилизацией армии и военно-морского флота — все эти обстоятельства делали вполне вероятным выступление «нейтрального» соседа на стороне Тройственного союза, вынуждая русское командование принять меры против нового нападения.

Необходимость «наискорейшего разрешения «шведского вопроса» обсуждалась 23 июля на совещании флагманов, после которого на имя Верховного главнокомандующего было направлено письмо, содержащее план «превентивного удара» по шведским кораблям, сосредоточенным по данным разведки у о. Готланд. Реализа-



*Торжественное открытие Алексеевского дока в Кронштадте, 1 июня 1914г. Церемония завершения его постройки сопровождалась заполнением дока водой и вводом в него крейсера «Рюрик». На фото вверху — нос крейсера пересекает линию створа входных ворот сооружения, внизу — «Рюрик» почти вошел в док. На палубе расцвеченного флагами корабля построена команда в парадном строю*





ции смелого замысла должен был предшествовать ультиматум шведской стороне о переводе всего флота до конца войны в Карлскрону — подальше от театра боевых действий.

Устный ответ от великого князя Николая Николаевича последовал спустя несколько часов после вручения письма. Для окончательного выяснения позиции Швеции предполагалось вручить её правительству коллективную ноту послов стран Антанты с ограниченным сроком рассмотрения. В случае же неблагоприятного ответа в адрес командующего флотом должна была поступить условная телеграмма «Гроза», разрешающая атаковать противника.

Несмотря на довольно осторожный характер разъяснения, Н.О. Эссен распорядился срочно готовиться к операции, намереваясь разгромить вероятного противника «прежде, чем он успеет соединиться с немцами». 26 июля в 13 час. бригада линкоров и 1-я минная дивизия получили приказ о съёмке с якоря в 15 час., в соответствии с которым было немедленно прекращено сообщение с берегом «дабы не разгласить цель ухода». Ровно через два часа линейные корабли и «Рюрик» в сопровождении миноносцев I и IV дивизионов вышли из Гельсингфорса, держа курс к югу.

В 18 час. 45 мин. соединение встало на якорь у восточного побережья о. Нарген, куда спустя час прибыли 1-я и 2-я бригады крейсеров, вставшие в кильватерной колонне южнее линкоров. С наступлением темноты все корабли «закрыли огни», приготовившись к отражению минной атаки, после чего флот «погрузился в ясную лунную ночь». На состоявшемся в 21 час. на «Рюрике» совещании командиров кораблей и начальников дивизионов была оглашена инструкция по предстоящему бою с шведским флотом и могущим прийти к нему на помощь германским. Документ предусматривал выход эскадры и перестроение её на меридиане Пакерорта в походный порядок — впереди «Новик» с двумя миноносцами IV дивизиона, за ним в пяти милях строем фронта крейсера «Богатырь», «Россия» и «Олег» с парой миноносцев каждый и в шести милях позади — главные силы в составе бригад линейных кораблей и крейсеров.

В ожидании условного сигнала «Гроза» соединениям надлежало крейсировать в заранее намеченных квадратах, а по получении указанного радио «Богатырю», «Новику» и IV дивизиону миноносцев образовать завесу на параллели Виндавы, обеспечивая операцию с юга. Остальные крейсера 2-й бригады должны были «наступать на Фаре-Зунд, в то время как глав-

ные силы — отрезать неприятелю отступление в Стокгольм...». После боя весь флот должен был сосредоточиться в 32 милях к зюйд-осту от о. Готска-Санде и отходить в свои воды.

Поход был назначен на 10 час. утра 27 июля, однако в тот день выяснилось, что два крейсера 1-й бригады не успели принять уголь, в результате чего выход эскадры пришлось перенести почти на сутки. Первыми в 4 час. утра 28 июля снялись с якоря крейсера резерва и IV дивизион миноносцев, через Сулопский проход направившиеся в море. Ещё через четыре часа вслед за ними снялись с якоря и главные силы, также взявшие курс на вост. У о. Оденсхольм эскадра выстроилась в походный порядок согласно инструкции, а миноносцы II дивизиона поставили тралы. На переходе к району сосредоточения на кораблях «для практики» объявлялась боевая тревога, отражение минных атак, а в 16 час. 30 мин. начали отработку боевого маневрирования, завершившееся спустя три часа. На ночь миноносцы были отпущены в Тагалахт и Лапвик, в то время как остальные силы заняли свои квадраты по диспозиции:

— бригада линкоров — посреди Балтийского моря на широте устья Финского залива;

— 1-я бригада крейсеров — между нею и о. Готланд;

— крейсера «Богатырь», «Олег» и «Россия» — к весту от главных сил, имея южнее себя эсминец «Новик» в качестве передового дозора.

Корабли крейсировали малыми ходами курсами ост — вост, пробив с наступлением темноты отражение минной атаки.

Между тем сведений о противнике в течение дня не поступало и лишь к ночи с «Новика» начали поступать неразборчивые сигналы об обнаружении германских кораблей. Учитывая возможность появления их вблизи эскадры, адмирал Эссен в 0 час. 45 мин. приказал всем соединениям поднимать пары и идти в район сосредоточения между Бенгшером и Тахконой, заняв там «выжидательное положение». Сосредоточиться всей эскадре удалось уже около 6 час. утра, однако с рассветом воздушная разведка с Эзеля и береговые посты наблюдения донесли, что неприятеля в море не видно.

Но участвовать в боевых действиях против шведского флота балтийцам так и не пришлось. Ещё до окончания сосредоточения всех кораблей на «Рюрике» приняли часть радиограммы из Петрограда, из которой стало ясно, что начатая операция «признаётся высшим командованием неуместной». Полный текст был получен в 10 час. 30 мин. утра и содержал следующую

резолюцию великого князя Николая Николаевича: «Верховный главнокомандующий не допускает активных действий при настоящей политической обстановке. Главная задача Балтийского флота — прикрыть столицу, что теперь достигается его положением в Финском заливе. Когда можно будет, то Верховный даст указания, куда идти...».

Исходя из кардинально изменившейся обстановки, командующий флотом принял решение возвращаться в базу. В 6 час. 45 мин. 29 июля с «Рюрика» показали курс ост и в 14 час., вновь пройдя Сурупским проливом, эскадра стала на якорь на прежнем месте у о. Нарген. При подходе к месту стоянки, «Рюрик», минуя крестовую вежу, задел «необозначенное на карте пятно». Шедший в кильватер флагману «Император Павел I» успел отвернуть, всё же коснувшись подводного препятствия и получив небольшую вмятину на днище. Концевые же «Цесаревич» и «Слава» благополучно избежали опасности.

Как показал осмотр водолазами, корпус крейсера получил с правого борта трещину на протяжении 117 — 138 шп. и пробину «около 2 футов (0,61 м) длиной с разошедшимися швами», через которые были затоплены «четыре отделения под кочегарками и две угольные ямы». Всего к вечеру корабль принял до 400 т воды.

Кроме того, оказались повреждёнными листы горизонтального килля и часть килевого пояса правого борта от 40 до 151 шп. со стрелкой прогиба обшивки 3 — 4". Ещё одна вмятина такой же глубины тянулась параллельно первой от 61 до 85 шп. Пострадал и корпусной набор — флоры шпангоутов «имели особо крутую погибь в нижних частях», также достигавшую 4".

К счастью, повреждения не были серьёзными, и их удалось восстановить сила-

ми экипажей без использования дока. Поступление воды вскоре было остановлено, трещины забиты деревянными клиньями и пробками, после чего все место был залит цементным раствором. Однако даже такие меры, хотя и обеспечивали возможность осушения затопленных междудонных отделений, всё же не гарантировали попадание солёной воды в отделения с пресной водой для питания котлов, вследствие чего её запас пришлось значительно уменьшить.

Уже на следующий день после происшествия Н.О. Эссен вышел с бригадой линкоров в Гельсингфорс, причём на переходе «Рюрик» развил ход в 14 уз для «испытания починки повреждения». Вода не прибывала, вследствие чего исправления сочли «вполне качественными».

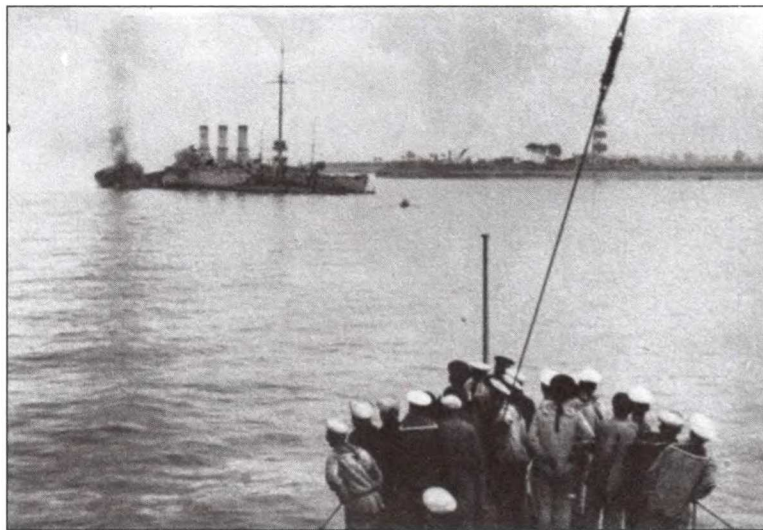
Активизация деятельности германского флота в устье Финского залива, наметившаяся к началу августа 1914 г., вынудило русское командование предпринять ряд ответных шагов. Штабом флота была спланирована операция, имеющая целью нападение на неприятельских разведчиков, всё чаще появлявшихся вблизи центральной позиции.

В соответствии с планом после полудня 7 августа в сопровождении миноносцев в море вышли обе бригады крейсеров под общим командованием начальником 1-й минной дивизии. Тогда же в Ревель из Гельсингфорса перешёл и «Рюрик» с командующим флотом на борту. На рейде к флагману присоединилась «Аврора», после чего оба корабля через Сурупский пролив также начали выдвигаться к устью залива для поддержки своих сил в случае их встречи с противником.

Но в этот день германские корабли так и не появились у входа в залив. Благополучно встретившись с эскадрой, «Рюрик» и «Аврора» с наступлением темноты отошли в Балтийский порт, отдав якоря в ожидании утра. С рассветом 8 августа соединения перешли в Ревель, где вместе с прибывшей из Гельсингфорса бригадой линкоров встали на рейде за боном.

Отсюда 13 августа «Рюрик» под флагом Н.О. Эссена выходил к о. Оденсхольм, вблизи которого потерпел аварию германский крейсер «Магдебург». С получением известий о появлении противника, «Рюрик» в 10 час. 30 мин. вслед ранее ушедшим «Олегу» и «России» снялся с бочки и двинулся в море в сопровождении миноносцев II дивизиона, шедших с поставленными тралями. Подойти к острову удалось около 14 час., когда прочно сидящий на камнях противник был уже частично взорван экипажем, часть которого во главе с командиром попала в плен. Осмотрев крейсер вместе с офицерами сво-

**Остов крейсера  
«Магдебург»  
у о. Оденсхольм**





его штаба, и убедившись, что большая часть корпуса осталась целой, командующий распорядился об организации работ по съёмке аварийного корабля с камней, рассчитывая со временем ввести ценный трофей в состав русского флота.

Потеря «Магдебурга», тем не менее, не обескуражила германское командование, отнюдь не намеревавшееся «отказываться от наступательных действий» и считавшее очередную «демонстрацию в русских водах при новой обстановке настоятельно необходимой». Уже днём 14 августа крейсер «Аугсбург» обстрелял наши тральщики, осуществлявшие работы по определению границ неприятельского заграждения в устье Финского залива, а в последующие несколько дней немецкие корабли неоднократно появлялись вблизи Виндавы и Стейнорта, что исправно фиксировалось береговыми наблюдательными постами. Их доклады давали основание предполагать наличие неприятельской завесы между побережьем Курляндии и о. Готланд, в связи с чем Н.О. Эссен принял решение осуществить под своим личным командованием глубокую разведку района вплоть до Данцигской бухты.

Исходя из характера задачи, в состав сил для предстоящего поиска включались крейсера «Рюрик» (флаг командующего флотом), «Россия», «Богатырь», «Олег», а также эскадренные миноносцы II дивизиона и полудивизиона особого назначения во главе с «Новиком», сосредоточенные в Ревеле. На совещании, состоявшемся утром 19 августа, адмирал Эссен посвятил флагманов и командиров в план операции, согласно которому при обнаружении кораблей противника на линии Стейнорт — Хоборг предполагалось решительно атаковать их и уничтожить. Если же такая встреча не состоялась бы, «Богатырю» и «Олегу» надлежало следовать ко входу в Данцигскую бухту с целью разрушить наблюдательные посты Брюстерот и Риксгефт, а «Новику» — произвести разведку в самой бухте. Затем, соединившись с «Рюриком» и «Россией», крейсера должны были осуществить поиск германских торговых судов.

В 10 час. 19 августа соединение снялось с якоря и через Сурупский проход пошло в море, перестроившись в кильватерную колонну. Головной шла «Россия», за ней «Богатырь», «Олег» и концевым — «Рюрик». Впереди крейсеров двигались шесть миноносцев II дивизиона с тралами, в то время как «Новик» и полудивизион особого назначения располагались соответственно на левом и правом траверзах «Рюрика». По выходе из Финского залива походный ордер изменился — концевым на этот раз стал

«Олег», а «Рюрик» перешёл в голову колонны.

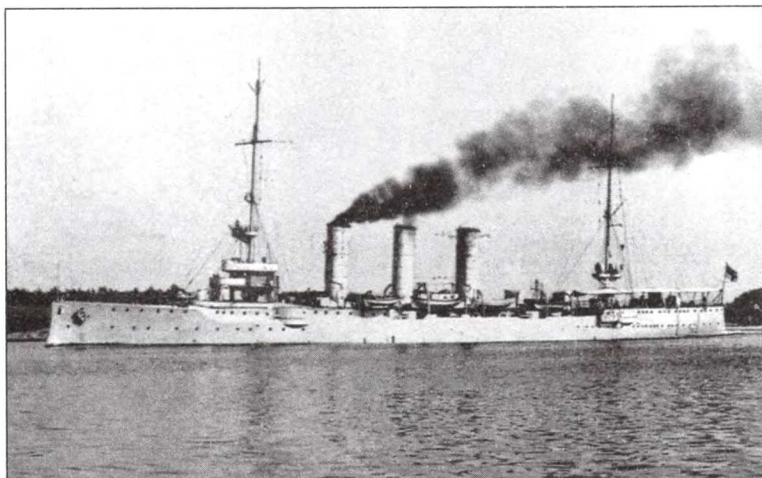
Балтика встретила отряд крупной волной, вынудившей командующего флотом возвратиться в шхеры эскадренные миноносцы, оставив при отряде лишь «Новик», обладавший лучшей мореходностью. Вслед за тем корабли повернули к югу, держа курс к побережью о. Готланд и рассчитывая на рассвете достичь широты его южной оконечности.

Плавание протекало благополучно, за исключением неожиданно возникшего около 21 час. повреждения в машине «Богатыря». Не желая терять времени в ожидании его исправления, командующий флотом приказал капитану 1-го ранга Криницкому возвращаться в Ревель, однако командир крейсера решил попытаться устранить неисправность своими силами и затем присоединиться к отряду в условленном месте.

Для проведения ремонта корабль вышел из строя и, застопорив машины, лёг в дрейф. К счастью, поломку, благодаря самоотверженной работе машинной команды, удалось быстро исправить и крейсер уже через час смог вновь дать ход, рассчитывая быть в точке рандеву к 5 час. следующего утра.

Тем временем отряд продолжал идти к намеченной цели. Уже около полуночи, находясь на траверзе северной оконечности Готланда, сигнальщики обнаружили на горизонте дым неизвестного корабля, быстро приближавшийся к отряду с кормовых курсовых углов левого борта. Вскоре также слева, но впереди по курсу, удалось рассмотреть ещё один дым и определить, что это «неприятельский крейсер, при котором держится миноносец». На русских кораблях сыграли боевую тревогу, приготовившись к отражению возможной атаки.

Последующие события адмирал Н.О. Эссен так описывал в своём дневнике: «...Крейсер сначала повернул нам на пересечку курса, затем на нас или от нас — распознать было трудно, впоследствии оказалось, что от нас. Послал на него «Новик», чтобы произвести атаку. Стрелять нам было невозможно. Расстояние было определить нельзя, и я лично не мог различить в бинокль силуэт крейсера, так что наводка была бы проблематичная... Не желая поэтому себя обнаруживать, что несомненно случилось бы в случае стрельбы, которую ночью трудно было бы остановить и которая, естественно, при нашем неумении стрелять ночью, была бы беспорядочной и, из-за невозможности определить расстояние — непродуктивной — я не велел стрелять... Опасаясь атаки, повернул сначала на 8, а потом на



**Германский легкий  
крейсер «Аугсбург»**

16 румбов, решив, что приму атаку на удалении...».

Неизвестным германским крейсером оказался «Аугсбург», который незадолго до того вышел из Нейфарвассера под флагом контр-адмирала Беринга для поддержки крейсеров «Газелле» и «Амазоне», находившихся в дозоре восточнее и западнее Готланда. Днём 19 августа крейсер держался в завесе восточнее Готланда, намереваясь ночью совместно с миноносцем V-25 произвести разведку до рубежа м. Дагерорт — о. Готска-Санде. С наступлением темноты, двигаясь на север, германские корабли обнаружили дым русского соединения и, не решаясь приблизиться для более точного опознавания, повернули на обратный курс, чтобы «идя впереди противника, оставаться с ним в соприкосновении».

В 0 час. 20 мин. 20 августа «Аугсбург» был атакован «Новиком», безрезультатно выпустившим торпеды с дистанции 40 кбт, находясь на 4-5 румбов позади левого траверза цели. В ответ немецкий крейсер полным ходом начал преследовать русский эсминец, но последний, пользуясь преимуществом в скорости, через короткое время сумел оторваться от него.

С заходом луны русское соединение вновь повернуло на прежний курс и развило 16-ти узловой ход. Около 6 час. утра к отряду присоединился «Богатырь», извещённый по радио о встрече с противником и вступивший в кильватер «Олегу». Корабли продолжали движение к югу, когда через три часа справа по курсу был усмотрен дым, принадлежавший, как выяснилось позже, всё тому же «Аугсбургу», продолжавшему несение дозора. На его перехват решено было выслать «Богатырь» и «Олег», которые в течение полутора часов пытались настичь противника. Но последний, пользуясь своей быстротой, начал стремительно уходить на

юг, не давая возможности сблизиться на дистанцию эффективного огня. Ввиду бесполезности погони оба крейсера повернули обратно и в 16 час. 45 мин. вступили в кильватер «России», а ещё четверть часа спустя к «Рюрику» подошёл полудивизион особого назначения, вызванный из Утэ ввиду значительного улучшения погоды.

Хотя две подряд встречи с «Аугсбургом» лишили русский отряд возможности внезапной атаки германских дозоров, предприимчивый Эссен решил ещё раз попытаться нанести урон неприятелю. В соответствии с новым планом, «Богатырю», «Олегу» и «Новику» надлежало оставаться в восточной части Балтийского моря, а «Рюрику», «России» и миноносцам — двигаться в обход о. Готланд, рассчитывая атаковать противника с юга.

В 18 час. корабли разделились. «Богатырь» вместе с «Олегом» и «Новиком» взяли курс на юг, в то время как остальная часть отряда направилась к юго-западу, намереваясь обогнуть Готланд. Но замыслам командующего так и не суждено было осуществиться. Около 20 час. 30 мин. севернее о. Готска-Санде с «Рюрика» был усмотрен пароход, шедший без огней, осмотреть который поручили эсминцу «Пограничник». Неизвестное судно оказалось шведским, «без груза, с исправными документами» и причин для его задержания не было. Сразу же после встречи с «нейтралом» русские крейсера изменили курс к северу — командующий флотом решил окончательно отказаться от проведения операции, справедливо полагая, что скрытного проникновения в южную Балтику осуществить уже не удастся.

Безрезультатным оказалось и крейсерство «Богатыря», «Олега» и «Новика», которые утром 21 августа присоединились к отряду, взявшему затем курс на восток и после полудня благополучно достигшему Ревеля. В 11 час. следующего дня крейсера покинули рейд и перешли в Гельсингфорс, где «Рюрику» по распоряжению Н.О. Эссена «было дано время на переборку механизмов и чистку котлов».

Появление русских кораблей на значительном удалении от Финского залива встревожило германское командование, решившего в ответ усилить свою морскую группировку на Балтике, временно перебросив туда 4-ю эскадру линейных кораблей (7 единиц типа «Виттельсбах»), а также броненосный крейсер «Блюхер». 24 августа противник превосходящими силами пытался атаковать дозорные крейсера «Баян» и «Паллада», своевременно распознавшие его намерения и отошедшие в Ревель. Однако характер действий немецких кораблей, несмотря



на кажущуюся агрессивность, «не давал оснований предполагать что-нибудь более серьёзное, как глубокая разведка и, следовательно, не было оснований ждать неприятеля на центральной позиции: командующему флотом приходилось идти его искать самому в северной части Балтийского моря».

С рассветом 25 августа Н.О. Эссен на «Рюрике» перешёл из Гельсингфорса в Ревель, откуда с целью освещения обстановки перед предстоящим поиском утром того же дня к устью Финского залива вышла 1-я бригада крейсеров, а к о. Даго — «Россия», «Богатырь» и «Олег» под командованием контр-адмирала Лескова. И хотя предпринятая разведка так и не дала достоверных сведений, было принято решение о выходе в море главных сил флота с целью «отжать противника от залива и дать партии траления возможность восстановить нормальный ход работ», приостановленных в связи с появлением германской эскадры.

В 4 час. утра 26 августа корабли покинули Ревельский рейд, держа курс на вост — головным за тральщиками шёл флагманский «Рюрик», за которым в кильватер следовали «Андрей Первозванный», «Император Павел I», «Цесаревич», «Слава», а замыкали колонну крейсера «Паллада» и «Баян». В устье залива крейсера 1-й бригады и тральная партия отделились, направившись в район обнаруженного немецкого заграждения, в то время как линкоры, обогнув последнее, двинулись к югу, издали прикрывая вновь начавшуюся работу «пахарей моря».

Но к тому времени главные силы неприятеля уже покинули российские воды. Не обнаружив их, бригада во главе с «Рюриком» в 13 час. 40 мин. легла на обратный курс и к 18 час. достигла Гангэ, где кораблям было приказано встать на якорь, с тем, чтобы с рассветом продолжить операцию. На ночь, в ожидании возможного нападения, приняли особые меры предосторожности, учредив усиленные артиллерийские дежурства и зарядив орудия на обращённых к морю бортах.

С рассветом 27 августа эскадра покинула рейд и, пройдя на вост вдоль границы неприятельского минного заграждения, в 9 час. легла на курс 215°. Обогнув опасный район и не получая известий о противнике, адмирал Эссен принял решения возвращаться в базу, идя мимо северного побережья о. Даго к Оденсхольму. Учитывая высокую минную опасность, корабли построились в следующем порядке — впереди четыре пары миноносцев II дивизиона с тралами, за которыми в кильватер двигались «Рюрик» и линкоры, прикрываемые с обоих траверзов V дивизионом.

К 14 час. эскадра достигла Оденсхольма, откуда линкоры были отпущены в Ревель, в то время, как флагманский крейсер остался у места аварии «Магдебурга». После осмотра командующим хода спасательных работ, «Рюрик» в 19 час. 30 мин. присоединился к бригаде, встав на якорь на рейде, а на следующий день перешёл в Гельсингфорс.

Конец августа и начало сентября 1914 г. явились для Балтийского театра военных действий периодом относительного затишья. Вновь противник появился вблизи российских берегов лишь 10 сентября, когда с наблюдательных постов Виндавы, Люзерорта, Стейнорта и Даго начали поступать доклады о замеченных в море «дымах и силуэтах». В тот же день командующий флотом на «Рюрике» вышел к устью Финского залива, где к тому времени сосредоточились обе бригады крейсеров. Имея донесения о появлении «германцев» и в северной части Балтики, адмирал Эссен утром 10 сентября выслал к о. Утэ «Россию», «Богатыря», «Олега» и «Аврору», перейдя с остальными кораблями на меридиан Дагерорта. Обнаружить противника так и не удалось и к вечеру, отправив в Эре дежурные крейсера, оба соединения прибыли на рейд Лапвика.

Намереваясь произвести повторную разведку указанного ранее района, командующий флотом 11 сентября перешёл на «Рюрике» на рейд Севастополь, откуда на следующее утро в сопровождении крейсеров «Адмирал Макаров», «Баян» и «Паллада» вновь вышел в море. Но и в этот раз поиск оказался безрезультатным. Как выяснилось из агентурных источников, уже к вечеру 12 сентября большая часть германских кораблей, переброшенных незадолго перед тем на Балтику, проследовала к западу от о. Борнхольм, явно направляясь к проливам — действия британского флота вынуждали немецкое командование возвратиться их на Северное море.

Удачно складывающаяся обстановка в сочетании с ненастной осенней погодой давали Н.О. Эссену реальный шанс воплотить в жизнь свой замысел «воспользоваться первым же штормом в безлунную ночь, чтобы пройти до самых неприятельских вод и, смотря по обстоятельствам, нанести наибольший вред неприятелю». Ещё одной целью предстоящей операции должна была стать проверка предположений о том, что завеса вражеских крейсеров «держится в районе Виндавы и севернее её только при наличии значительных сил в восточной части Балтийского моря, а по их уходе — отходит на юг в район Данцига».

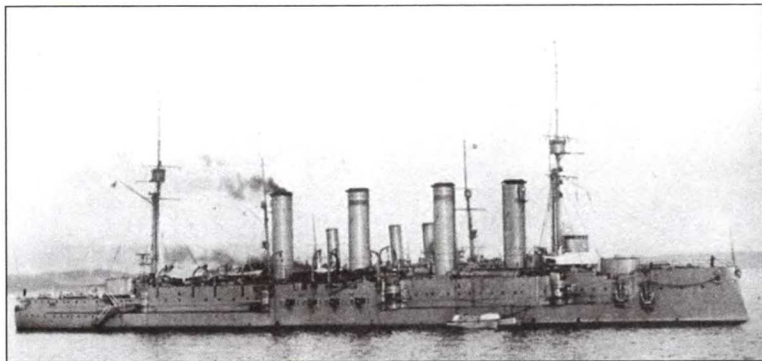
Ранним дождливым утром 14 сентября «Рюрик» под флагом командующего поки-

нул Лапвик и в одиночку вышел в море. Около 11 час. к нему присоединились вызванные «Паллада» и «Баян», из которых последний был затем оставлен в дозоре у входа в залив. «Паллада» же вступила в кильватер флагману и оба крейсера начали продвижение к югу, рассчитывая к ночи достичь Готланда.

Поход проходил в сложных условиях. В первую половину дня корабли попали в полосу сильного шторма и только к вечеру ветер стих, сменившись широкой зыбью. В 2 час. 30 мин. 15 сентября «Рюрик» и «Паллада» миновали параллель маяка Бакофен, а ещё через три часа, едва не потеряв друг друга в непроглядно тёмной ночи, к югу от Хоборга повернули в пролив восточнее Готланда. К утру вновь засвежело, но горизонт продолжал скрываться во мгле, не давая возможность определить место и затрудняя поиск германской завесы, встречи с которой ожидали ежеминутно. В 6 час. 30 мин. сигнальщики «Рюрика» действительно обнаружили в 50 кбт расплывчатый силуэт, двигавшийся встречным курсом. На крейсерах пробили боевую тревогу, но вскоре выяснилось, что неизвестное судно является парусником, идущим без флага. Мирно разойдясь с ним, корабли продолжили плавание, но в 8 час., находясь на параллели южнее Либавы, ввиду отсутствия противника повернули к северо-востоку.

Погода тем временем продолжала портиться, и к вечеру ветер достиг 11 баллов. Крейсера сильно заливало, они вынуждены были снижать ход, с трудом удерживаясь на курсе, а качка в случае необходимости не позволяла успешно использовать артиллерию. В довершение всех неприятностей около 7 час. утра 16 сентября отстала и потерялась из вида «Паллада». Штормом повредило антенну её радиостанции, в результате чего на «Рюrike» в течение четырёх часов не могли получить ответа на запрос о месте корабля. Чтобы дать возможность мателоту приблизиться, на крейсере уменьшили ход до 3 — 4 уз и после томительного

**Крейсер «Паллада»**



ожидания «Паллада», тяжело раскачиваясь, вновь присоединилась к флагману.

Учитывая, что из-за шторма отряд не успеет до темноты войти в Финский залив, Н.О. Эссен решил отстояться в Утэ, однако при сличении штурманских прокладок «Рюрика» и «Паллады» обнаружилась значительная разница в определении места, вследствие чего адмирал предпочёл уйти в Эре. В 19 час. крейсера достигли входного створа и спустя короткое время бросили якоря на рейде Севастополя, где к тому времени также находились «Адмирал Макаров» и «Баян».

Ночная стоянка у Эре не была спокойной. Вследствие сильного волнения корабли, имевшие на клюзах по 110 саженной якорного каната, «ходили на 16 румбов». В 8 час. утра 17 сентября все четыре крейсера покинули рейд — «Адмиралу Макарову», «Баяну» и «Палладе» было предписано идти в Гельсингфорс, в то время как «Рюрик» 16-узловым ходом направился в Ревель. Но зайти в базу не пришлось. Вскоре после съёмки с якоря на флагмане приняли радиogramму от начальника службы связи флота капитана 1 ранга А.И. Непенина о бедственном положении спасательной партии на «Магдебурге», застигнутой сильным штормом, вследствие чего командующий флотом, вызвав для поддержки «Баян», лично отправился с двумя крейсерами к Оденсхольму.

После полудня корабли достигли острова, но приблизиться к «Магдебургу» для подачи спасательных ракет из-за малых глубин и сильной качки не смогли. Между тем положение аварийного крейсера всё ухудшалось: сильными ударами волн его стянуло с камней, корма погрузилась в воду, а крен на левый борт увеличился до 5°.

Несмотря на нестихающий шторм, на «Рюrike» не оставляли попыток подать помощь работавшим на «Магдебурге», число которых к тому времени превышало 100 человек. В 15 час. с флагманского крейсера завели анкерок с линём, рассчитывая, что во время дрейфа тот непременно достигнет борта «Магдебурга». Однако ветер постоянно относил анкерок в сторону. Отказавшись от этого способа, силами «рюриковских» плотников соорудили плот с парусом, но последний «так сильно приводило к ветру, что об успехе и думать было нечего». Неудачной оказалась и попытка подойти к аварийному кораблю с берега — шлюпку с гребцами из состава сигнального поста всё время отбрасывало назад огромными валами, грозя опрокинуть.

Эвакуацию терпящих бедствие людей удалось организовать лишь после 18



час., когда к Оденсхольму подошли учебное судно «Африка» и ледокол «Силач», на который с «Рюрика» передали спасательную ракету. Убедившись в успешном ходе работ, оба крейсера в 18 час. снялись с якоря и перешли в Балтийский порт, а утром 18 сентября «Рюрик» прибыл в Ревель.

Завершившийся поход к Готланду, несмотря на кажущуюся безрезультатность, был, тем не менее, высоко оценён командующим, предположения которого об отводе вражеской завесы к Данцигу полностью оправдались. Кроме того, глубокая разведка наших крейсеров в неприятельских водах имела и большое моральное значение, во многом способствовав укреплению боевого духа соединений флота. Однако наступательный порыв ощущался недолго.

28 сентября торпедой с германской подводной лодки U-26 был взорван дозорный крейсер «Паллада», затонувший в течение двух минут со всем экипажем. Трагическая гибель корабля тяжким бременем легла на умонастроения русского командования и личного состава, отчетливо давая понять, что наш флот, как и флоты всех воюющих держав, не имея эффективных средств противодействия, оказал-

ся беспомощным перед лицом нового грозного противника.

Впрочем, замешательство, вызванное сентябрьской катастрофой, также не было продолжительным. Сознавая всю пагубность бездействия, штаб командующего флотом Балтийского моря уже в середине октября приступил к практической реализации плана активных боевых действий у побережья противника, в основу которого легла идея широкомасштабных минных постановок на германских коммуникациях.

Первые операции подобного рода проводились 18, 23 и 25 октября 1914 г. эскадренными миноносцами и имели целью заграждение германских судоходных путей из Киля в порты Восточной Пруссии. Успех активных действий на вражеских коммуникациях побудил командование Балтийского флота расширить их масштабы, для чего по инициативе Н.О.Эссена было сформировано новое оперативное соединение — Отряд специального назначения, в состав которого первоначально вошли крейсера «Рюрик», «Олег», «Богатырь» и минный заградитель «Амур». «Боевым крещением» соединения стала минно-заградительная операция, намеченная на 4 ноября 1914 г. Задачей отряда являлось скрытное проникновение в южную

**Фотография на память: адмирал Эссен с офицерами «Рюрика» у кормовой башни главного калибра**





часть Балтики и постановка «Амуром» двух заграждений у банки Штольпе под прикрытием крейсеров. По окончании её кораблям надлежало вернуться в базы, «имея всё время попечение не быть замеченными в пути».

В 9 час. 4 ноября «Рюрик» под флагом начальника отряда покинул Ревельский рейд и вслед за «Богатырём» и «Олегом» вышел к Наргену, встав в полдень на якорь у восточного побережья острова, куда одновременно с крейсерами прибыл из Гельсингфорса и «Амур». Контр-адмирал Л.Б. Кербер ознакомил командиров кораблей с планом операции и вручил им боевой приказ. В 13 час. 30 мин. отряд, построившись в кильватерную колонну («Богатырь», «Олег», «Рюрик», «Амур»), вышел по назначению в охранении миноносцев «Подвижный», «Ретивый» и «Послушный». В 17 час. 30 мин. миновали о. Оденсхольм, а еще через четыре часа отряд повернул к зюйду, располагая курсы так, чтобы пройти восточнее о. Готланд вне видимости его берегов. При этом в целях возможной дезориентации противника на «Амуре» даже подняли перед рассветом третью (фальшивую) трубу, делавшую его схожим по силуэту с крейсерами. Достигнув к вечеру 5 ноября о.Эланд и определившись по маяку Сегерстадт, Л.Б. Кербер в 19 час. 15 мин. отпустил заградитель к месту постановки, а сам с остальными кораблями повернул к норду, имея ход 10 уз и рассчитывая к утру следующего дня быть в районе предстоящего randevu.

Ночь прошла относительно спокойно. Море было пустынным и лишь дважды с «Рюрика» замечали огни коммерческих пароходов, от которых, благодаря бдительности сигнальщиков, удавалось своевременно уклониться. Без помех выполнил свою задачу и «Амур», несмотря на крупную волну, скрытно выставивший в заданном квадрате 240 мин. В 8 час. 15 мин. 6 ноября все корабли встретились в назначенной точке, после чего 14-узловым ходом двинулись к устью Финского залива.

Предполагалось, что перед входом в залив заградитель самостоятельно пойдёт в Утэ для дальнейшего следования шхерным фарватером в Гельсингфорс, однако после минной постановки на «Амуре» сильно изменилась девиация компасов, что вынудило начальника отряда назначить ему в конвоиры «Олега».

В 18 час. 6 ноября отряд разделился — «Амур» и «Олег» пошли в Утэ, а «Рюрик» и «Богатырь», развив 18 уз, направились в Ревель, куда благополучно прибыли в 8 час. 7 ноября.

Интенсивная служба «Рюрика» требовала доведения запаса пресной воды, уменьшенного в результате летней аварии, до нормального, вследствие чего крейсер днём 8 ноября 1914 г. экстренно перешёл в Кронштадт. Той же ночью корабль ввели в док и уже следующим утром на нём приступили к работам, «имевшим исключительное значение обеспечить водонепроницаемость помещений для запаса пресной воды». В кратчайшие сроки предполагалось осуществить:

1) Чеканку пазов, стыков и ослабших заклёпок.

2) Произвести замену деревянных пробок гужонами (клёпку решили не производить, «дабы не нарушать связи цементной заливки трюма, которая держалась очень хорошо»).

3) На предварительно прочеканенные пробоину и трещины в пределах 116 — 136 шп. наложить «согласно вмятины» стальной лист — пластырь толщиной в  $\frac{7}{16}$ " на гужонах.

По выполнении работ отделения должны были испытываться «наливом воды под соответствующим напором».

Пользуясь стоянкой в доке, крейсер был окрашен, а на форштевне установлен специальный обух для предполагавшейся установки носового змейкового трала. Учитывая большую значимость ремонтных работ, они велись непрерывно, днём и ночью, завершившись 14 ноября, после чего крейсер, приняв уголь, вышел в Ревель.

Тщательно спланированная и безупречно исполненная, первая минно-заградительная операция с участием крейсеров явилась, без сомнения, крупным успехом нашего флота. Вслед за тем 7, 11 и 14 ноября минные постановки в неприятельских водах вновь осуществили эскадренные миноносцы, однако вскоре в активных действиях русских наступила оперативная пауза, обусловленная началом периода ясных лунных ночей, снижавших скрытность постановок. Вновь приступить к этой нелегкой и крайне опасной работе удалось лишь в самом конце ноября, ког-



да погодные условия стали гораздо благоприятнее.

Целью новой операции являлось заграждение минами наиболее вероятных подходов с моря в районах Данциг-Пиллау и Рикегефт-Данциг, что по замыслу русского командования должно было затруднить противнику снабжение левого фланга его сухопутной армии, действовавшей в Прибалтике.

Учитывая накопленный положительный опыт, заграждение вновь предполагалось осуществить силами отряда особого назначения, в состав которого включались на этот раз минный заградитель «Енисей» в обеспечении крейсеров «Олег» и «Богатырь», а также броненосные крейсера «Рюрик», «Адмирал Макаров», «Баян», спешно оборудованные минными рельсами и скатами. Кораблям отряда ставились следующие задачи. В день выхода «Рюрик», «Баян» и «Адмирал Макаров» с минами заграждения выходят из Папонвика в море, направляясь к точке общего rendezу, куда должны одновременно подойти из Утэ «Олег», «Богатырь» и «Енисей». Затем отряд должен был следовать соединённо «курсами, зависящими от обстоятельств», к назначенной точке постановки заграждения «Енисея» (55°26'N, 19°00'O). В указанном районе с заградителем должны были оставаться «Богатырь» и «Олег», в то время как «Рюрик», «Адмирал Макаров» и «Баян» отделяются и приступают к постановке своих заграждений.

Для их осуществления крейсерам надлежало построиться в кильватер (головным «Баян», затем «Адмирал Макаров», концевым «Рюрик») и отойти от точки разделения курсом 225° на 6 миль. Первым мины должен был ставить «Рюрик», после чего ему предписывалось перейти в голову колонны. Концевым становился «Адмирал Макаров», который также приступал к постановке, по окончании которой уже он становился бы головным и вел отряд тем же курсом. Завершал постановку «Баян», после чего отряду необходимо было отойти на 30 миль к норд-весту и далее располагать свои курсы так, чтобы к 8 час. утра быть на rendezу с «Богатырём», «Олегом» и «Енисеем» в точке 57°20'N и 20°00'O. Если обстоятельства плавания вызвали бы разделение кораблей отряда или отделение хотя бы одного из ставящих мины, то крейсерам назначались именнные банки, которые должны были быть поставлены после захода солнца.

Погода благоприятствовала проведению операции — стояли хмурые пасмурные дни, а ночами, по словам очевидца, не было видно даже «дыма из собственных труб». 28 ноября «Рюрик», стоявший на рейде Свеаборга, принял 120 мин загра-

ждения и на следующий день под флагом командира отряда контр-адмирала Л.Б. Кербера вышел в Папонвик на соединение с «Адмиралом Макаровым» и «Баяном».

Выход крейсеров был назначен на полдень 30 ноября, с тем чтобы к заходу солнца достичь Сурупского прохода. В 12 час. 30 мин. «Рюрик», «Адмирал Макаров» и «Баян», также принявшие мины, в сильную пургу снялись с якоря и взяли курс к условленной точке rendezу с остальными кораблями отряда. Однако резкое ухудшение видимости не позволили «Енисею» и сопровождающим его «Олегу» и «Богатырю» выйти в море. В этих условиях контр-адмирал Л.Б. Кербер принял решение, не откладывая операцию, выставить в начале мины с броненосных крейсеров, которые затем, «налегке», могли бы обеспечить прикрытие постановки с остальных кораблей.

Учитывая, что на «Рюрик» были приняты мины «образца 1909 г.» (гальваноударные), постановка которых в полной темноте была небезопасна, начальник отряда приказал крейсеру отделиться и, увеличив ход до 18 уз., уйти вперед, с тем, чтобы к вечеру следующего дня достичь назначенного района. Оставшиеся крейсера, принявшие более безопасные в обращении ударно-механические мины «образца 1912 г.», продолжали двигаться с прежней 16-узловой скоростью. В течение ночи «Баян» сильно отстал и утром 1 декабря донёс по радио о невозможности продолжать поход с имеющимся углем, и ему было предписано возвратиться. Подобное обстоятельство могло отрицательно сказаться на ходе всей операции, однако переменчивое военное счастье на этот раз явно сопутствовало русским морякам.

Около 17 час. 1 декабря «Рюрик» достиг назначенного района (55°08,5' N, 18°30' O), где поставил заграждение из шести минных банок протяженностью до 5,5 миль. По окончании постановки крейсер направился в точку rendezу с вышедшими утром из Утэ «Енисеем», «Олегом» и «Богатырём», которое состоялось в 9 час. 30 мин. утра 2 декабря. В этот же район несколько позже предписывалось прибыть и «Адмиралу Макарову», который накануне ночью также успешно выставил заграждение из 64 мин, оставшееся незамеченным неприятелем.

Однако ещё на переходе из штаба флота было получено радио о наличии в северной части Балтийского моря значительных сил неприятеля, в связи с чем начальник отряда принял решение не ждать запаздывающий крейсер (направившийся затем самостоятельно в Утэ) и перейти в район Хоборгского рифа. Продержавшись там в течение дня, отряд в 16 час. вышел

к месту постановки «Енисей». С заходом солнца корабли разделились. Заградитель в сопровождении крейсера «Богатырь» пошёл дальше по назначению, а «Рюрик» с «Олегом», разлив 16 уз, повернули на норд. Спустя 15 часов оба корабля благополучно достигли Утэ, а вскоре туда же прибыли «Адмирал Макаров» и «Богатырь».

Удачно осуществлённые ноябрьские минные постановки у германского побережья стали серьёзной помехой судоходству противника. Теперь неприятельским транспортам приходилось держаться районов с большими глубинами, что сильно удлиняло их маршрут, а кроме того, боязнь значительных потерь в тоннаже зачастую вынуждала судовладельцев вообще отказываться выводить суда в море.

Ободрённое успехом русское командование решило осуществить ещё одну заградительную операцию, на этот раз в западной части Балтийского моря на путях сообщения между Килем и Свинемюнде. Её проведение наметили на конец декабря, чему во многом способствовало наступление периода новолуния и, как следствие, тёмных ночей. Учитывая значительную удаленность района постановок и высокую вероятность встречи с крупными силами противника, штаб флота решил включить в состав отряда особого назначения корабли обеих (1-й и 2-й) крейсерских бригад под общим командованием начальника бригады заградителей контр-адмирала В.А. Канина. На этот раз для постановки мин назначались «Россия»,

«Олег», «Богатырь», а в качестве сил прикрытия — «Рюрик», «Адмирал Макаров» и «Баян». Последние пять кораблей с 16 декабря 1914 г. согласно приказу по флоту были сведены в 1-ю бригаду крейсеров под командованием контр-адмирала М.К. Бахирева, в то время, как «Громобой», «Россия», «Диана» и «Аврора» составили 2-ю бригаду.

Днём 30 декабря оба отряда, назначенные в операцию, покинули рейд Севастополь в Абосских шхерах и взяли курс на юг, держась в целях маскировки в 15 — 16 милях друг от друга. К вечеру 31 декабря оперативное соединение достигло заданного района, где заградители приступили к постановке, а «Рюрик», «Макаров» и «Баян», прикрывавшие их — к «ночному крейсерству», оказавшемуся, впрочем, безрезультатным. 2 января 1915 г. корабли без потерь возвратились на рейд Севастополь.

Новогодняя операция балтийских крейсеров, в ходе которой в неприятельских водах было выставлено около 300 мин, оказалась весьма неприятным «подарком» для германского командования. 13 января на минах, выставленных «Россией», подорвался крейсер «Аугсбург», а спустя несколько часов в другом районе — лёгкий крейсер «Газелле», повреждения которого были столь тяжёлы, что его решено было не восстанавливать. Потеря сразу двух достаточно крупных боевых единиц в определённой степени ослабила германские морские силы на Балтике, заставив противника в очередной раз «действовать с большой оглядкой».

## Год 1915-й

В противоположность морскому театру военных действий обстановка на сухопутном фронте в начале 1915 г. складывалась явно не в пользу русских. 25 января германские войска под командованием фельдмаршала Гинденбурга перешли в Восточной Пруссии в контрнаступление против соединений нашей X армии с целью их окружения и уничтожения в районе Мазурских озёр. Для того, чтобы хотя бы частично ослабить натиск противника на сухопутье, решено было «создать для него затруднения в подвозе войск и снаряжения через порты Данцигской бухты». С этой целью командованием флота Балтийского моря была предпринята очередная минно-заградительная операция, главная роль в которой отводилась крейсерам 1-й бригады.

Для осуществления постановки в качестве заградителей вновь были избраны «Богатырь» и «Олег», прикрывать которые назначались «Адмирал Макаров» и «Рюрик», шедший под флагом начальника бригады. Отряду придавались миноносцы полудиви-

зиона особого назначения — «Пограничник», «Охотник», «Сибирский стрелок», «Генерал Кондратенко», а также «Новик» под командой флаг-капитана по оперативной части штаба флота капитана 1 ранга А.В. Колчака. В отличие от крейсеров, в задачу которых входило лишь подновление старых заграждений на дальних подступах к Данцигу, эскадренным миноносцам поручалась постановка мин непосредственно на входном фарватере. Из соображений максимальной скрытности кораблям предписывалось выходить в море раздельно, из разных пунктов, следуя затем к назначенной точке rendez вблизи южной оконечности о. Готланд. При этом крейсерам надлежало как можно точнее определить своё место по островным маякам, передав затем координаты на миноносцы.

Развёртывание 1-й бригады началось 30 января. Ещё ночью 29-го «Олег» и «Богатырь» приняли в Ревеле с заградителя «Енисей» по 100 мин «образца 1912 г.», а с рассветом в сопровождении «Рюрика» и



«Адмирала Макарова» вышли на рейд для уничтожения девиации.

Следующую ночь бригада провела на якорях у о. Нарген. В 10 час. утра 30 января на флагманский «Рюрик» прибыли командиры крейсеров и старшие штурманы, которым была доведена походная инструкция и указаны безопасные курсы среди минных заграждений. В 11 час. 30 мин. соединение снялось с якоря и двинулось к Сурупскому проходу. На выходе из него «Адмирал Макаров» по приказанию М.К. Бахирева вышел в голову колонны, за ним в кильватер следовали «Рюрик», «Олег» и «Богатырь». Переход к Утэ, а затем к Готланду проходил в весьма сложных условиях — из-за сильного тумана корабли не имели точных обсерваций, что привело к постепенному накоплению навигационной ошибки, пагубно сказавшейся в дальнейшем.

Около 4 час. утра 1 февраля с «Рюрика» заметили сквозь пургу маяк Хальмудден, расположенный на северной оконечности о. Готланд. Его слабый свет был усмотрен и с головного «Адмирала Макарова», который после определения места лёг на курс 190°. Такой курс тем не менее показался опасным командиру отряда, считавшего, что корабли находятся гораздо ближе к берегу, чем предполагалось. Это подтверждалось и расчётами штурмана «Рюрика» старшего лейтенанта Б. Страхова, поэтому М.К. Бахирев распорядился о повороте бригады ещё на 30° влево.

Приказание ещё только передавалось на корабли, когда в 4 час. 07 мин. на «Рюрике», шедшем в кильватер «Адмиралу Макарову», почувствовали сотрясение корпуса, правда, настолько лёгкое, что его, по словам очевидцев, «можно было счесть за столкновение со льдом или сотрясение при падении крышки броневых люка». Почти одновременно снежная пелена рассеялась, открыв маяк, светивший на этот раз «с силой прожектора».

Заметив это, крейсера, резко ломая строй, начали самостоятельно поворачивать влево, одновременно уменьшая ход до 12 уз. В 4 час. 10 мин. на «Рюрике» услышали второй, более сильный удар, а спустя 7 минут ещё два, причем продолжительность последнего составляла около 10 секунд. Как выяснилось впоследствии, «Рюрик» перескочил через необозначенную на карте протяжённую каменную банку, которую другие корабли бригады из-за меньшей осадки миновали благополучно.

Последствия этого были самые тяжёлые. Уже через 10 минут из-за сильного поступления воды на крейсере были выведены 1-я, 2-я и 3-я группы котлов и затоплено третье котельное отделение. Благодаря умелым действиям кочегарных унтер-офицеров из котлов удалось своевременно

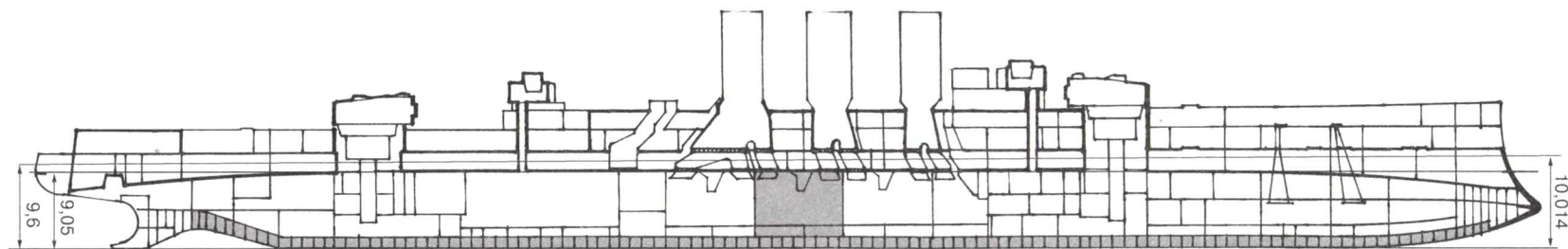
стравить пар, однако сами котлы были затоплены с жаром, что вызвало резкое повышение температуры воды, проникшей в отсек. Помимо котельного отделения вследствие повреждения наружной обшивки были залиты междудонные пространства на протяжении от 8 до 222 шп, 10 верхних и 10 нижних угольных ям, а также ряд других помещений, причём местами обнаружались сильные деформации второго дна и переборок. Всего же корабль принял до 2700 т воды, создавших крен в 2°. Энергичными действиями экипажа и, в частности, трюмного механика лейтенанта С.К. Рашевского удалось вскоре откачать воду из верхних угольных ям, малой шкиперской, артиллерийского арсенала, рабочих помещений кормовых 8" башен и поставить упоры, укрепив дно и переборки.

Когда окончательно стало ясно, что непосредственная угроза кораблю миновала и последний по расчётам имеет ещё достаточный запас плавучести, контр-адмирал М.К. Бахирев доложил о случившемся командующему флотом, прося прислать в помощь ледоколы с мощными водоотливными средствами. Объявив сигналом строй (головным «Рюрик», за ним в кильватер «Адмирал Макаров», «Олег» и «Богатырь») начальник отряда в 6 час. 20 мин. приказал дать ход, сначала 6 уз, а к 7 час. утра его увеличили до 9 уз, с тем, чтобы к рассвету отойти от Готланда как можно дальше. Однако вскоре выяснилось, что такая скорость вызывает выпучивание второго дна и переборок, в связи с чем ход снова пришлось уменьшить.

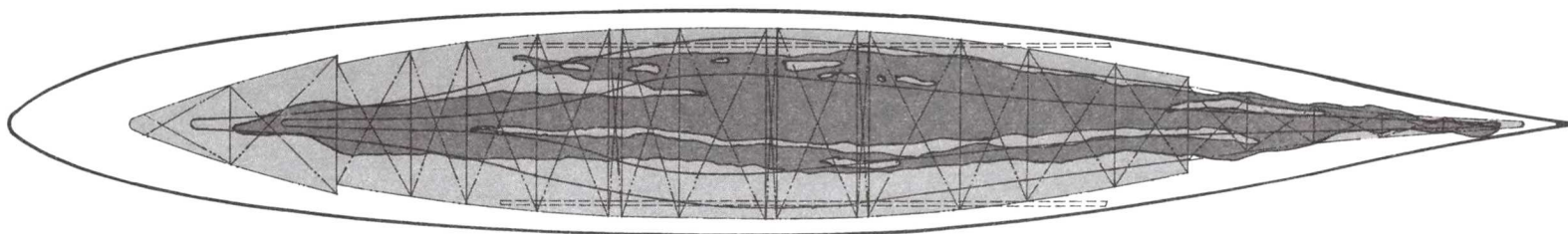
Густой туман мешал продвижению бригады, заставив корабли к вечеру 1 февраля стать на якорь в надежде, что к утру удастся определить место. Ночь прошла спокойно, к 9 час. утра туман начал редеть, что позволило вновь сняться с якоря и взять курс на норд. Между тем погода начала ухудшаться — туман становился все более плотным, местами начал встречаться сплошной лед.

Однако, несмотря на трудности, к вечеру 2 февраля кораблям удалось достичь Сурупского прохода, и 3 февраля в 1 час. 45 мин. ночи бригада встала на якорь на Ревельском рейде. С рассветом начался заключительный этап спасательной операции — ввод повреждённого «Рюрика» в гавань. Как показали замеры, осадка крейсера достигла 9,76 м, в то время как наибольшая глубина гавани составляла 9,15 — 9,45 м. В результате корабль, буксируемый кормой, остановился в воротах, во второй раз за последние трое суток коснувшись грунта, на этот раз, к счастью, песчаного. Снять его с мели удалось лишь через три часа непрерывной работы портовых буксиров и машин самого «Рюрика», после чего изранен-

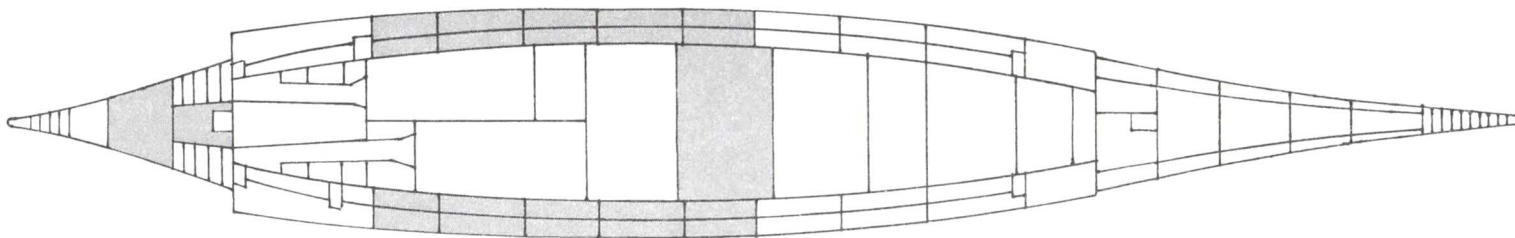
Навигационная авария 1 февраля 1915 г. у о.Фарэ



Продольный разрез с показанием посадки и затопленных отсеков



План днища с указанием повреждений и затопленных отсеков



План трюма с указанием затопленных отсеков



ный крейсер наконец-то ошвартовался на своем штатном месте у северного бульвар-ка гавани.

Сразу же по прибытии корабля начались водолазные работы по осмотру его подводной части, причём для их проведения пришлось привлечь не только всех портовых водолазов, но и командировать соответствующих специалистов из Кронштадта. Обследования дали весьма неутешительные результаты — согласно акту, составленному комиссией, «Рюрик» получил следующие повреждения:

«...1) Наружной обшивки в днище судна.

а) По правому борту: наибольшая пробоина на 110 — 127 шп. шириной от 6" (152мм) до 25' (7,63м), которая далее этого района в нос и корму переходит в разрывы и расхождение листов, прерываясь в некоторых местах на протяжении шпаций между шпангоутами.

б) По левому борту — ряд последовательных пробоин под 2, 3, 4 кочегарками между 110 — 144 шп. шириной до 6" (152мм), переходящие в нос и в корму в разрыв и расхождение листов.

в) Местные повреждения наружной обшивки в днище судна, небольших размеров в виде вмятин и сорванных заклепок:

— у вертикального киля под 4 кочегаркой у 140 шп.;

— под 12 угольной ямой у шп. 120;

— в диаметральной плоскости у 15 шп.;

— в кормовой части в помещении мокрой провизии между 204 и 222 шп.;

— сорвана планка наружного киля у 20 шп. и отогнута вниз на 4' (1,22м).

Все указанные повреждения привели к затоплению всего междудонного пространства, 3 кочегарки и нижних угольных ям.

2) Повреждения верхнего дна (выпучины).

а) В помещениях малой шкиперской от 8 до 20 шп.

б) В артиллерийских арсеналах обоих бортов в районе 42 — 50 шп.

в) В электрической и минных каютах на 52 — 62 шп.

г) Во 2 и 4 кочегарках с поднятием выгородок кингстонов.

3) Повреждения палуб (выпучины).

а) Настилки платформы в нижних подачных коридорах под броневой палубой в нос и корму на протяжении пяти шпаций от 130 шп.

б) Броневой палубы на 120 — 130 шп.

4) Повреждения переборок и выгородок.

а) Прогиб переборок, ограничивающих 3 кочегарку (115 — 130 шп.) с небольшим пропуском воды во фланцы труб.

б) Имеются прогибы переборок в подачных коридорах под броневой палубой в районе затопленной кочегарки (115 — 130 шп.).

5) Повреждение доковых килей.

По левому борту у 112 шп. оторван и отогнут вниз внутренний угольник киля на протяжении около 15' (4,6м).

6) Влияние повреждений корпуса на котлы, главные механизмы и орудийные башни.

а) Вследствие поднятия верхнего дна наблюдается поднятие котлов 2 и 4 кочегарок (котлы № 5, 7, 10, 15 и 21, 22, 23).

б) Повреждения главных машин не замечаются.

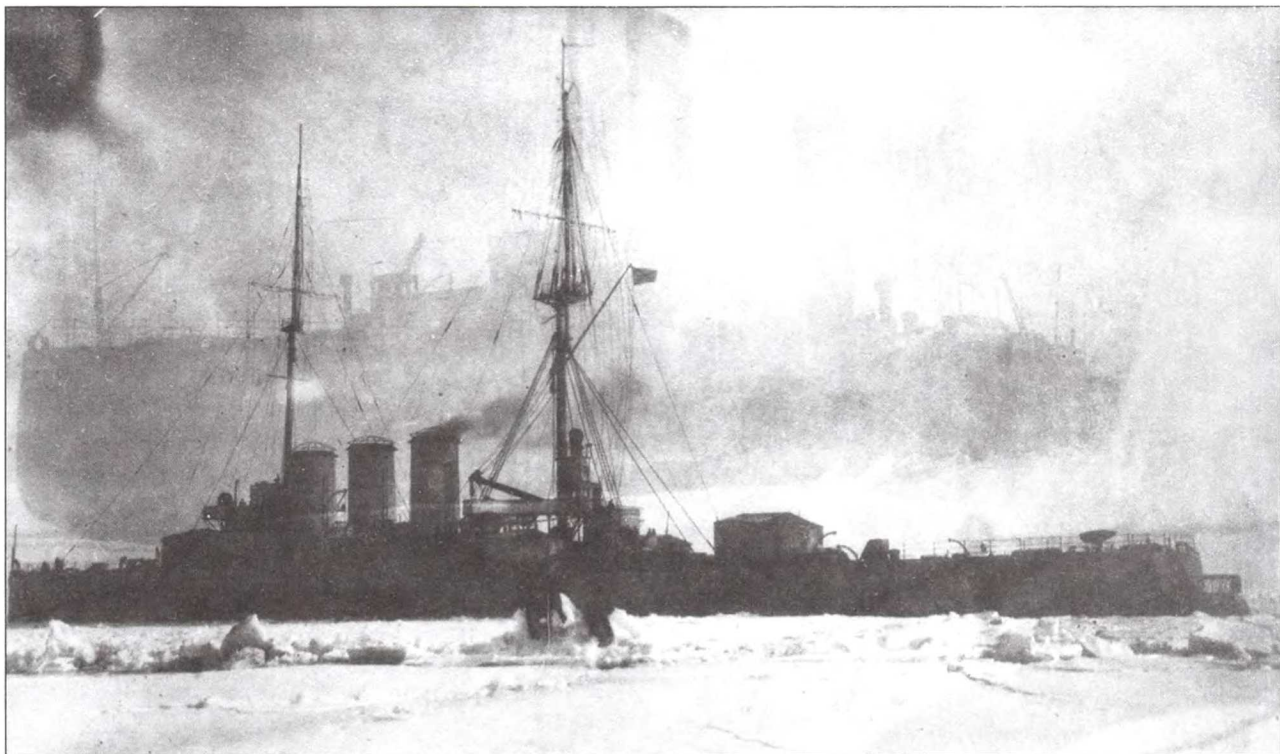
в) Башни 8" и 10" оказались в исправности и только носовая 10" башня при горизонтальном наведении потребовала тока на 30 А больше, что объясняется дифференсом на нос...».

Многочисленные повреждения наружной обшивки требовали продолжительного ремонта в доке, которого в Ревеле не было. Учитывая это, специальная техническая комиссия под председательством начальника кораблестроительного отдела ГУК П.Ф. Вешкурцева, собравшаяся на «Рюрике», признала необходимым перевод крейсера в Кронштадт, для чего решено было провести работы по его облегчению. В общей сложности с корабля сняли около 1180 т различных грузов (в том числе орудийные стволы и броневые крыши 10" и 8" башен), а также откачали более 800 т воды, что позволило уменьшить на 0,9 м его осадку. Одновременно зимний переход в Кронштадт в сложных ледовых условиях потребовал и дополнительных подкреплений корпуса, для чего по решению комиссии поставили 35 аварийных подпор в дополнение к 125, уже установленным на переходе в Ревель.

К 16 февраля все работы были завершены и крейсер подготовили к походу, назначенному на 17 февраля. Для проводки «Рюрика» были назначены самые мощные ледоколы Балтийского флота — «Ермак», «Царь Михаил Фёдорович» и «Пётр Великий» под общим командованием начальника 2-й бригады крейсеров контр-адмирала П.Н. Лескова. В помощь ему прикомандировали нескольких флагманских специалистов штаба флота, в том числе флагманского штурмана капитана 2 ранга Н.А. Сакеллари.

В 7 час. утра 17 февраля ледоколы подняли якоря и вышли на внешний рейд в ожидании «Рюрика», съёмка с якоря которого была назначена на 7 час. 30 мин. Однако выход повреждённого корабля из-за неготовности портовых буксиров состоялся только в 9 час. Спустя еще час крейсер занял свое место в кильватер «Ермаку» и в 10 час. 15 мин. весь отряд по створу Екатеринбургских маяков вышел в море.

Впереди строем фронта двигались «Царь Михаил Фёдорович» и «Пётр Великий», за



**Броненосный крейсер «Рюрик» во время его проводки из Ревеля в Кронштадт для ремонта после аварии, февраль 1915 г. На фотографии, сделанной оставшимся неизвестным офицером крейсера, позируют у ледяного тороса три члена его экипажа. По положению кормового балкона видна глубокая посадка корабля, даже несмотря на то, что «Рюрик» перед выходом подвергся существенной разгрузке (в том числе были сняты все орудия, отсутствие которых хорошо заметно). Темный силуэт «Ермака» в верхней части фотографии свидетельствует о том, что снимавший забыл перезарядить кассету, дважды проэкспонировав одну и ту же фотопластинку**

ними флагманский «Ермак» и концевым «Рюрик». Относительно лёгкий лёд позволил кораблям уже к полудню достичь Вульфского знака, но дальше ледовая обстановка стала постепенно ухудшаться и ледоколам приходилось каждые две-три мили возвращаться, чтобы освободить крейсер. Постепенно усиливался и ветер, достигший 8 баллов, а от поднявшейся пурги видимость сократилась до 5 кбт. В этих условиях придерживаться прежнего походного ордера было чрезвычайно трудно, поскольку ледоколы имели полный ход и всё время уходили от крейсера, чья скорость не превышала 4 уз. Продвижение вперёд не прекратилось и с наступлением темноты, однако около 23 час., войдя в особенно плотный лёд, отряд остановился — личному составу требовался хотя бы короткий отдых.

В 6 час. 30 мин. утра 18 февраля, освободив крейсер от напора льда, сжимавшего его у бортов, корабли двинулись далее на ост. Пробыть вперёд было по-прежнему чрезвычайно затруднительно и контр-адмирал Лесков решил изменить строй отряда. Теперь впереди уступом влево двигались «Царь Михаил Фёдорович» и «Ермак», а за ними в кильватер — «Пётр Великий» и «Рюрик». При этом «Петру Великому», как наименее мощному, приходилось теперь лишь «прочистать след «Ермака» для более свободного маневрирования крейсера». В 16 час. 25 мин. открылся о. Гогланд и на горизонте стали видны большие разводья.

По ним удалось пройти в течение шести часов, но затем ледовая обстановка вновь ухудшилась и в двух милях от маяка Южный Гогланд отряд остановился на ночёвку. В 7 час. 19 февраля корабли вновь двинулись вперед, но к 13 час. удалось пройти всего 7 миль из-за «чрезвычайного сжатия льдов». Не желая даром расходовать драгоценный уголь и видя полную бесполезность работы ледоколов, командир отряда приказал остановиться в ожидании, когда стихнет ветер, дувший с силой 8 баллов уже третьи сутки.

Чтобы предохранить крейсер от напора ледяных масс ледоколы встали у его бортов и в таком положении отряд оставался до 6 час. утра 20 февраля, когда ветер стал заметно ослабевать. Разведя пары, корабли вновь двинулись вперёд и до 11 час. утра достаточно легко шли сквозь торосы, развивая временами до 6 уз. Сжатие льдов совершенно прекратилось и это позволяло ледоколам легко преодолевать их, оставляя за собой широкий и чистый канал, по которому «Рюрик» двигался без остановок.

К восходу солнца 21 февраля корабли достигли Толбухина маяка, а в 11 час. 10 мин. отряд вошёл на Большой Кронштадский рейд. Вслед за этим ледоколы провели «Рюрик» в гавань, а в 2 час. дня крейсер самостоятельно ошвартовался у стенки Алексеевского дока. Почти сразу же на корабль прибыл генерал-майор Корпуса корабельных инженеров Шебалин, назначен-



ный ответственным за проведение ремонта. Тщательно осмотрев крейсер, генерал с удовлетворением отметил в рапорте, что за время перехода «дополнительных повреждений корпуса не произошло и каких-либо препятствий с постановкой в док не имеется».

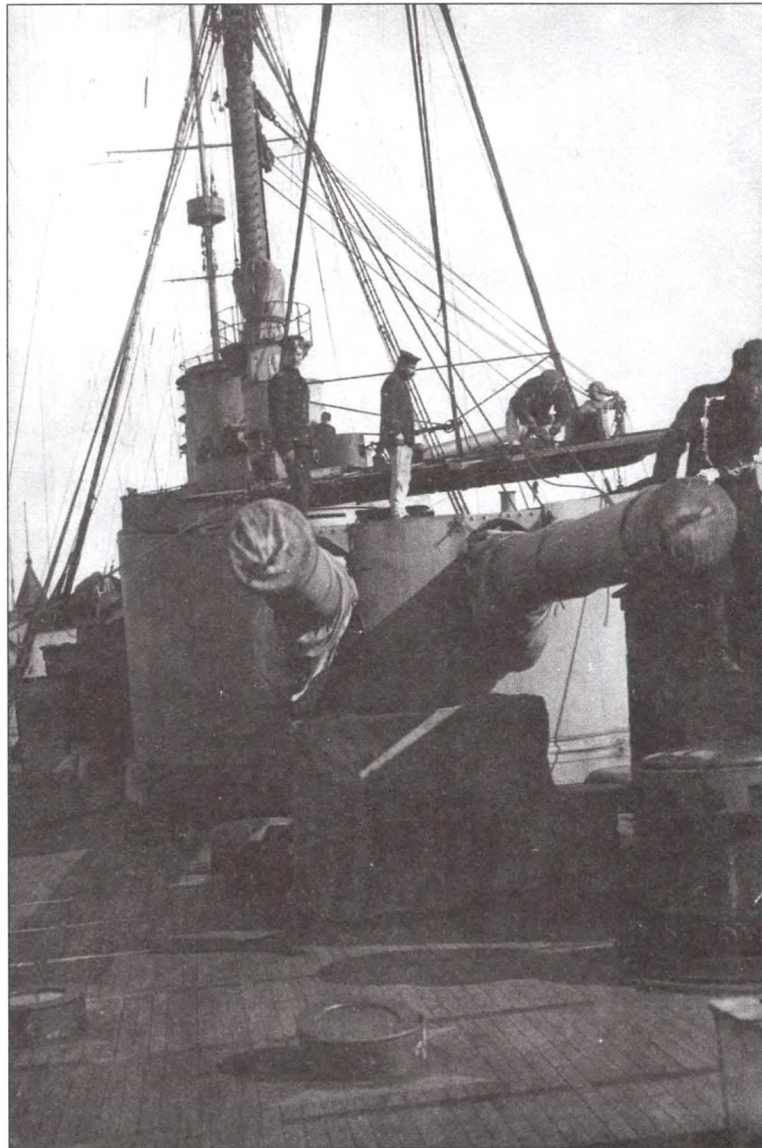
Ввод «Юрика» в док начался в 10 час. утра 22 февраля при участии и.д. главного корабельного инженера Кронштадтского порта полковника Барановского и дистанционного инженера подполковника Малецкого. К вечеру того же дня, несмотря на мороз — 15°С и сильный норд-ост, корабль благополучно сел на кильблоки. При этом, как отмечали специалисты, «работа мастеровых и команды крейсера при установке распор на холоде, когда всё заледенело и застывало, была достойна быть отмеченной».

Комиссия, назначенная приказом главного командира Кронштадтского порта вице-адмирала Р.Н. Вирена «для выяснения степени повреждения броненосного крейсера «Юрик» и возможности их исправления средствами порта, а также определения срока готовности означенного крейсера к выходу в море», осмотрев повреждения корпуса, его котлы и механизмы, пришла к заключению, что «работы по исправлению могут быть выполнены в срок около двух месяцев». Так, в местах пробоин следовало заменить около 100 листов обшивки, отремонтировать котлы и механизмы в районе третьего котельного отделения, бывшего затопленным в течение трех недель, поменять более 300 м электрической проводки, провести еще целый ряд работ.

Наряду с ремонтом корпуса и механизмов было принято решение параллельно осуществить и работы по ремонту артиллерии крейсера, в том числе по замене орудий, достигших полной степени износа, переборке регуляторов скорости Дженни, переборке и чистке частей поворотных и подъёмных механизмов башен. Кроме того, предполагалась установка новой носовой дальномерной рубки, задание по изготовлению которой в марте 1915 г. получил Ижорский завод, а также монтаж резервного комплекта приборов управления огнём главного калибра в кормовом центральном посту.

Начавшись незамедлительно после постановки в док, работы велись в две смены практически без перерыва. Благодаря усилиям портовых инженеров и рабочих, они были завершены к концу апреля. Сразу после выхода из дока 1 и 2 мая на крейсере заменили расстрелянные 8" орудия. 10 мая 1915 г. «Юрик» вышел в Ревель и к середине июня окончательно вступил в строй.

Опыт, накопленный в морских боях первого года войны, лёг в основу оперативно-



го плана на 1915 г., среди прочего предусматривавшего и действия у неприятельского побережья. Однако смерть в результате скоротечной пневмонии адмирала Н.О. Эссена в мае 1915 г. в значительной степени ослабила наступательный порыв Балтийского флота, явившись одновременно началом его медленного, но неуклонного снижения. Но в первые недели лета 1915 г. «порыв к активности» был еще достаточно велик, чему свидетельство бой русских и германских крейсеров у о. Готланд, ставший одним из наиболее ярких эпизодов морской войны на Балтике.

Стремясь любыми способами повлиять на «общественное мнение Германии» и произвести «сильное моральное впечатление» на противника, русское командование в начале лета вынашивало идею обстрела с

**Монтаж броневой крыши кормовой 10" башни после установки в ней орудий по завершении ремонта «Юрика» после аварии. Кронштадт, апрель 1915 г.**

моря одного из пунктов неприятельского побережья, имеющего любое, пусть даже небольшое, стратегическое значение. Выбор пал на Мемель — наиболее близкий германский порт, являющийся одним из пунктов морских коммуникаций противника. Согласно плану операции, разработанному офицерами оперативного отделения штаба И.И. Ренгартеном и А.А. Саковичем и одобренного новым командующим флотом вице-адмиралом В.А. Каниным, осуществить набег должна была 1-я бригада крейсеров в полном составе в сопровождении VI дивизиона эсминцев и «Новика», для прикрытия которых выделялись линкоры «Цесаревич» и «Слава».

Первоначально в качестве объекта бомбардировки был избран Кольберг, являвшийся «подлинно нервным пунктом неприятельских коммуникаций, удар по которому стимулировал бы большой размах и смелость русского командования». Однако в ходе доклада плана операции вице-адмиралу В.А. Канину, последний, хотя и одобрил её общий замысел, но вместе с тем «в характерной для него манере подрезывать в корне малейший порыв к активности» приказал заменить Кольберг на более близкий к русским базам Мемель, а заодно и отменил участие в набеге крейсера «Рюрик».

Штабные дебаты затянулись до глубокой ночи и, казалось, ничто не могло поколебать мнения командующего флотом. Как вспоминал потом А.А. Сакович, «слепой случай склонил чашу весов в обратную сторону. Ренгартен, известный своей выдержкой, видя, что все рушится, потерял терпение и сказал какую-то резкую фразу на очередную унылую реплику командующего. Результат получился неожиданный. Поняли в тот момент Канин то, что ему старались доказать в течение пяти часов подряд, или ему просто надоела длительная дискуссия, но он вдруг уступил в отношении «Рюрика», сказав при этом: «Ну хорошо,

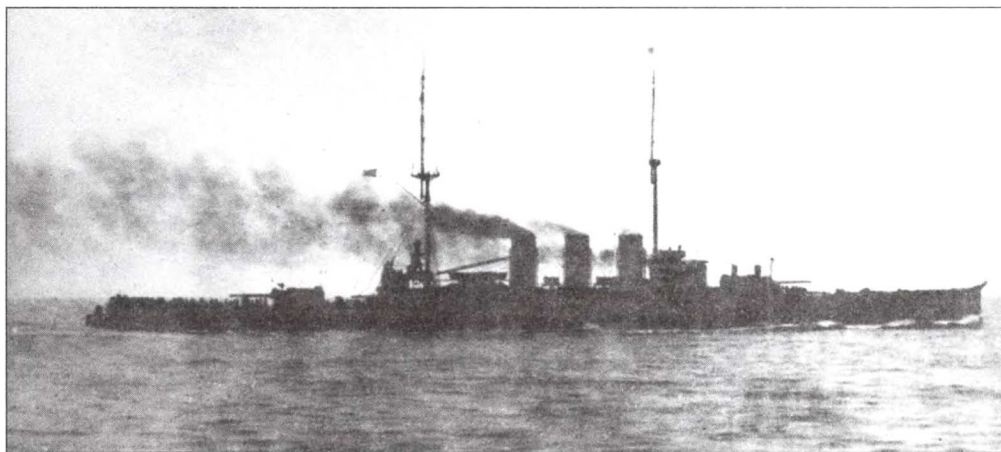
раз Иван Иванович сердится, я дам вам «Рюрика». Объектом же операции он по-прежнему оставил Мемель, что значительно понижало цельность и значимость операции». Таким образом, самая мощная единица соединения всё же «обрела право» на участие в предстоящем набеге и последующие вскоре события подтвердили правильность принятого решения.

В 2 час. ночи 18 июня 1915 г. «Адмирал Макаров» (под флагом начальника 1-й бригады контр-адмирала М.К.Бахирева), «Баян», «Олег» и «Богатырь» снялись с якоря на рейде Пипшер и взяли курс на банку Винкова — условную точку randevу с «Рюриком», вышедшим из Ревеля. Последний около 5 час. утра присоединился к отряду, вступив в кильватер «Олегу».

Спустя час отряд вошел в полосу сильного тумана, что дало основание М.К. Бахиреву перенести обстрел Мемеля на вечер 18 июня и одновременно вернуть в базу эсминцы, исключая «Новик», которому было предписано действовать по плану. Получив по радио координаты, «Новик» около 13 час. присоединился к крейсерам, вступив в кильватер «Рюрику». К 18 час. туман сгустился еще более и через 10 минут после поворота к Мемелю концевые корабли разлучились с отрядом. В результате бесплодных поисков «Новик» вернулся в Моонзунд, в то время как «Рюрик» продолжал самостоятельно следовать к цели.

Между тем метеоусловия продолжали оставаться крайне неблагоприятными, вынуждая русские корабли, не имевшие обсервации с момента выхода, маневрировать между Мемелем и южной оконечностью о. Готланд, в буквальном смысле ожидая «у моря погоды». К утру 19 июня туман начал рассеиваться и одновременно с этим с русской береговой радиостанции в Кильконде было передано сообщение о том, что по данным радиоразведки, примерно в 60 милях севернее нашего соединения находится отряд германских

**«Рюрик» в кампанию 1915 г. В носу корабля хорошо различим кронштейн фортраля, на котором крепился блок троса примитивного «паравана» противоминной защиты. Подобным устройством были оснащены на Балтике линкоры «Андрей Первозванный» и «Император Павел I», а также ряд крейсеров. Устройство неудачно себя зарекомендовало в ходе службы и впоследствии было демонтировано на всех кораблях**





кораблей во главе с «Аугсбургом», идущий на зюйд.

Уничтожение неприятельских кораблей в открытом бою сулило гораздо большие, нежели при обстреле Мемеля, перспективы оказать моральное воздействие на общественность Германии и контр-адмирал М.К. Бахирев, не раздумывая, приказал своим крейсерам лечь на курс сближения с противником. Наведение русских сил осуществлял капитан 2 ранга И.И. Ренгартен, внимательно следивший за германским радиобменом и своевременно фиксирующий все изменения в обстановке.

Около 7 час. 30 мин. сигнальщики «Адмирала Макарова», шедшего головным, обнаружили впереди по курсу смутные силуэты «Аугсбурга», минного заградителя «Альбатрос» (первоначально принятого за крейсер типа «Ундины») и нескольких эскадренных миноносцев, возвращавшихся с минной постановки в русских водах. Подавляющее превосходство нашего отряда в артиллерии — четыре 8" и 24 6" орудия на один борт против 12 102-мм пушек немцев позволяло контр-адмиралу М.К. Бахиреву атаковать противника немедленно. Однако, учитывая преимущество германских кораблей в скорости, русский флагман принял, пожалуй, наиболее верное в создавшейся ситуации решение — повернуть влево, приведя головной «Аугсбург» на курсовой угол 40° правого борта, давая возможность нашим крейсерам, идущим в кильватерном строю, максимально использовать всю свою огневую мощь.

В 7 час. 35 мин. русская артиллерия с дистанции около 40 кбт открыла огонь по противнику. Встреча с отрядом Бахирева оказалась полной неожиданностью для германских кораблей, пытавшихся отвернуть вправо, одновременно увеличив ход до полного. Но оторваться от преследования удалось лишь «Аугсбургу», фактически бросившему остальные корабли своего отряда на произвол судьбы и вскоре скрывшемуся в тумане. В результате вся мощь русского огня обрушилась на «Альбатрос», который, яростно отстреливаясь, попытался найти спасение вблизи Готтланда — в территориальных водах нейтральной Швеции. Итоги боя хорошо известны: спустя полтора часа после его начала сильно повреждённый, охваченный пламенем «Альбатрос» всё же сумел достичь острова и выброситься на берег.

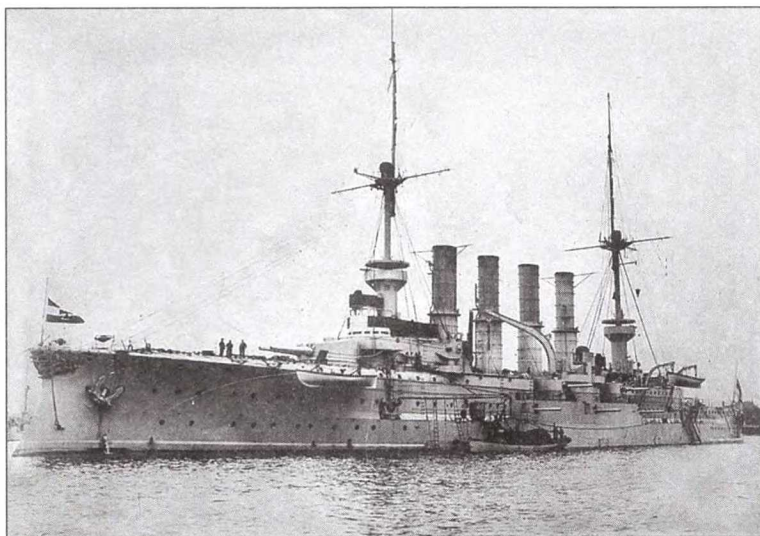
Ещё во время преследования германского заградителя радисты «Адмирала Макарова» услышали в эфире позывные «Рюрика», показавшего свое место примерно в 20 милях к зюйд-осту. Ответной радиogramмой М.К. Бахирева крейсеру надлежало «вступить в бой с противником в квадрате 400». Получив такой приказ, командир «Рю-

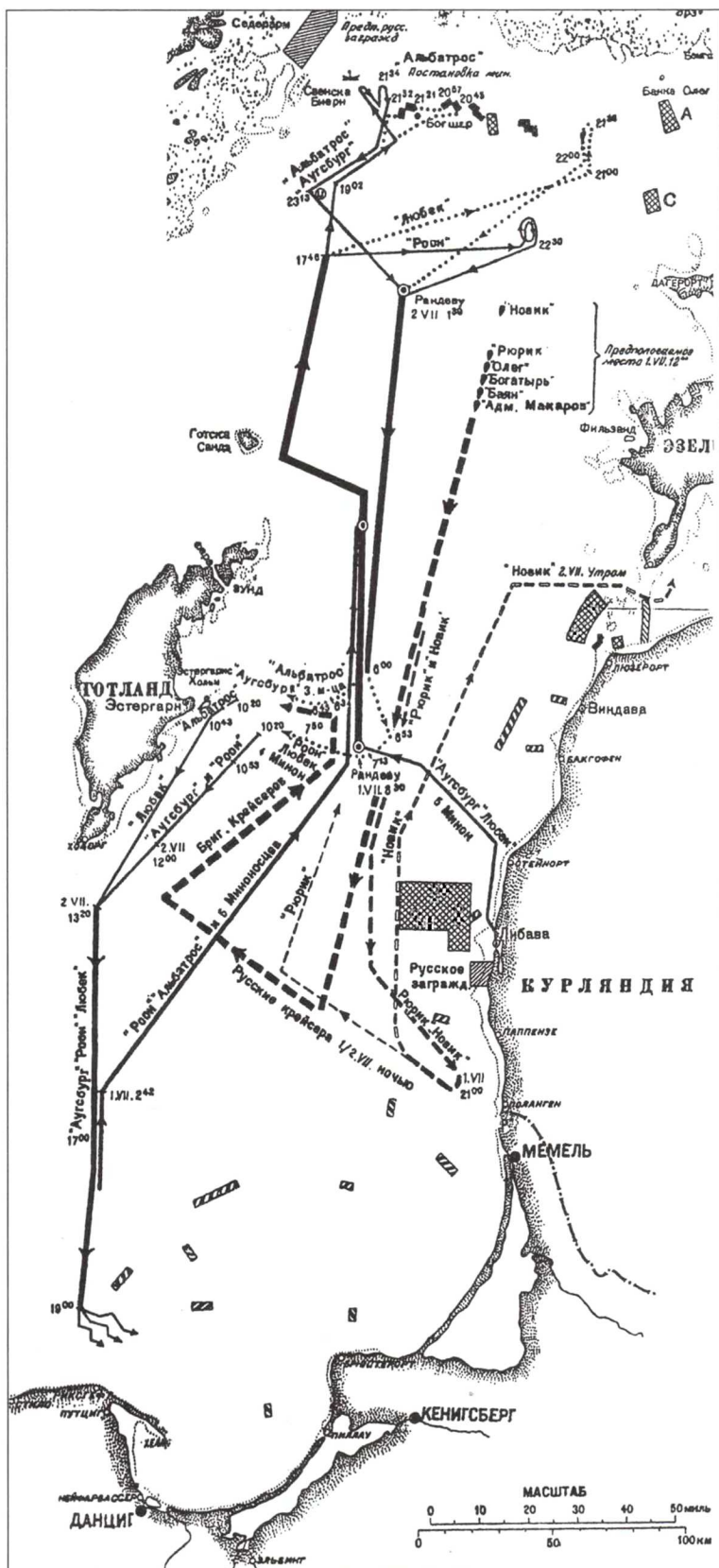
рика» капитан 1 ранга А.М. Пышнов распорядился увеличить ход до полного и лечь на новый курс. Заданного района крейсер достиг через час — в 9 час. 45 мин., однако ни своих, ни чужих кораблей обнаружить уже не удалось.

Убедившись, что с противником покончено, русская бригада, построившись в кильватер, повернула на норд, когда около 10 час. справа по курсу были обнаружены несколько дымов. Это были броненосный крейсер «Роон», лёгкий крейсер «Любек» и четыре эсминца — запоздавшая помощь, вызванная по радио «Аугсбургом». На этот раз превосходство русского отряда в артиллерии не было столь подавляющим — по количеству тяжёлых орудий (четыре 210-мм ствола в двух башнях) «Роон» не уступал «Баяну» и «Адмиралу Макарову», на которых к тому же ощущался недостаток в снарядах главного калибра.

В 10 час. 02 мин., сблизившись с кораблями 1-й бригады, «Роон» с дистанции 72 кбт первым открыл огонь, сосредоточив его на «Баяне», шедшем концевым. Слабее вооружённый и бронированный «Любек» вступил в перестрелку с «Олегом». Вся тяжесть боя с неприятелем пришлось, таким образом, на «Баян», который, тем не менее, сумел с честью выдержать трудный поединок. Умело маневрируя на зигзаге, русский крейсер сбивал пристрелку германским артиллеристам, чьи залпы, хорошо выверенные по целику, не давали накрытий. В итоге из 72 — 76 (данные разнятся) выпущенных 210-мм снарядов в «Баян» попал лишь один, не причинивший, впрочем, серьёзных повреждений. В ответ наши комендоры сумели перебить на «Рооне» антенну, лишив его радиосвязи до конца боя, а также, предположительно, достигли ещё двух попаданий в носовую и кормовую часть «герман-

**Противник «Рюрика» в бою у о. Готтланд — германский броненосный крейсер «Роон»**





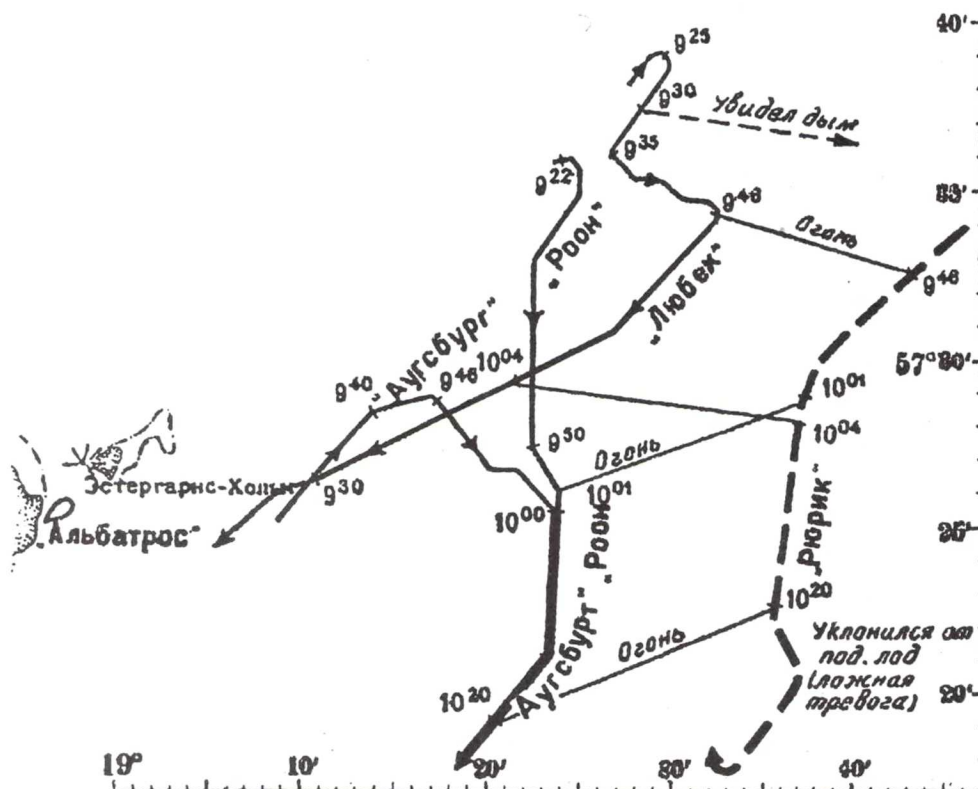
ца», отчётливо наблюдаемых с мостика. Достаточно точная стрельба «Баяна» возымела свою роль. Спустя 20 минут после начала боя германский отряд начал склоняться вправо и вскоре повернул на обратный курс.

Ошибка разъяснилась спустя 15 минут, после чего германский корабль начал последний отход на зигзаге. В 10 час. 45 мин. «Рюрик» с дистанции 66 кбт открыл по нему огонь из 10" и 8" орудий, а ещё через несколько минут — из 120-мм, дававших, впрочем, почти исключительно недолёты.

Неприятельские снаряды ложились у самого борта русского крейсера, однако выход на нём из строя носовых дальномеров в результате заливания от близкого падения залпа, столь часто упоминаемый ответственными историками, не нашёл отражения ни в одном официальном донесении о бое. Это заставляет усомниться в достоверности данного события, причислив его к разряду легендарных курьёзов.

Между тем, в 10 час. 50 мин. сигнальщикам «Рюрика» удалось опознать второй вражеский силуэт, державшийся впереди «Любека». Это был «Роон», отходящий на зойд-вест после поединка с «Баяном». С появлением более сильного противника носовая 10" башня после двух залпов по «Любеку» перенесла огонь на новую цель. После этого, приведя противника на курсовой 37° правого борта, чтобы ввести в действие кормовую 8" башню, А.М. Пышнов открыл огонь из носовой 10" и двух правых 8" башен огонь по «Рону» с дис-





танции 76 — 82 кбт (управляющие огнём старший лейтенант Я. Билецкий и лейтенант С. Вяткин).

Как отмечал впоследствии в своём рапорте А.М. Пышнов, вскоре после начала боя, несмотря на мглу, в германский крейсер начались попадания, в том числе «в среднюю часть (чёрный дым почти закрыл весь крейсер), около кормовой башни, а также между четвёртой трубой и грот-мачтой». Однако визуально наблюдаемый успех омрачился внезапно возникшей неисправностью носовой 10" башни, когда после третьего залпа у правого орудия вышла из строя система продувания канала ствола. При очередном открывании затвора это привело к попаданию пороховых газов внутрь башни и отравлению личного состава. Тем не менее, оба орудия продолжали стрелять, причём «левое до конца боя, а правое прекратило стрельбу только после того, когда прислуга (пять человек), угорев, лишилась сознания».

Но, «несмотря на сильное угорение», башенный командир лейтенант Г.А. Алексеев продолжал оставаться на своём посту, «распоряжаясь до конца боя». Когда же была дана «дробь», офицер «был выведен из башни в состоянии, близком к обморочному» и по возвращении в базу его пришлось «ввиду слабой деятельности сердца, удушения и общей слабости спи-

сать временно на берег» — настолько сильным оказалось воздействие пороховых газов.

По версии, выдвинутой историком флота В.Ю. Грибовским, причиной отравления орудийной прислуги стал близкий разрыв 105-мм снаряда с «Любека», газы от которого проникли внутрь забронированного помещения башни. Подобное объяснение вызывает большую долю сомнения, поскольку сложно представить себе, как газы от разрыва одного только снаряда небольшого калибра, развеваемые ветром, могли так удачно затечь внутрь закрытой башни, что их хватило на вывод из строя башенного расчёта одного орудия. Добавим, что документального подтверждения этой версии в фондах РГАВМФ найти не удалось.

Дуэль «Рюрика» с «Рооном» происходила на практически параллельных курсах, дистанция медленно увеличивалась. Спустя 27 минут после начала боя в кормовой части германского крейсера, отстреливающегося лишь из одного кормового 210-мм орудия, наблюдался большой пожар, ясно различимый до момента исчезновения противника во мгле.

Предвидя скорую потерю контакта с поспешно отходящим противником в наполвшем тумане, капитан 1 ранга А.М. Пышнов принял решение преследовать его, но

в момент поворота вправо на курсовой 0° в 11 час. 20 мин. последовал доклад старшего офицера «Рюрика» М.М. Поливанова о перископе неизвестной подлодки, обнаруженном справа за траверзом. Уклоняясь от возможной атаки, крейсер начал манёвр поворота влево и прекратил огонь. Вскоре «Роон» скрылся в полосе тумана. Безуспешная погоня за ним (ориентировались по облаку дыма из труб) продолжалась почти до полудня, после чего «Рюрик» повернул к северу, располагая затем курсы к норд-осту для возвращения в Финский залив. Формальным основанием начала отхода крейсера к северу стал приказ контр-адмирала Бахирева, который, узнав о начале боя «Рюрика» по ясно слышимой канонаде, по радио передал ему «опасаться подхода неприятеля с юга», после чего изменил курс своего отряда для скорейшего соединения с отставшим крейсером.

Всего в ходе боя с германскими крейсерами артиллерия корабля выпустила 46 10" (все из носовой башни), 102 8" (по 36 из каждого орудия правой носовой и по 15 из каждого орудия правой кормовой башни; остальные 8" орудия участия в бою не принимали) и 163 120-мм фугасных снаряда. На крейсере оказались ранеными девять матросов, один из которых матрос 1-й статьи М. Шиянов умер от ран. Ещё семь человек получили отравления пороховыми газами, однако спустя десять дней все они вернулись в строй.

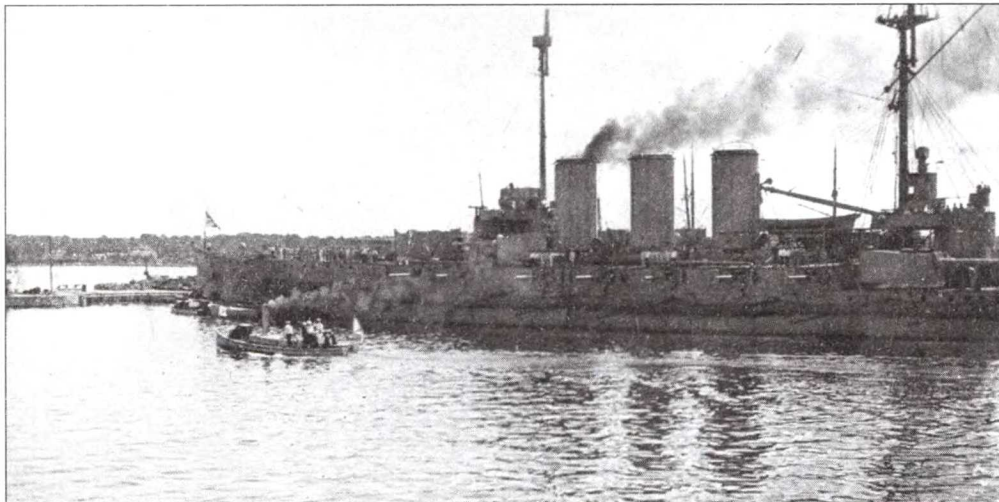
Этот короткий бой «Рюрика» оставляет два вопроса, однозначного ответа на которые ни морская историческая литература, ни выявленные документы пока не дают. Первый — оправдано ли было прекращение погони за «Рооном», которая в случае выхода из полосы тумана и восстановления видимости могла, принимая во внимание подавляющее боевое превосходство «Рюрика», увенчаться блестящим успехом — потоплением германского крейсера? Историки расходятся в оценке этого решения капитана 1 ранга Пышнова. Так, М.А. Петров в своей известной работе «Два боя» отмечая, что ««Рюрику» никто не мешал, он мог спокойно управлять огнём, тем более, что никакие обстоятельства не вызывали необходимости каких-либо сложных, затрудняющих огонь маневрирований», задаётся вопросом — «почему «Рюрик» не довёл до конца столь успешно начатого боя, тем более что «Роон» уже был значительно повреждён? Почему «Рюрик» не бросился искать его в том направлении, где последний скрылся, имея большой шанс принудить его вновь к бою, так как обладал ходом, не меньшим, чем и «Роон»?». В капитальном труде «Флот в Первой мировой войне» также критикуются действия командира «Рюрика», который «не проявил должной нас-

тойчивости в бою с крейсером «Роон» и не развил первоначального успеха». Эти мнения не разделяет В.Ю. Грибовский, который объясняет отказ командира «Рюрика» от продолжения поиска германского крейсера радиогаммой контр-адмирала Бахирева, и заключает, что «адмирал опасался, что немцы попытаются навести его крейсера на свои превосходящие силы».

Какие в действительности доводы за и против продолжения преследования теснились тогда в голове командира «Рюрика», сейчас сказать сложно. С одной стороны, он убедился в невозможности сокращения дистанции с преследуемым им «Рооном», обстреливать который на погоне было можно в лучшем случае только половиной главной артиллерии. Причём на меткое поражение цели были способны только 8" орудия, недавно заменённые, 10-дюймовые же оставались старыми, до предела расстрелянными, и надеяться на попадание из них можно было только в виде случайности. Устойчивость визуального контакта осложнялась мглой и дымкой, сильно снижавших меткость артиллерии, в итоге расход боезапаса для нанесения «Роону» фатальных повреждений мог стать неоправданно значительным, а «точка перелома» остаться недостигнутой. Существовала и возможность получения от «Роона» нескольких крупных снарядов, что в ситуации значительного отрыва «Рюрика» от своих крейсеров могло сделать его положение затруднительным. Поэтому, не предпринимая ответа на вопрос об отказе «Рюрика» от преследования, требующего отдельного обстоятельного исследования, следует признать, что решение его командира, с учётом полученной радиогаммы флагмана, имеет много за это оснований.

Второй вопрос — какие же повреждения получил «Рюрик» в результате огня своих германских противников, также не вполне ясен. В работе М.А. Петрова и труде Д.Б. Павловича о них не говорится. В.Ю. Грибовский, не уточняя источник, говорит об 10 105-мм снарядах, полученных с «Любека», «которые повредили палубу, дымовые трубы, офицерские каюты». Если это так, то попадание 10 снарядов в тот мгlistый и туманный день должно было стать результатом поистине ураганного огня «Любека», имевшего в бортовом залпе 5 орудий. При меткости последнего, ориентировочно, в 2%, германский крейсер должен был выпустить не менее 500 снарядов (по 100 снарядов из каждого стрелявшего орудия). Однако К.П. Пузыревский в своём обширном труде о повреждениях боевых кораблей в ходе Первой мировой войны, детально описывая повреждения «Баяна» от единственного 150-мм снаряда с «Роона», лишь вскользь упоминает о том, что ««Рюрик»





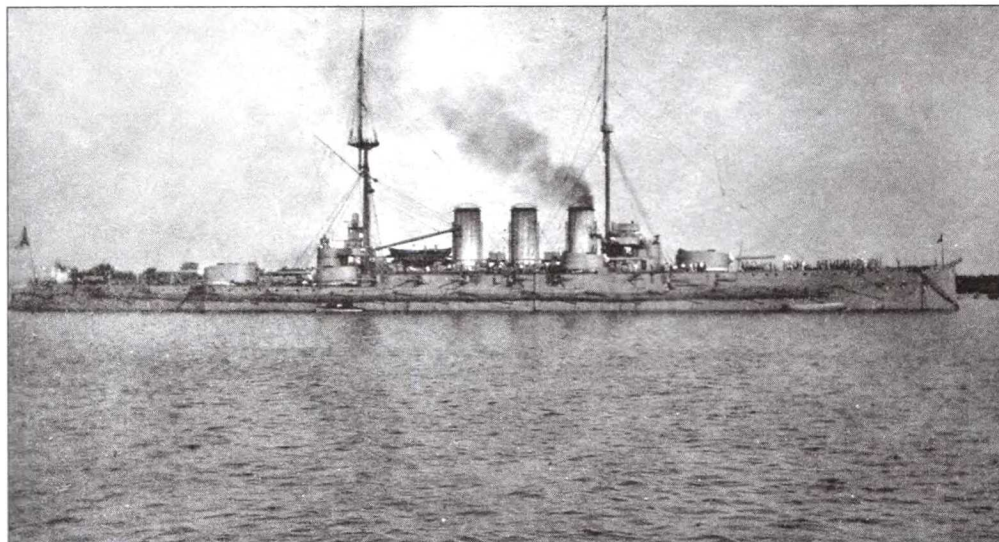
получил 11 попаданий 150-мм снарядами [с «Роона»], нанёсшими, однако, незначительные повреждения». Удивительно, что при имеющихся многочисленных фотосвидетельствах единственного попадания в «Баян» вообще не имеется ни одного, на котором были бы запечатлены «незначительные» повреждения «Рюрика» от «попавших в него снарядов». Вместе с тем сообщается о ранении на нём 9 матросов, из которых один впоследствии скончался от ран. Таким образом, вопрос о количестве попавших в «Рюрик» снарядов и полученных им повреждениях ещё требует обстоятельного исследования...

После окончательного прекращения перестрелки с германскими крейсерами рандеву всех кораблей, включая оба линкора, вышедшие навстречу по распоряжению начальника 1-й бригады, не исключавшего нового столкновения с неприятелем, состоялось около 17 час. 19 июня в северной

части Балтийского моря. После взаимного опознавания все корабли группами («Адмирал Макаров», «Баян», «Олег», «Богатырь» и «Цесаревич», «Слава», «Рюрик»), сопровождаемые миноносцами, направились к устью Финского залива.

В 19 час. 45 мин. в районе банки Винкова сигнальщики «Рюрика», шедшего в охране «Выносливого», «Внимательного», «Бурного» и «Боевого», вновь усмотрели в волнах перископ. Неизвестная субмарина (впоследствии выяснилось, что ею оказался «Крокодил», ошибочно занявший позицию западнее назначенного района) была атакована миноносцем «Внимательный», нанёсшим «сильный таранный удар, явственно ощущавшийся в корме», но, к счастью, оба корабля не получили серьёзных повреждений.

За четверть часа до этого инцидента М.К. Бахирев получил приказание командующего флотом следовать всем соединением не



**Крейсер «Рюрик» в кампании 1915 г. Корабль оснащен противоторпедными сетями по системе Кемпа (слева и вверх)**

**Крейсер «Рюрик» на  
якоре в гавани  
Ревеля, 1915 г.  
Хорошо различимо  
противоминное  
устройство в носу**



в Эре, как это предусматривалось планом операции, а в Ревель, куда отряд благополучно прибыл в 2 час. 30 мин. 20 июня, завершив нелёгкое 800-мильное плавание.

На следующее утро часть кораблей отряда удостоилась смотра вице-адмиралом В.А. Каниным, после чего 1-я бригада крейсеров перешла в Гельсингфорс, где «Рюрик» и «Баян» приступили к ремонтным работам, занявшим около двух недель.

Бой крейсеров у Готланда был высоко оценён командованием флота, что выразилось в большом количестве наградений среди личного состава бригады. Так, на «Рюрике» по представлению командира корабля Георгиевского оружия были удостоены старший лейтенант Я. Билецкий и лейтенант С. Вяткин, а лейтенант Г. Фомин и инженер-механик лейтенант С. Рашевский «за отличие по службе произведены вне очереди в следующий чин». Не был забыт и командир носовой 10" башни лейтенант Г. Алексеев, также награждённый Георгиевским оружием.

Активизация действий германского флота, связанная с успешным наступлением кайзеровских войск в Курляндии, заставило командование флота Балтийского моря озаботиться наращиванием корабельной группировки в Рижском заливе и в первую очередь за счёт скорейшей переброски туда одной из тяжёлых единиц с мощной артиллерией.

В качестве ядра морских сил решено было направить в этот район линейный корабль «Слава». Однако его проводка Моон-

зундским каналом из-за мелководности последнего оказалась невозможной, вследствие чего переход предполагалось осуществить через Ирбенский пролив при условии всестороннего обеспечения.

Так для непосредственного охранения «Славы» назначались 1-я бригада крейсеров и VII дивизион эсминцев, а в качестве сил поддержки — линейные корабли «Андрей Первозванный» и «Император Павел I» с частью сил Минной дивизии. Кроме того, на заранее назначенные позиции предполагалось выслать подводные лодки — английские «Е-1», «Е-9» и две русские типа «Окунь».

Сосредоточение назначенных для операции сил намечалось на рейде Пипшер у о. Эре. Отсюда в 17 час. 17 июля линейный корабль «Слава», 1-я бригада крейсеров в охранении миноносцев VII дивизиона должны были уйти в море и, избирая безопасные курсы, двигаться к Ирбенам, в то время как «Андрей Первозванный» и «Император Павел I» продолжали находиться у Эре в полной готовности к выходу.

В соответствии с приказом бригада крейсеров в полном составе в 1 час. 30 мин. 17 июля снялась с якоря на Ревельском рейде. Четыре часа спустя «при пасмурности и дожде» корабли достигли Порккала-Уд, после чего 12-узловым ходом двинулись по шхерному фарватеру к Эре. В 11 час. 15 мин. бригада благополучно достигла рейда Пипшер, куда спустя короткое время прибыли из Гельсингфорса и все три линкора.



Окончательные приготовления к дальнейшему переходу заняли около трёх часов и в 16 час. 35 мин. «Слава», крейсера и группа эсминцев VII дивизиона, выбрав якоря, двинулись по назначению. Кильватерную колонну возглавлял «Богатырь», за которым следовали «Олег», «Рюрик» (флаг начальника бригады), «Адмирал Макаров», «Баян» и концевыми — «Слава» и миноносцы.

Вскоре корабли развили 15,5 уз и в 17 час. 15 мин., миновав входные веи рейда Севастополь, ломаными курсами (направление менялось на 2° через каждые 20 минут) начали продвигаться к банке Винкова. Достигнув её через четыре часа, крейсера повернули на курс 248°, а в 21 час. 30 мин. контр-адмирал Бахирев, отпустив конвоировавшие миноносцы, приказал соединению иметь курс 200°. В 1 час. 40 мин. 18 июля корабли вновь изменили курс — на этот раз 104°, следуя которым около 3 час. утра «на правом кромболе были усмотрены прожекторы наших миноносцев, делавших позывные: «Начальник Минной дивизии». Придя в точку randevу с ними, начальник бригады сигналом приказал «Славе» «идти по назначению», в то время как крейсера повернули обратно, развиг 19 уз.

В 9 час. утра к бригаде вновь присоединились миноносцы VII дивизиона, вступившие в охранение. За всё время перехода неприятель не был замечен и лишь в 9 час. 30 мин. 18 июля миноносец «Боевой», находившийся на левом кромболе «Рюрика», неожиданно сделал два орудийных выстрела в воду и, описав циркуляцию, поднял сигнал: «Вижу подводную лодку». Появление в этом квадрате подводного противника было «весьма возможным», в связи с чем М.К. Бахирев приказал менять курсы через каждые четверть часа, располагая их так, чтобы в дальнейшем «избежать створов рейда Севастополь». Благополучно достигнув его в 12 час. 35 мин., соединение ещё через три часа бросило якоря на внутреннем Лапвикском рейде, а затем шхерным фарватером перешло в Гельсингфорс, завершив операцию, отличавшуюся «большой пунктуальностью исполнения».

Понеся потери в ходе августовской попытки прорыва в Рижский залив, германское морское командование отказалось от дальнейших активных действий, отозвав значительную часть кораблей в Вильгельмсхафен. Это обстоятельство давало русским реальный шанс перехватить инициативу и вновь перейти к активным операциям на коммуникациях противника.

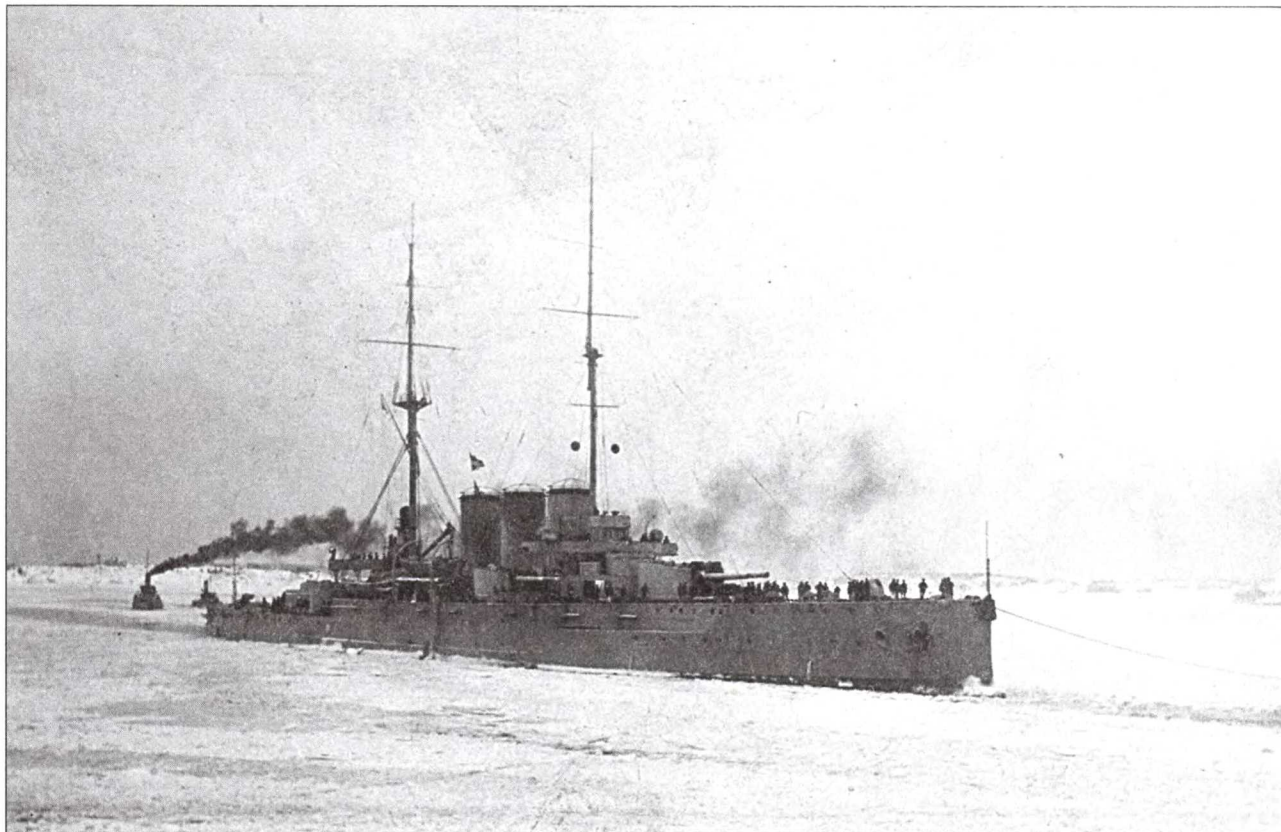
В отличие от прошлогодней кампании первую скрипку в нарушении германского судоходства теперь должны были играть подводные лодки. Задачи же крейсеров оставались прежними — редкие набеговые действия в сочетании с минными постанов-

ками. Первая осенняя постановка 1915 г. с участием крейсеров 1-й бригады была осуществлена 29 октября к зюйду от о. Готланд. Для её осуществления в качестве заградителей решено было привлечь «Рюрик», «Адмирал Макаров», «Баян» и «Олег», прикрытие которых возлагалось на линкоры-дредноуты «Гангут» и «Петропавловск», VI дивизион эскадренных миноносцев, «Новик» и пять подводных лодок, заблаговременно развёрнутых на позициях. Общее руководство операцией возлагалось на командующего эскадрой вице-адмирала Л.Б. Керберга.

Для «Рюрика» и «Гангута» эта операция явилась своеобразной искупительной мерой за матросские волнения, накануне имевшие место на обоих кораблях. Как следует из документов, 19 октября 1915 г. команда линкора «Гангут» после угольной погрузки отказалась от ужина (состоявшего вопреки сложившимся традициям не из макаронов, а из более простой и непритязательной ячневой каши) и, несмотря на попытки офицеров удержать её от беспорядков, демонстративно вышла на верхнюю палубу, бурно выражая свое недовольство как предложенной пищей, так и «засильем немцев на флоте». Волнения вечером того же дня с большим трудом удалось погасить, а 21 октября на линкор прибыла специальная следственная комиссия под председательством контр-адмирала А.К. Небольсина, приступившая к дознанию. После многочисленных допросов из экипажа линкора было арестовано 95 матросов, которых под конвоем десантного взвода с «Рюрика» предполагалось 22 октября по приказанию командующего флотом отправить в Свеаборгскую крепость.

Однако около 13 час. того же дня, когда «чины десантного взвода были выстроены на юте крейсера для расчёта», большая группа «рюриковцев» самовольно явилась на ют и шкафут и, несмотря на приказание вахтенного начальника разойтись, «криками и угрозами заставили взвод покинуть палубу и сойти вниз». Бунтующую толпу не успокоил и вызванный наверх караул, начальник которого, артиллерийский унтер-офицер 1-й статьи П. Куксов, не только не препятствовал происходящему, но и сам «фактически руководил беспорядками».

Тем не менее, благодаря энергичным мерам, предпринятым капитаном 1 ранга Пышновым, приказ комфлота, хотя и с опозданием, был выполнен. Но на этот раз в Свеаборг доставили целых 136 человек, присоединив к арестованным «линейщикам» 41 матроса с крейсера, перевезённых затем в Ревель. Приговор суда Морской крепости императора Петра Великого от 30 марта 1916 г. для «рюриковцев» был суровым — трёх человек (среди них и П. Куксо-



**Крейсер «Рюрик» во льду, конец 1915 г.**

ва) приговорили к расстрелу с «лишением всех прав состояния», еще четверых к каторжным работам сроком на 4 года, а девять человек были отданы на 3 года в дисциплинарный батальон. Туда же на 1 год с лишением воинских званий были направлены и нижние чины десантного взвода, виновные в том, что «испугались выкриков толпы и спустились с юта».

Спустя короткое время после подавления стихийного бунта оба «штрафных» корабля начали готовиться к выходу в море. Сосредоточившись на рейде Пипшер (о.Эре), отряд 28 октября отряд в 15 час. 30 мин. снялся с якоря и в кильватерной колонне двинулся по назначению. Впереди шли эсминцы, за ними «Адмирал Макаров», «Баян» и оба линкора. Замыкали строй «Рюрик» и «Олег» с державшимся на траверзе «Новиком».

С наступлением полной темноты корабли разделились, что позволило им незамеченными пройти линию германских дозоров и достичь района постановки вблизи банки Хоборг. В 9 час. утра 29 октября крейсера по сигналу командующего эскадрой перестроились двойным уступом, повернув на курс 307°. В правой колонне находились «Рюрик» и «Баян», а в левой — «Адмирал Макаров» и «Олег». Линкоры и «Новик» держались мористее.

В 9 час. 12 мин. со скатов «Рюрика» упала в море первая мина, ознаменовав начало очередной постановки, в ходе которой крейсерами было выставлено 560 мин. По её окончании в 12 час. «Рюрик» вышел в голову колонны и отряд, перестроившись по походному (линкоры в центре, «Баян» и «Адмирал Макаров» на траверзах, «Олег» и «Новик» в арьергарде) лег на обратный курс. Переход прошел спокойно и к утру 30 октября корабли благополучно вернулись в базы. Результаты грамотно и умело проведенной операции не заставили себя ждать. 25 ноября на минах, выставленных русскими крейсерами, подорвался легкий крейсер «Данциг», надолго вышедший из строя.

Успешно осуществленная минная постановка придала уверенности русскому командованию, приступившему к подготовке новой операции, намеченной на двадцатые числа ноября. Целью её должна была стать окончательная «закупорка» минами морских транспортных «артерий» в южной части Балтики, по которым осуществлялось снабжение германских армий, действовавших в Лифляндии.

Постановку предполагалось осуществить в ставшем уже привычном районе к зюйду от о. Готланд, причём в качестве заградителей вновь назначались крейсера 1-й бригады (на этот раз в полном соста-



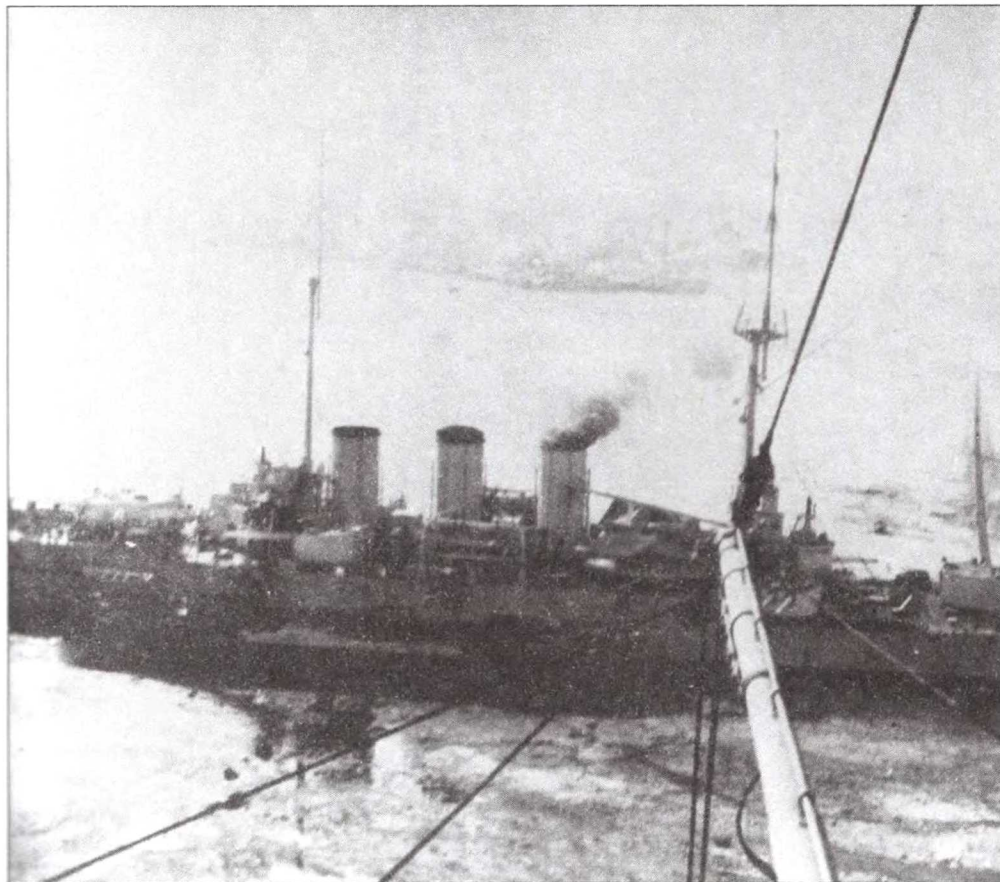
ве, включая отремонтированный «Богатырь»), прикрываемые дредноутами и эсминцами. «Рюрик», «Адмирал Макаров», «Баян» и «Олег» с минами на борту сосредотачивались на рейде Пипшер, «Богатырь» в Юнгфрузунде, а силы прикрытия — в Гангэ. В 14 час. 45 мин. 22 ноября крейсера снялись с якоря и пошли к выходному фарватеру, где присоединились к «Петропавловску» (флаг вице-адмирала Л.Б. Кербера) и «Гангуту».

С наступлением темноты, миновав опасный от подводок район, Л.Б. Кербер отпустил эсминцы, оставив лишь «Новик», после чего эскадра перестроилась в кильватер и, развив 19 уз, повернула к месту постановки. Как и в прошлый раз переход эскадры не был замечен противником и к 9 час. утра 23 ноября корабли достигли заданного района, находящегося в пяти милях от заграждения, выставленного три недели назад. Спустя полчаса крейсера начали постановку, в то время как оба линкора и «Новик» спустились к зюйду, образовав линию завесы. Всего же на этот раз бригадой было выставлено 700 мин, образовавших две линии, которые совместно с «октябрьскими» минами преграждали район длиной более 30 миль.

Обратный маршрут эскадры пролегал между шведским берегом и о.Готланд. Не обнаруженные никем, корабли с наступлением темноты достигли о. Фарэ и определившись по маяку, разделились — оба дредноута, «Богатырь» и «Новик» направились в Ревель, а крейсера — в Утэ.

Как и предыдущая, эта заградительная операция балтийских крейсеров была результативной — 1 января 1916 г. на «ноябрьских» минах подорвался германский легкий крейсер «Любек», более чем на три месяца вышедший из строя. Кроме того, заграждения, несмотря на факт их обнаружения, значительно «стеснили» судоходство противника и потребовали привлечения дополнительных тральных сил.

Однако тяжёлая ледовая обстановка, сложившаяся в конце 1915 — начале 1916 г. в устье Финского, Рижском и Ботническом заливах не позволила русским морякам развить наметившийся успех. Вторую военную кампанию решено было закончить, а большинство кораблей сосредоточить в тыловых базах, где экипажи, пользуясь вынужденной паузой, длившейся до весны, приступили к ремонту порядком изношенной материальной части.



*«Рюрик» в белой окраске во льду (Ревель, зима 1915/1916 г.), у борта корабля ошвартована угольная баржа. Снимок сделан с мачты одного из крейсеров 1-й бригады*

## Год 1916-й

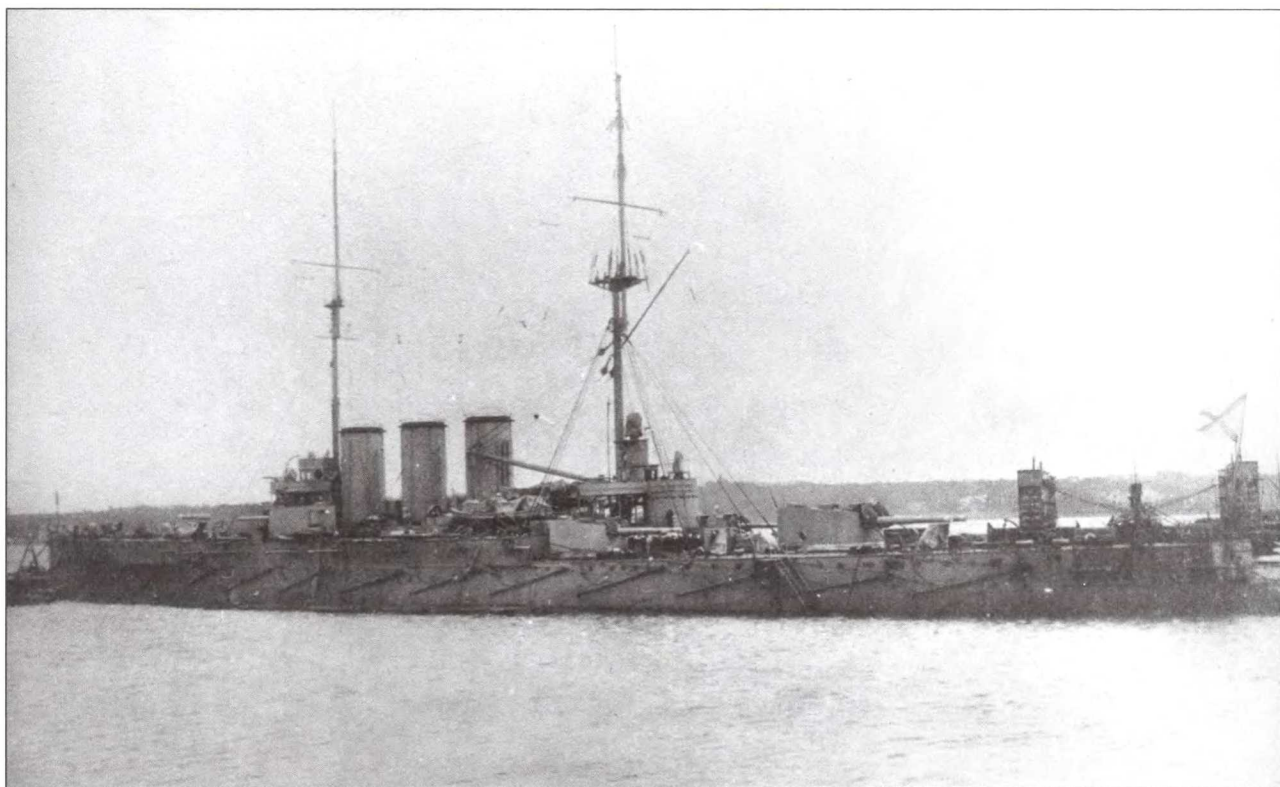
Оперативная обстановка, складывающаяся на театре к началу кампании 1916 г., как никогда раньше, позволяла русскому флоту широко развернуть боевые действия. Скованное повышенной активностью британского Гранд-Флита, германское командование не могло позволить себе роскоши проводить на Балтике даже крупных демонстраций, что в значительной степени развязывало руки штабу вице-адмирала В.А. Канина. В марте-апреле 1916 г. был разработан оперативный план будущей кампании, отличавшийся от планов прошлых лет. Учитывая, что главная задача флота «не допускать проникновения противника к востоку от главной позиции» оставалась неизменной, этот план вместе с тем предполагал и проведение активных операций, причем теперь не исключалась возможность попыток уничтожения части германского флота «открытой силой». По-прежнему предполагались широкие действия на коммуникациях неприятеля, участие в которых должны были принимать как подводные лодки, так и надводные корабли.

Наиболее крупными операциями подобного рода в третьей военной кампании стали набеги лёгких сил Балтийского флота на германские конвои в Норчепингской бухте, осуществленные в июне 1916 г. В конце

мая английское посольство в Швеции сообщило русскому командованию о готовящейся в ближайшее время отправке из Стокгольма и Оклезунда в Германию более 80 тыс. т железной руды. Русская разведка смогла установить точную дату и маршрут перевозки, которую предполагалось осуществить на германских транспортах с прикрытием из германских же миноносцев и вспомогательных крейсеров. Учитывая это, вице-адмирал В.А. Канин принял решение «произвести обследование района Лансорт — Готланд — северная оконечность о. Эланд с целью уничтожения обычно находящихся в этом районе дозорных и сторожевых судов и конвоиров и захвата или уничтожения неприятельских коммерческих судов, караван которых, в частности, с большим грузом железной руды, должен выйти из Лансорта к югу в 19 — 20 часов 28 мая».

Для выполнения этой задачи в очередной раз был сформирован отряд особого назначения в составе крейсеров «Рюрик», «Олег», «Богатырь», эскадренных миноносцев «Новик», «Победитель», «Орфей» (впоследствии заменен «Громом») и восьми угольных миноносцев VI дивизиона. Общее командование оперативным соединением возлагалось на нового начальника 1-й бригады крейсеров контр-адмирала П.Л. Тру-

**Довольно редкая фотография «Рюрика», оснащенного шестью противоминной защиты. Крейсер проходил с ними очень недолго. Справа вдали в плавдоке — британская подводная лодка. Ревель, 1916 г.**





хачёва, а эсминцами — на начальника Минной дивизии контр-адмирала А.В. Колчака. Неизменным участникам практически всех походов к берегам неприятеля — «Баяну» и «Адмиралу Макарову» на этот раз отвели более чем скромную роль поддержки главных сил в случае, «не предусмотренном планом».

По замыслу операции крейсера в сопровождении VI дивизиона должны были проникнуть в район между о. Готланд и шведским берегом и, двигаясь на зюйд к северной оконечности о. Эланд, произвести поиск кораблей и транспортов противника. «Новикам» предписывалось двигаться навстречу им от Эланда, а после соединения отряду надлежало вернуться в Утэ. Подобная диспозиция при точном её исполнении позволяла нанести существенный урон противнику, однако впоследствии в план набега был внесён ряд корректив, отрицательным образом сказавшихся на его результатах.

Развёртывание всех сил, задействованных в операции, началось 27 мая. В 14 час. 30 мин. бригада крейсеров снялась с якоря на Ревельском рейде и вышла в море, держа курс на Лапвик, достичь которого из-за сильного тумана удалось лишь к 9 час. вечера. Утром следующего дня крейсера вновь вышли в море и, достигнув Гангэ, разделились — «Адмирал Макаров» и «Баян» направились внутренним фарватером в Люм, где им предписывалось «оставаться в полной готовности к выходу», а остальные корабли во главе с «Рюриком» пошли по назначению. При подходе к рейду Бокула отряд встретил плотный туман, заставивший сначала встать на якорь, а затем «по причине полной невозможности дальнейшего продвижения» и вовсе отказаться от выполнения операции. Не смогли развернуться и «новики» под командованием контр-адмирала А.В. Колчака, которые из-за аварии «Орфея» вынуждены были возвратиться в Рогекюль. Днем 29 мая крейсера также вернулись в Люм, где после постановки на якорь была получена радиogramма командующего флотом о переносе операции на вторник 31 мая.

В 13 час. 35 мин. 31 мая отряд особого назначения покинул Люм и, построившись в походный ордер (впереди три «новика», за ними в кильватерном строю «Богатырь», «Олег», «Рюрик» с эсминцами VI дивизиона на траверзах), вышел по назначению. В 6 час. 05 мин. вечера отряд вошел в проход между шведским берегом и банкой Копперстенарне и продолжил плавание переменными курсами. Море было пустынным и за всё время крейсерства сигнальными была усмотрена лишь небольшая парусная шведская шхуна, скрывшаяся в Стокгольмских шхерах. Истинная цель её плавания

осталась неизвестной, однако вскоре после встречи со шхуны передали радиogramму сначала на шведском, а затем и немецком языках, что само по себе внушало определённые подозрения.

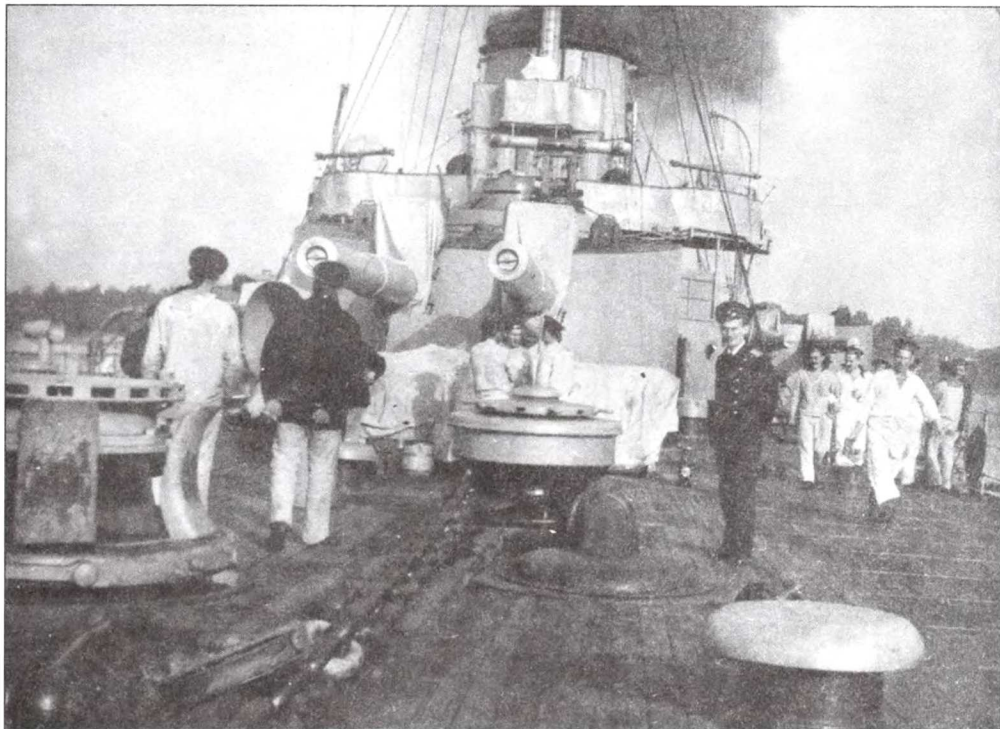
Около 10 час. вечера «Новик», «Победитель» и «Гром» отделились и увеличив ход до 25 уз, направились в Норчепингскую бухту, оставив остальные корабли ожидать дальнейшего развития событий. Спустя полтора часа с «Рюрика» были замечены отблески выстрелов, продолжавшиеся в течение 20 минут. Немного позже радистам крейсера удалось перехватить немецкую радиogramму, в которой сообщалось о появлении в районе Норчепинга русских кораблей.

После полуночи 1 июня начальник бригады крейсеров запросил А.В. Колчака о месте, которое тот показал в глубине бухты. Несмотря на интенсивные радиопомехи со стороны немцев, в результате которых радиogramма была принята на «Рюрике» с большими пропусками, из сообщения следовало, что «новики» не нуждаются в поддержке, в связи с чем крейсера повернули на норд, продолжив плавание вдоль шведского побережья. Около 3 час. ночи немного левее курса были усмотрены четыре парохода, пытавшиеся скрыться в шхерах. На поверку они оказались шведскими, совершавшими каботажные рейсы и после осмотра все четыре судна пришлось отпустить с миром.

Через час к крейсерам присоединились эсминцы контр-адмирала А.В. Колчака, который доложил о предположительном топленнии в Норчепингской бухте одного вспомогательного крейсера и двух миноносцев. Как оказалось, в 23 час. 15 мин. при входе в бухту эсминцы обнаружили дымы, а еще через 15 минут нагнали большой германский конвой (до 14 транспортов), шедший на зюйд в охранении небольших эскортных кораблей и вспомогательного крейсера «Герман». В результате часового боя русским кораблям удалось действительно уничтожить последний, а также два эскортных корабля. Остальным же судам конвоя удалось укрыться в шведских территориальных водах.

Обратный переход к своим берегам прошел довольно спокойно — с крейсеров трижды обнаруживали перископы неизвестных субмарин, однако каждый раз отряду удавалось своевременно уклониться. Одна из подлодок была обнаружена сигнальным кондуктором «Рюрика» П.У. Бурдейным, представленным затем к награде за отличное несение службы. Вот как описывал умелые действия подчинённого его непосредственный начальник старший штурман крейсера лейтенант Станкевич, ходатайствующий перед командиром корабля о

**Вид на носовую 10" башню и мостик «Рюрика», 1916 г. Примечателен большой дальномер на крыше броневой рубки и два дальномера на крыльях мостика**



награждении: «Доношу Вашему высокоблагородию, что во время нахождения вверенного Вам корабля в крейсерстве 1 июня с. г. по северо-западную сторону о. Готланд в точке 58°24'N и 17°46' Ost на истинном курсе 12° в 4 час. 23 мин. находившимся на фор-марсе сигнально-дальномерным кондуктором команды штаба командующего флотом Петром Устиновым Бурдейным была усмотрена слева от курса на 4 румба рубка подводной лодки в расстоянии около 40 кбт.

Вскоре подводная лодка погрузилась. Курс крейсера был изменен вправо на 5 румбов, что и дало возможность быстро выйти из района атаки. По сведениям Службы связи в этом районе находилась наша подводная лодка, но на корабле это не было известно. Прошу ходатайства Вашего высокоблагородия о награждении кондуктора П. Бурдейного Георгиевской медалью 2 степени согласно ст. 145 п. 1. Георгиевского статута...».

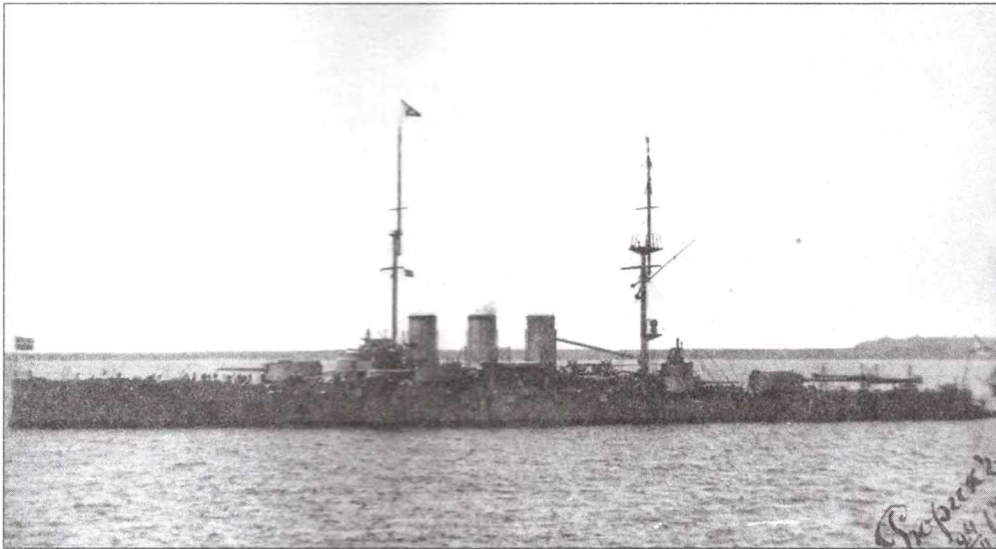
Инициатива штурманского офицера «Рюрика» была поддержана командованием и, несмотря на указанные особые обстоятельства (обнаруженная субмарина действительно оказалась русской), медаль была вручена кондуктору. Этот случай не был единственным — только в течение 1916 г. на крейсере отмечено наградами 75 нижних чинов, в том числе сверхсрочный боцман Т.М. Селифонов, служивший на «Рюрике» с 1907 г. и удостоенный за беспорочную службу английской медали.

К вечеру 1 июня все корабли благополучно достигли финских шхер, встав затем на якорь в Лапвике. Несмотря на довольно скромные результаты, набег отряда особого значения на коммуникации противника в Норчепингской бухте произвёл определенное впечатление на командование Флота Открытого моря, которое на полмесяца прекратило перевозки стратегических материалов из Швеции.

По возвращении в Ревель крейсерам был предоставлен непродолжительный отдых, после чего бригада перешла на Свеаборгский рейд, где приступила к плановой боевой подготовке. Почти одновременно на «Рюрике» начались работы по частичной модернизации артиллерии, проводившейся с учётом накопленного двухлетнего опыта войны на Балтике.

Прежде всего изменения коснулись оборудования 10" бомбовых погребов, которое со снятием электрических приборников в башнях и увеличением скорострельности уже не соответствовало требованиям ускоренной подачи боезапаса. С этой целью частному мостостроительному заводу в Гельсингфорсе в июне 1916 г. был выдан заказ на установку в погребах дополнительных рельсовых путей для ручной подачи снарядов. Смонтированные «в помощь двум имеемым электрическим лебёдкам», они позволили увеличить число готового боезапаса с двух до пяти выстрелов. Помимо этого были уширены подачные трубы, прорублены дополни-





**«Рюрик» под флагом командующего Балтийским флотом вице-адмирала В.А.Канина на рейде у Гельсингфорса**

тельные технологические отверстия, установлены шкивы для более удобного подъёма боезапаса к орудиям.

Не была обойдена вниманием и 120-мм противоминная артиллерия, чья высокая степень износа стволов вынудила провести замену части пушек. Так 21 июня было демонтировано орудие № 18 в адмиральском помещении с правого борта, а вслед за ним и семь орудий левого, взамен которых установили новые пушки из арсенала Кронштадтского порта.

Возросшая опасность со стороны авиации заставила совершенствовать организацию противовоздушной обороны крейсера с использованием «противуаэроплавных» орудий различных калибров, в то время буквально поштучно распределяемых по кораблям. Одно из них («2,5-дюймовое») установили на полубаке, для чего под палубой были смонтированы подкрепления.

Помимо модернизации артиллерии на крейсере проводился и обычный ремонт систем и механизмов — заменены лопнувшее колено спускной магистрали в отсеке носовых погребов, установлены новые заклёпки в канатном ящике, ликвидирована течь во фланце правого минного аппарата. Все работы удалось завершить к 1 июля, и ожидалось, что обновлённый «Рюрик» сможет ещё не раз участвовать в набеговых действиях на вражеские коммуникации.

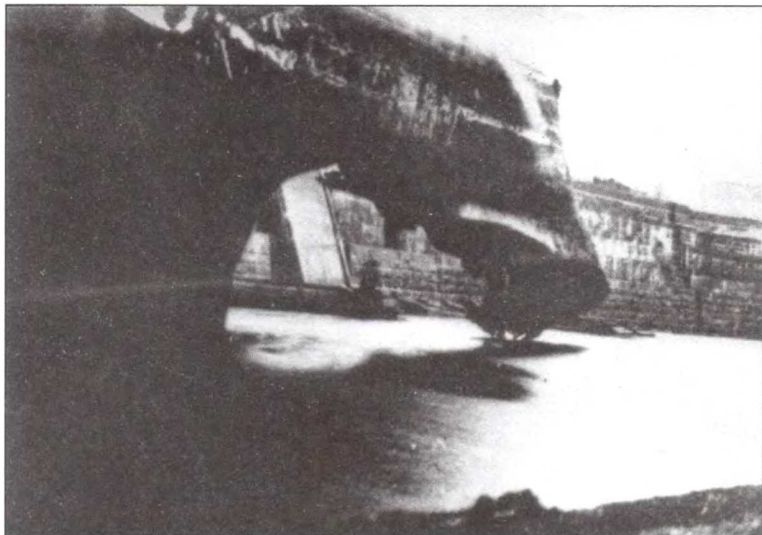
Однако поход к Норчелингу стал последней активной операцией крейсера в кампанию 1916 г., оставшиеся месяцы которой были отмечены для его экипажа лишь учебными стрельбами и совместными бригадными плаваниями. Так, в середине августа «Рюрик» вместе с остальными кораблями 1-й бригады был направлен в Або-Оландские шхеры для ознакомления с недавно оборудованным новым страте-

гическим фарватером, позволявшим проводить развертывание сил в наикратчайшие сроки. Плавание в шхерах, давшее прекрасную практику крейсерским штурманам, длилось около двух недель, после чего корабли вернулись в Або, а затем перешли в Гельсингфорс.

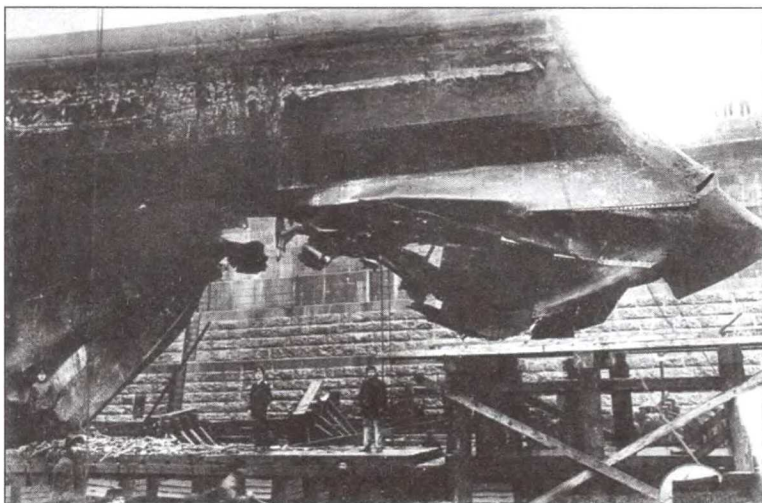
В конце октября бригада вновь вернулась в шхеры, где крейсера под командованием временно исполняющего обязанности начальника 1-й бригады капитана 1 ранга Д.Н. Вердеревского усиленно занимались совместными эволюциями и учебными стрельбами. По возвращении в конце октября в Гельсингфорс «Рюрику», «Баяну» и «Андрею Первозванному» было приказано готовиться к переходу в Кронштадт для проведения очередного ремонта в доке.

В 15 час. 15 мин. 6 ноября отряд снялся с якоря на Свеаборгском рейде и в кильватерном строю (головным «Андрей Первозванный» под флагом контр-адмирала А.К. Небольсина, затем «Рюрик», концевым «Баян») двинулся на ост с расчётом к полуночи обогнуть южную оконечность о. Гогланд. Переход был обеспечен в навигационном отношении (зажжены все попутные маяки), а на фарватере, несмотря на его удалённость от передовых районов, осуществлено контрольное траление. Однако тральные работы практически не затронули самого опасного участка — узкости южнее острова, поскольку, по словам командира «Баяна» капитана 1 ранга С.Н. Тимирёва, «...трудно было предположить, чтобы немцы набросали там мин перед самым походом...».

По выходе из пролива Густавсверн на флагмане подняли сигнал «Иметь расстояние между кораблями 3 кбт и ход 14 уз», которые оставались неизменными в течение длительного времени. У маяка Грохару к отряду присоединились четыре минонос-



**Повреждения «Рюрика» после его подрыва на mine 6 ноября 1916 г. На фото сверху — док еще не осушен, но огромные размеры пробоины уже видны и, видимо, поразили воображение фотографа, не утерпевшего запечатлеть ее до полной откачки воды. На фото внизу — к работам по исправлению повреждений корабля уже приступили, причем фигуры людей дают наглядное представление о масштабе разрушений носовой части крейсера**



ца VIII дивизиона, державшиеся впереди по курсу до первого маяка Эрансгрудн, после чего перешли за корму концевой «Баяна». В 21 час. 15 мин. при проходе маяка Южный Гогланд с «Андрея Первозванного» был передан сигнал «Курс 83°», после чего линкор начал поворот влево. Исполняя приказание флагмана, на «Рюрике» также положили лево руля, и в этот момент корабль потряс сильный взрыв.

Как оказалось впоследствии, крейсер подорвался на mine, выставленной германским подводным заградителем. Взрыв произошел возле форштевня, причем сотрясение корпуса было таково, что путевой

компас, установленный на мостике, был выброшен из нактоуза на палубу, а столб воды, поднявшийся с обоих бортов, залил верхний ходовой мостик. Немедленно на крейсере были остановлены машины, а затем, чтобы остановить продолжавший катиться влево корабль, дан средний ход назад, в результате чего «Рюрик» развернуло на курс 340°, нацелив форштевнем на маяк Южный Гогланд.

В течение короткого времени были затоплены 10 помещений на протяжении от 8 до 30 шп., в том числе обе шкиперские, тросовая, парусная, а также дифференциальная цистерна. Однако переборка за 30 шп. осталась целой, поэтому полученные повреждения, несмотря на принятые 490 т воды и небольшой дифферент на нос, не представляли особой опасности для крейсера. Сразу же после взрыва на «Рюрике» была пробита водяная тревога и пущены водоотливные турбины, которые, правда, вскоре остановили — пробоина оказалась слишком велика.

Немедленно было проведено тщательное обследование повреждений и состояния уцелевших водонепроницаемых дверей и переборок, которые в целом также не внушали опасений. Выпучивание наблюдалось лишь в районе 30 шп., для чего там немедленно было поставлено до 30 аварийных брусев и еще 27 на люках тросового и шкиперского отделений. Аварийным работам, проводимым под общим командованием старшего офицера капитана 2 ранга Белецкого, сильно мешала загазованность помещений, против которой были бессильны даже противогазы. Положение улучшилось лишь после установки переносных вентиляторов, однако в итоге отравления различной тяжести получили более 130 человек из состава трюмно-пожарного дивизиона. Большинство отравленных после оказания медицинской помощи вновь добровольно возвращались к своим постам, причем многие неоднократно. Так, трюмного механика старшего лейтенанта С.К. Рашевского, энергично руководившего борьбой за живучесть, трижды выносили наверх без сознания. Благодаря самоотверженной работе экипажа все необходимые мероприятия по обеспечению живучести были окончены в 36 минут, после чего была констатирована «полная безопасность для крейсера». Около 21 час. «Рюрик» дал ход, сначала 2, затем 4 и наконец 8 узлов, которые вскоре пришлось уменьшить до 6, поскольку переборку шпильевого отделения начало сильно выпучивать.

К 4 час. утра 7 ноября отряд достиг о. Лавенсаари, где решено было встать на якорь в ожидании высланных из Кронштадта буксиров и детального осмотра подкреплений корпуса. Стоянка длилась более че-



тырех часов, после чего отряд в сопровождении двух подошедших тральщиков VIII дивизиона вновь двинулся на ост. Обойдя с норда банку Нечаева, корабли легли на курс 97°, развиг 8 уз. Около 10 час. к ним присоединился минный заградитель «Константин», а после полудня — ледоколы «Пётр Великий», «Силач» и «Могучий» с двумя портовыми буксирами. Однако помощь столь внушительного эскорта не потребовалась — повреждённый «Рюрик» самостоятельно достиг Большого Кронштадтского рейда и встал на якорь, а на следующее утро ошвартовался возле Алексеевского дока.

Как и почти два года назад, после ввода крейсера в док на его борту 10 ноября собралась специальная комиссия под председательством начальника кораблестроительного отдела ГУК генерал-лейтенанта П.Ф. Вешкурцова, осмотревшая повреждения и вынесшая следующее заключение.

«...1) Нижняя часть корпуса до нижней броневой палубы от переборки на 20 шп до форштевня совершенно оторвана, причем вертикальный киль с набором и обшивкой в этом районе отогнут под прямым углом на левый борт.

2) Нижняя часть форштевня, образующая таран, так же оторвана ниже нижней броневой палубы.

3) Поперечные переборки на 8 и 20 шп разрушены.

4) Две платформы совершенно разрушены, а листы настилки нижней броневой палубы получили разрывы.

5) В междудонных пространствах замечена течь, что дает полное основание предполагать нарушение водонепроницаемости таковых.

6) Поперечные переборки в котельных отделениях на 100, 118 и 130 шп. получили гофрировку [так в документе. — Авт.] листов в поперечном направлении, причем на 108 шп. гофр более значителен.

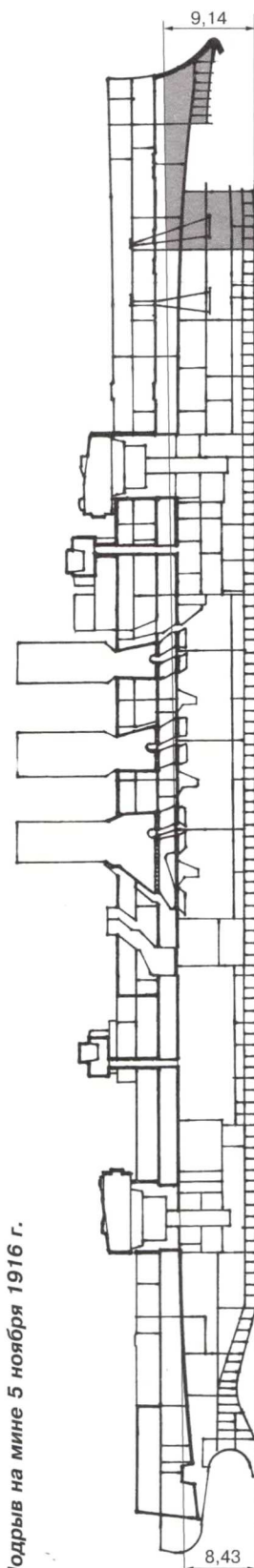
7) Все помещения, ровно как их оборудование и системы в районе взрыва до жилой палубы (верхней броневой) подверглись разрушению.

8) Флоры котельных фундаментов получили прогиб по высоте со стрелкой, доходящей до 1 дюйма [т.е. 25 мм. — Авт.].

Работы по исправлению должны быть проведены немедленно и капитально и после удаления поврежденных частей корпуса заключаться в следующем:

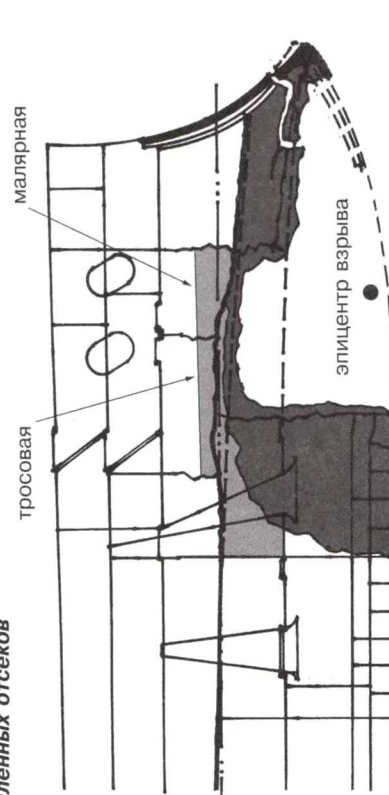
1) На протяжении от нижней броневой палубы до киля взамен литого форштевня сделать коробчатый клепаный.

2) Ввиду невозможности скоро получить новый литой форштевень для образования тарана в соответствии с клепанным форштевнем изменить обводы в носовой части судна.

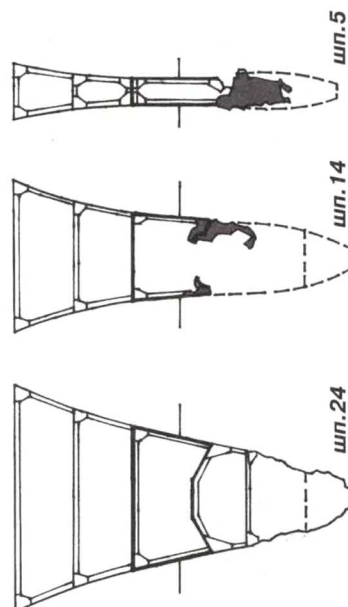


Подрыв на mine 5 ноября 1916 г.

Продольный разрез с показанием посадки и затопленных отсеков



Носовая оконечность с показанием районов разрушения



Поперечные сечения с показанием районов разрушений

- 3) Восстановить поврежденный набор.
- 4) Восстановить обе платформы и поврежденную броневую палубу.
- 5) Все междудонные пространства испытать на герметичность.
- 6) Повреждения в помещениях исправить.
- 7) Все разрушенные взрывом помещения: малярную, шкиперскую, парусную и др. в районе взрыва восстановить.
- 8) Все разрушенные взрывом части систем затопления, орошения, водоотливной, вентиляцию заменить новыми.
- 9) Котельный фундамент, получивший стрелку прогиба до 1 дюйма [т.е. 25 мм. — Авт.], оставить без исправлений...».

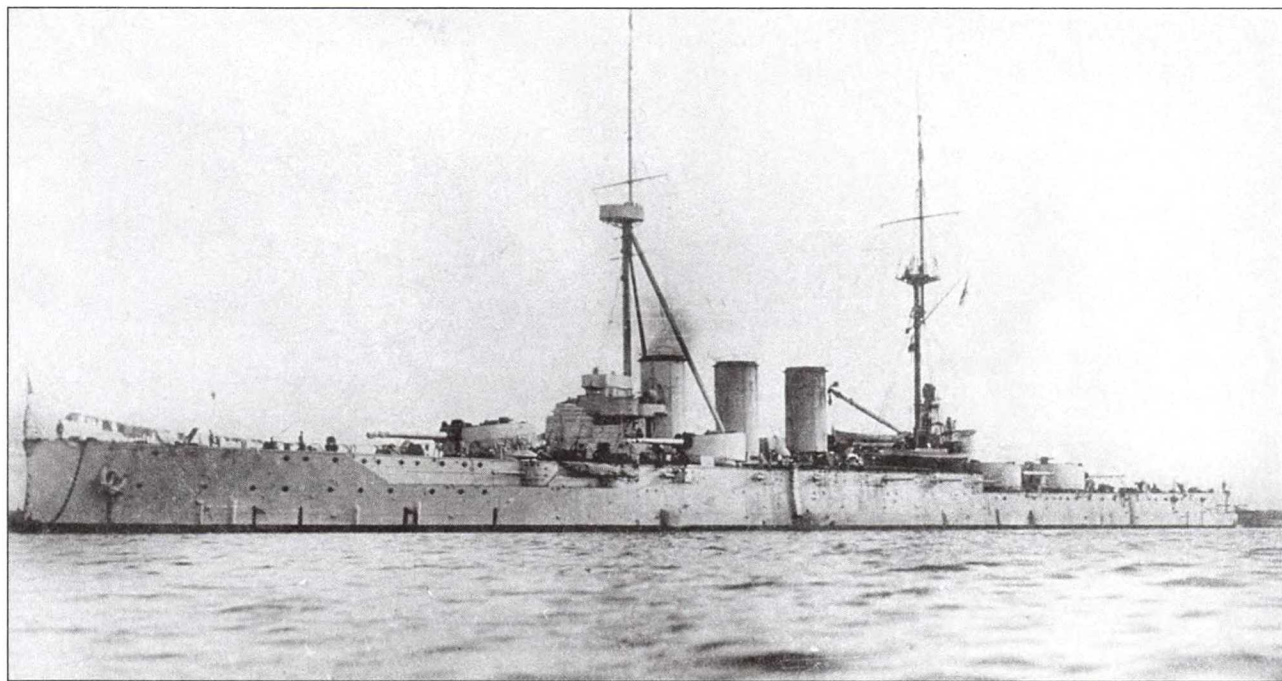
Предполагалось, что основной объём работ будет выполнен в течение двух месяцев стоянки в доке, а оставшаяся часть — во время зимнего ремонтного периода на плаву. При этом все работы по корпусу поручались Балтийскому, а ремонт систем и механизмов — Кронштадтскому пароводному заводу. Уже в ходе ремонта решено было нос крейсера сделать по старым чертежам, для чего сваркой пришлось предварительно укрепить изнутри шпирон тарана, а килевую балку у тарана выполнить коробчатой. Работы велись ускоренными темпами и к 31 декабря 1916 г. удалось полностью восстановить весь набор, наружная обшивка которого была также установлена и прочеканена.

## Год 1917-й

Ремонт и проводившаяся практически одновременно модернизация в значительной степени изменили внешний вид корабля. Вместо прежней лёгкой фок-мачты на «Рюрике» установили массивную треногу с просторным марсом, на котором теперь размещался корректировочный пост из трёх человек во главе с артиллерийским офицером-наблюдателем, а также оснастили каждую 10" башню индивидуальным дальномером. Из мелкокалиберной артиллерии на крейсере остались лишь 40-мм автомат системы «Виккерс» (на юте), два 47-мм орудия и два 7,62-мм пулемёта на носовом мостике и спардеке, приспособленные для стрельбы по воздушным целям.

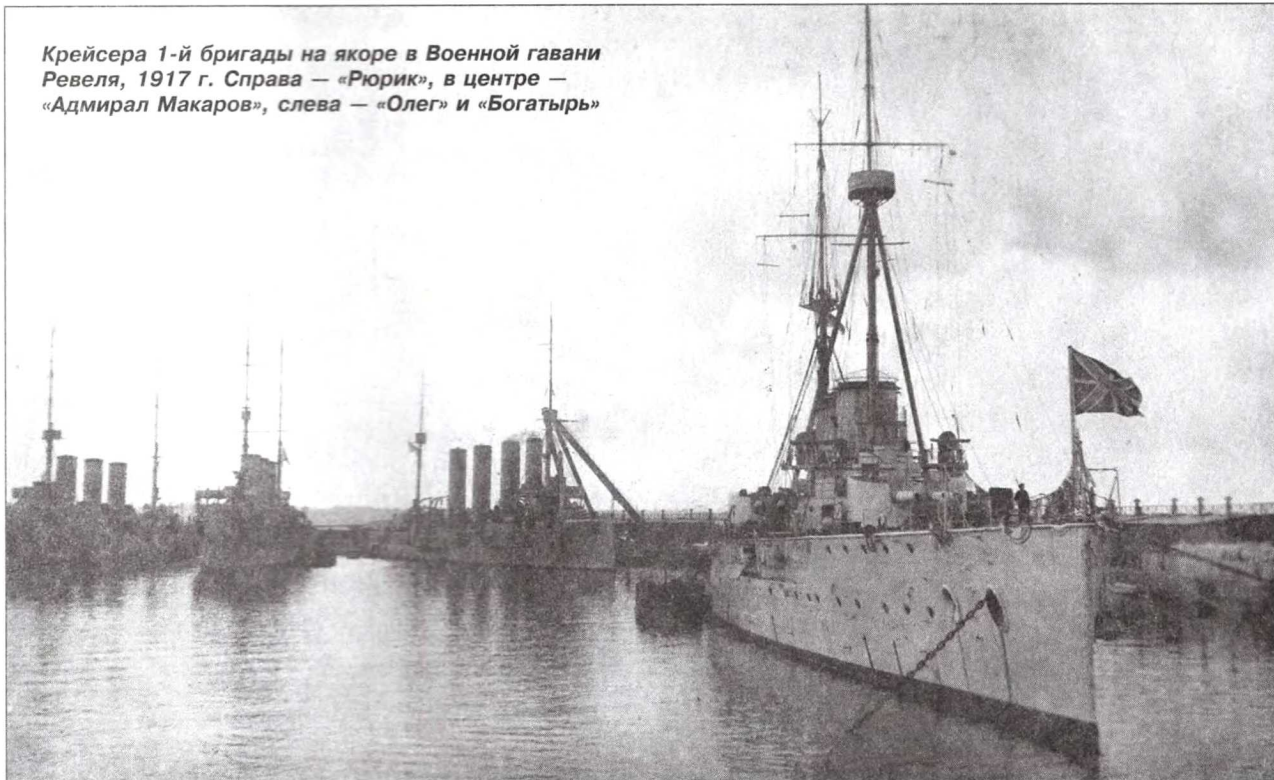
17 января 1917 г. все ремонтные работы были завершены, и на крейсере началась подготовка к переходу в Ревель. Учитывая тяжёлую ледовую обстановку в Финском заливе, плавание обеспечивали не один, а сразу два ледокола — «Ермак» и «Царь Михаил Фёдорович». Переход, осуществлявшийся под общим командованием начальника 1-й бригады крейсеров контр-адмирала В.К. Пилкина, длился трое суток и 28 января «Рюрик» благополучно достиг Ревеля. Через несколько дней на крейсере произошла очередная смена командиров. 6 февраля 1917 г. приказом по флоту капитан 1 ранга А.М. Пышнов был назначен командиром 2-й бригады крейсеров с присвоением чина контр-адмирала. Вместо не-

**Крейсер «Рюрик» в кампанию 1917 г.**





*Крейсера 1-й бригады на якоре в Военной гавани Ревеля, 1917 г. Справа — «Рюрик», в центре — «Адмирал Макаров», слева — «Олег» и «Богатырь»*

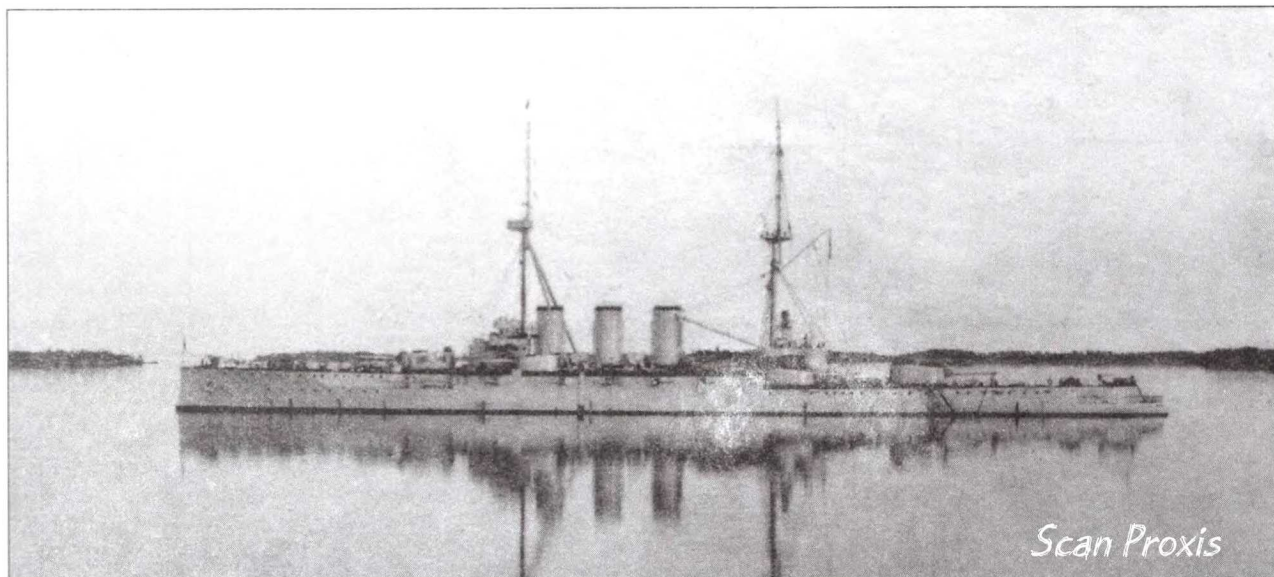


го командиром «Рюрика» был назначен капитан 1 ранга В.И. Руднев, ранее командовавший эсминцами «Пограничник» и «Изяслав».

В начале марта город облетела весть о революционных событиях в Петрограде, отречении императора Николая II и переходе власти в стране в руки Временного правительства. Однако в отличие от Кронштадта и Гельсингфорса, где революционные вол-

нения в частях и на кораблях флота сопровождались массовым террором в отношении офицеров и сверхсрочнослужащих, в Ревеле всё было относительно спокойно. Как писал в своих мемуарах капитан 1 ранга С.Н. Тимирёв, объяснялось это тем, что «...Ревель, до войны полунемецкий город, почти не был затронут...революционной пропагандой. Коренное немецкое население с самых первых дней войны было взято

*Крейсер «Рюрик» в 1917 г. На баке и юте видны зенитные 63-мм орудия*





**1917 год: новые времена. Нижние чины «Юрика» спарывают погоны — символ службы свергнутому царю**

«под контроль» и, терпя всяческие гонения, вынуждено было совершенно тушеваться. Всякое германофильское выступление ... строжайше преследовалось и каралось русскими властями при полной поддержке населения края. Сами же эсты, составлявшие главный контингент рабочих на местных фабриках, несомненно, были весьма склонны к революционным выступлениям, но по свойству своей натуры мало склонны к ведению какой-либо агитации, в особенности среди русских команд, с которыми едва могли объясниться. Кроме того, главную массу морских команд в Ревеле составляла 1 бригада крейсеров, где дух и дисциплина... были очень высоки...». Большую роль в удержании обстановки под контролем сыграло и поведение самого начальника бригады контр-адмирала В.К. Пилкина, быстро разобравшегося в обстановке и сумевшего затем разъяснить истинный смысл происходящего личному составу. Его умелые действия немало способствовали «солидарности команд с офицерами», отсутствию эксцессов и оскорб-

лений по отношению к последним, и сохранению строгой дисциплины.

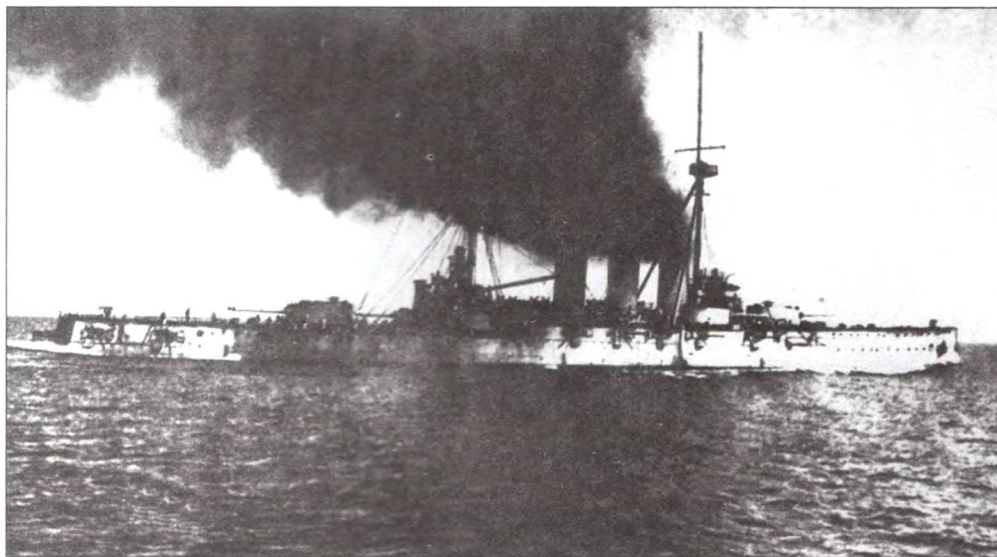
Однако по прошествии короткого времени началась неизбежная ломка «старорежимных порядков», выразившаяся прежде всего в учреждении на кораблях революционных комитетов. Благодаря им доверительные отношения между матросами и офицерами, наблюдавшиеся в первые дни после Февральской революции, «улетучились как дым, уступив место подозрительности и взаимной злобе». На кораблях началось массовое списание командного состава, заподозренного в контрреволюционности. За какие-нибудь несколько недель бригада лишилась до четверти офицеров, причём большинство из увольняемых были отменными специалистами.

К чести экипажа «Юрика», нормальные взаимоотношения между офицерами и командой всё же сохранялись на нём достаточно долго. С марта по июнь 1917 г. на крейсере не было убитых, раненых и пропавших без вести офицеров, а списан решением судового комитета был лишь один — мичман Б. Петренко, отчисленный «ввиду демонстративного отношения к нему всего наличия команды».

О том, какое значение имел комитет в жизни экипажа крейсера «Юрик», является письмо председателя судкома В. Вырвича, направленное командиру корабля и касающееся производства офицеров в очередные чины: «На Ваш запрос о производстве товарищей офицеров в очередной чин судовой комитет ... вполне присоединяется к Вашему представлению и также ходатайствует о производстве в старшие лейтенанты — лейтенанта Николаева, в лейтенанты — мичманов Славянского, Шаховского, Омеляновича, Мамонтова, Александрова, Златогорского. Кроме того судовой комитет просит также о производстве в лейтенанты мичманов Сидорова и Абрамова. Ходатайство о производстве всех вышеуказанных товарищей офицеров было вынесено на обсуждение общего собрания команды и таковая также к нему присоединяется...».

Частые перемещения командного состава не могли, естественно, не сказаться на боеспособности флота Балтийского моря, который и без того в значительной степени утратил её к началу кампании 1917 г. К счастью, противник, всё внимание которого вновь было приковано к району Северного моря, не проявлял особой активности. Обстановка начала накаляться лишь к концу лета, когда в связи с успешным наступлением кайзеровских войск в Прибалтике остро встал вопрос об обороне фланговой Моонзундской позиции, опираясь на которую рус-





**«Рюрик» в боевом походе, кампания 1917 г. Бортовые ставни 120 мм орудий откиннуты, их стволы развернуты по курсу корабля. Примечательно, что кормовые противоминные пушки также развернуты до предела вперед — подобный порядок, видимо, регламентировался инструкцией по противолодочной обороне на походе. На юте видно расчехленное зенитное 63мм/38 орудие ОСЗ.**

ский флот сохранял господство в Рижском заливе.

Совместная операция Флота Открытого моря и сухопутных войск по захвату Моонзундских островов началась 29 сентября с высадки на о. Эзель. Для противодействия противнику командование флотом наряду с устаревшими линкорами «Славой» и «Гражданином» (б. «Цесаревичем») смог выделить и крейсера 1-й бригады — «Баян» и «Адмирал Макаров», в течение восьми дней

сдерживавших германский натиск. Самой же мощной единице соединения — крейсеру «Рюрик» — в эти напряжённые дни была уготована лишь роль резерва на случай попытки прорыва немцев к устью Финского залива. Последняя, хотя и намечалась командованием Флота Открытого моря, но в связи с большими потерями в корабельном составе так и не состоялась, и вся боевая деятельность крейсера свелась к ожиданию неприятеля на рейде Лапвика.

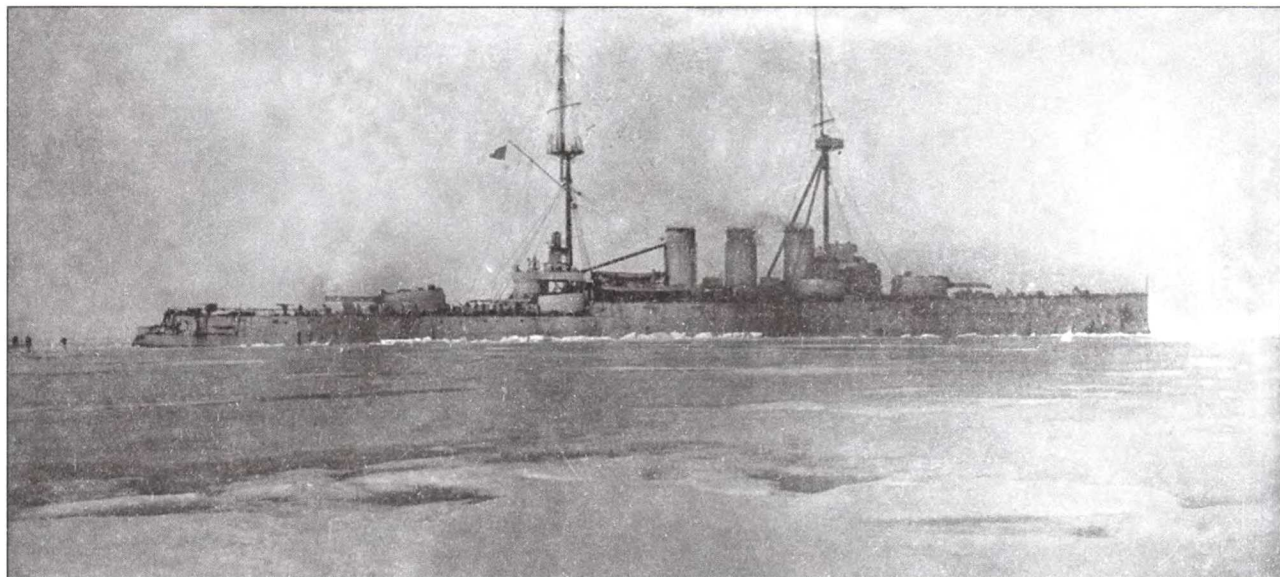
## Год 1918-й: Ледовый поход

Октябрьский переворот и приход к власти большевиков поставил окончательную точку в боевой деятельности русского флота в мировой войне. Верное своему лозунгу «немедленный мир без аннексий и контрибуций» новое руководство страны уже 20 ноября начало переговоры в Брест-Литовске с представителями германского командования о прекращении боевых действий и заключении сепаратного мира. Однако весьма неуступчивая позиция советской делегации и прежде всего её главы Л.Д. Троцкого сильно затянули переговоры, которые к началу февраля 1918 г. окончательно зашли в тупик. Их срыв дал повод германскому командованию возобновить с 18 февраля боевые действия. Быстрое продвижение противника к Ревелю и выход его к 21 февраля на подступы к городу вынудили командование Балтийским флотом предпринять срочные меры по скорейшей эвакуации базы и переводу всех боеспособных кораблей в Кронштадт и Гельсингфорс. Туда же морем предполагалось вывезти и большую часть военного имущества и запасов.

Первый отряд кораблей в составе двух транспортов и двух подводных лодок в

обеспечении ледокола «Ермак» покинул Ревель 22 февраля и на следующий день, несмотря на сложные ледовые условия, благополучно достиг Гельсингфорса. Между тем обстановка на сухопутном фронте продолжала ухудшаться. Через пять дней после начала наступления германскими частями удалось выйти к Ревельским окраинам и перерезать железнодорожное сообщение с Петроградом. Однако к этому моменту погрузка основной части имущества и портовых запасов была закончена и корабли и транспорты с помощью ледоколов «Ермак», «Волынец», «Тармо» и «Огонь» начали выходить на рейд.

Стремясь любой ценой сорвать выход кораблей, противник в ночь на 24 февраля попытался (к счастью, безрезультатно) захватить береговые батареи на островах Нарген и Вульф, а на следующий день предпринял попытку бомбардировки гавани с воздуха. В 10 час. 20 мин. 25 февраля над рейдом показался германский самолет «Таубе», встреченный интенсивным артиллерийским и ружейно-пулеметным огнем. Несмотря на противодействие, ему удалось сбросить шесть бомб, одна из которых попала в крейсер «Рюрик» в районе правой



**«Рюрик», остановившийся посреди ледового поля. Снимок сделан во время Ледового перехода в апреле 1918 г.**

носовой 8" башни, ранив шесть человек. Ещё одна бомба повредила транспорт «Альфа» (убит один человек и трое ранено), две другие упали в непосредственной близости от кормы крейсера «Баян».

Но ни атаки с воздуха, ни прорыв в гавань отряда немецких самокатчиков, завязавших бой прямо на причалах порта, не смогли прервать эвакуации. К вечеру 25 февраля в порту остались только «Рюрик» и «Адмирал Макаров» под флагом начальника 1 бригады крейсеров, задачей которых было обеспечение прикрытия уходящих кораблей.

Около 17 час. к борту «Адмирала Макарова» подошел катер с представителями германского командования, угрожавшими ответными действиями в случае, если русские крейсера откроют огонь по городу, а спустя 45 минут та же делегация потребовала вернуть и все увозимое имущество. Однако немцам было заявлено, что вывозится только казённое имущество, а в случае открытия огня с берега корабли будут немедленно отвечать. Угроза применения крупнокалиберной морской артиллерии возымела свое действие — противник так и не решился вступить в артиллерийскую дуэль, позволив обоим крейсерам выйти из гавани без помех.

Как и в предыдущем случае, переход отряда осуществлялся в суровых условиях. 70-сантиметровый лед, нехватка мощных ледоколов приводили к частым остановкам кораблей, значительному перерасходу и без того скудных запасов угля. Тем не менее «Рюрику, в отличие от остальных крейсеров бригады, удалось совершить переход в основном своими силами и лишь на подходе к Гельсингфорсу пришлось прибегнуть к помощи ледокола «Тармо».

В 9 час. утра 27 февраля первый эшелон отряда в составе крейсеров «Рюрик», «Адмирал Макаров» и «Богатырь» достигли Гельсингфорса, войдя на внутренний рейд. Спустя несколько часов туда же прибыли «Баян», «Олег» и минный заградитель «Волга», а к концу дня и остальные корабли.

Тем временем в Петрограде среди наиболее активных «красных оборонцев», к которым принадлежал и помощник народного комиссара по военно-морским делам Раскольников, набирали силу настроения об «освобождении» Эстонии от кайзеровских войск силами революционных матросских отрядов. Повинуясь нажиму из Петрограда, морское командование в Гельсингфорсе приняло решение высадить в Ревеле отряд в 1000 человек с линкора «Республика» (б. «Император Павел I») и крейсера «Рюрик». Корабли должны были поддержать матросов-десантников огнём своих тяжёлых орудий. Однако утром 2 марта команда «Рюрика» на стихийном митинге постановила в море не выходить, и «освободительный поход» закончился, так и не начавшись.

3 марта 1918 г. в Брест-Литовске был подписан мирный договор между Советской Россией и Германией, согласно которому Россия обязывалась демобилизовать свои вооруженные силы, а боевые корабли немедленно разоружить или отвести в русские гавани, где им надлежало «остаться до заключения всеобщего мира». Особо оговаривались условия эвакуации флота из баз на территории Финляндии, гласившие, что «пока море покрыто льдом и возможность вывода русских судов исключена, на них должны остаться лишь немногочисленные команды».

Требования мирного договора в отношении Балтийского флота не оставляли ника-



ких сомнений в истинных намерениях германского командования. Ведь в случае высадки кайзеровских частей в Финляндии отрезанные от своей тыловой базы — Кронштадта, обязанные разоружиться, с экипажами, подлежащими демобилизации, русские корабли оказывались в ловушке и становились лёгкой добычей недавнего противника. В этих условиях советским правительством было принято решение о скорейшем перебазировании Балтийского флота.

Ввиду недостатка ледоколов предполагалось в первую очередь перевести в Кронштадт наиболее ценные боевые единицы — 1 бригаду линейных кораблей («Петропавловск», «Севастополь», «Гангут» и «Полтава»), а также крейсера «Рюрик», «Адмирал Макаров» и «Богатырь», на которых развернулась лихорадочная подготовка к походу. Однако обеспечение её в должной мере в условиях постоянно снижающейся дисциплины личного состава было делом весьма сложным. Капитан 2 ранга Г.К. Граф так вспоминал об этих днях: «В порту творилось что-то невообразимое. День и ночь там грузились баржи и подводы; грузились провизией, углем и всем, что только можно было захватить на корабли. Это делалось без всякой системы и учёта: масса продуктов пропадала, многое раскрадывалось и под шумок продавалось частным лицам. Все думали только о том, как бы побольше захватить и награбить...».

Не последнюю роль в разложении личного состава кораблей, базирующихся на Гельсингфорс, играла активная подрывная деятельность германской агентуры. В городе повсеместно распространялись прокламации с угрозами в адрес русских моряков, требованиями их скорейшего ухода из Финляндии, участились террористические и диверсионные акты. Во многом это достигало своей цели — некомплект экипажей неуклонно увеличивался. Наряду с матросами корабли под разными предлогами покидали и офицеры. Одни из них категорически отказывались служить большевикам, узурпировавшим, по их мнению, власть в стране, другие же просто не верили в успех предстоящей эвакуации и потому не желали своими руками отдавать корабли немцам. В этом плане не стал исключением и «Рюрик», экипаж которого сократился более чем наполовину, а непосредственно перед выходом в Кронштадт с крейсера дезертировал даже командир — капитан 1 ранга В.И. Руднев, оставшийся в Гельсингфорсе и попавший затем в германский плен.

Сложной оставалась и оперативная обстановка на театре. 7 марта финнами был захвачен о. Гогланд, а 11 марта — острова Соммерс и Лавенсаари. Установленные

на них 6" и 10" береговые батареи могли теперь практически безнаказанно обстреливать русские корабли, идущие стратегическим фарватером вблизи островов, в то время как открытие ответного огня давало повод немцам обвинить Советскую Россию в нарушении условий Брестского договора.

Подготовка первого отряда к выходу завершилась к вечеру 11 марта. На следующий день в 14 час. ледокол «Ермак» под флагом начальника 1-й бригады линкоров снялся с якоря и, расчистив выход из порта, взял курс на зюйд. За ним, преодолевая битый лёд в канале, в кильватерную колонну медленно начали выстраиваться остальные корабли. Впереди шли «Гангут», «Полтава», «Севастополь» и «Петропавловск», за которыми следовали крейсера «Адмирал Макаров», «Богатырь» и «Рюрик». Из-за сложности ледовой обстановки и отсутствия эффективных средств её разведки двигаться можно было лишь в светлое время суток, становясь с наступлением темноты на ночёвку, в связи с чем в 19 час. корабли прекратили движение, решив дожидаться утра. Около 6 час. 13 марта «Ермак» освободил корабли от сковавшего их за ночь льда, после чего отряд вновь вышел по назначению.

Суровые условия плавания заставили изменить порядок движения — на этот раз в голову колонны (в кильватер «Ермаку» и «Волынцу») вышел «Рюрик», за которым следовал «Петропавловск», имевший повреждения носовой части, создававшие опасность затопления части отсеков. Теперь крейсеру, спасая «раненого» собрата, приходилось принимать на себя весьма ощутимые удары льдин, плавающих в пробитом ледоколами канале. Весь день отряд двигался переменными ходами, преодолевая сплошной лёд (местами до 60 см толщиной) и лишь к 20 час., достигнув траверза маяка Южный Гогланд, остановился на ночёвку.

14 марта условия плавания еще более ухудшились. Спустя короткое время после начала движения «Рюрик» был затёрт льдами. Освободить крейсер удалось лишь с помощью «Ермака», которому вскоре пришлось вызволять и другого ледового пленника — линкор «Гангут». К счастью, обоим кораблям удалось избежать повреждений, однако главные испытания были ещё впереди. На следующий день, 15 марта отряд встретил на пути еще более тяжёлый лёд, перед которым оказался бессилён даже «Ермак» — самый мощный ледокол отряда. Преодолевать плотные ледяные поля на этот раз пришлось с помощью своеобразного ледокольного тандема. В кормовой вырез «Ермака» взяли нос «Волынца», подтянув его буксирным тросом вплотную, и,



**Ледовый переход.  
Ледокол «Ермак» освобождаёт крейсер  
«Рюрик» от намерзшего вокруг него за  
ночь льда, апрель  
1918 г.**

работая машинами обоих ледоколов, медленно пробивались вперёд.

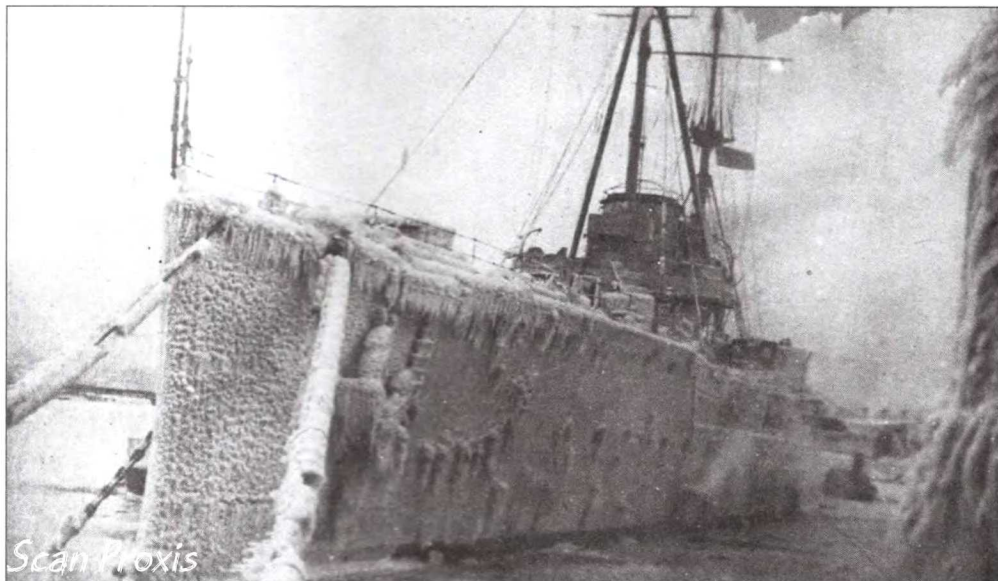
Спустя всего лишь 20 минут из-за сгустившегося тумана отряд принужден был вновь остановиться. Переход продолжили через четыре часа и к вечеру корабли достигли о. Сескар. Столь же тяжёлым был и следующий день. Через час после начала движения, едва «Волынец» был снова взят «Ермаком» на буксир, в пробитом ими канале оказались затёртыми сразу три корабля, в числе которых оказался и «Рюрик». На выручку был послан «Волынец», который, отдав буксир, с трудом сумел освободить их. В этот день подобная ситуация повторялась ещё не раз, однако к 19 час. 16 марта отряду всё же удалось выйти на траверз Шепелевского маяка.

17 марта в 11 час. 30 мин. ледокол «Ермак» первым достиг Большого Кронштадтского рейда и принялся взламывать лёд для постановки на якорь остальных кораблей. К вечеру весь отряд сосредоточился в гавани, где экипажи получили наконец-то долгожданный отдых. Однако для моряков «Ермака» и «Рюрика» он длился недолго. Уже 25 марта ледоколу пришлось вновь выйти в Гельсингфорс для проводки второго эшелона кораблей, спешно заканчивавшего подготовку к походу.

Тяжёлый лёд сильно мешал продвижению. К утру 29 марта «Ермак» едва смог достичь о. Лавенсаари, где в 18 час. 40 мин. подвергся обстрелу береговых батарей. Располагая курсы вне их досягаемости, ледокол продолжал двигаться вперед, но окончательно затёртый льдами принужден был остановиться. Спустя сутки, освободившись из ледового плена, «Ермак» был вновь обстрелян, на этот раз ледоколом «Тармо», захваченным белофиннами. Хотя его огонь был неэффективным, он всё же вынудил «Ермак», почти не имевший средств самообороны, повернуть назад.

Высадка германских войск в Финляндии в начале апреля и угроза захвата остававшихся в финских базах русских кораблей, заставила Морской Генеральный штаб ускорить их эвакуацию. 4 апреля из Гельсингфорса отправился в Кронштадт второй эшелон, состоявший из линкоров «Республика», «Андрея Первозванного», крейсеров «Олег», «Баян» и подводных лодок «Тур», «Тигр» и «Рысь». В отличие от первого отряда, их переход обеспечивался лишь портовыми ледоколами «Силач» и «Город Ревель», которые с трудом пробивали дорогу сквозь торосистые льды. 7 апреля корабли достигли о. Родшер, где встретили настолько плотный лёд, что не смогли двигаться дальше. Пришлось ос-





*Крейсер «Рюрик» в Кронштадте после Ледового перехода, 12 апреля 1918 г.*

тановиться и загрести жар в котлах, ожидая подмоги.

5 апреля на выручку каравана из Кронштадта вновь вышел «Ермак». Полагая, что противник вряд ли откажется от повторных попыток захвата или уничтожения самого мощного ледокола Балтийского флота, последний решено было отправить в сопровождении корабля-конвоира с достаточно мощной артиллерией. Выбор пал на «Рюрик» — на тот момент наиболее боееспособную и наименее повреждённую за время предыдущего перехода боевую единицу.

На этот раз условия плавания оказались ещё более тяжёлыми. Весенние подвижки льдов вызвали образование многочисленных торосов, пробиться сквозь которые временами был не в силах даже «Ермак». Через двое суток корабли достигли о. Лавенсаари, где в 10 час. 40 мин. подверглись обстрелу 6" батареи, с которой было произведено 10 — 12 залпов, ложившихся с большими недолетами. После этой своеобразной демонстрации с острова передали по радио открытым текстом: «Рюрику» немедленно вернуться в Кронштадт, иначе откроем огонь из всех орудий».

Скованным условиями позорного договора, русским морякам оставалось лишь из всех сил «не поддаваться на провокации». Не отвечая на огонь, крейсер и ледокол обошли Лавенсаари вне зоны досягаемости береговых батарей, продолжая следовать к месту стоянки второго отряда. Около 21 час. сигнальщикам «Рюрика» удалось обнаружить его среди торосов, однако попытка «Ермака» в сгустившейся темноте пробиться к ним не увенчалась успехом и около 23 час. оба корабля остановились на ночёвку у северной оконечности о. Гогланд.

Утром 8 апреля «Ермак» взломал лёд и, освободив корабли, повел их на ост. Обратный переход был не менее тяжёлым. То один, то другой корабль застревал во льду, сильно задерживая продвижение. Однако оставшийся отрезок пути до Кронштадта удалось преодолеть без потерь и в полдень 10 апреля все корабли благополучно достигли базы. Также успешно прошла эвакуация из Гельсингфорса и кораблей третьего, последнего эшелона, включавшего оставшиеся подводные лодки, эскадренные миноносцы, сторожевые корабли, посыльные суда и транспорты. Их переход начался 7 апреля и продолжался 16 суток, в течение которых в Кронштадт без потерь перешли 167 единиц.

## Последние годы

«Ледовая одиссея», осуществленная весной 1918 г., стала последней боевой операцией как для «Рюрика», так и для всей 1-й бригады крейсеров. Приказом по флоту Балтийского моря от 16 мая 1918 г. № 292 соединение было сначала переименовано в бригаду крейсеров, а в марте 1919 г. окончательно расформировано. Часть кораблей — «Адмирал Макаров», «Баян» и

«Олег» — была переведена в Петроград, а «Рюрик» и «Богатырь» оставлены в Кронштадте.

Однако вернуть корабль в строй так и не удалось. Износ механизмов и некомплект экипажа в значительной степени снизили боееспособность некогда самого мощного крейсера Балтийского флота и в октябре 1918 г. «Рюрик» был сдан в порт на хране-

ние, обретя стоянку в Средней гавани Кронштадта. По данным историка С.С. Бережного, в годы гражданской войны 17 120-мм орудий крейсера были установлены на канонерских лодках и плавучих батареях Северо-Двинской, Онежской и Волжской флотилий, а также бронепоездах.

Но, несмотря на отсутствие корабля в составе Действующего отряда судов Балтийского моря и неучастие его в боевых операциях в Финском заливе (теперь уже против британского флота), противник продолжал рассматривать крейсер как объект для возможных атак. Свидетельством тому являются трофейные документы, захваченные во время налета английских торпедных катеров на Кронштадт 18 августа 1919 г. Согласно инструкции, найденной у одного из взятых в плен британских офицеров, катерам, наряду с уничтожением линкоров «Петропавловск» и «Андрей Первозванный», плавбазы «Память Азова», крейсеров «Аврора» («Диана») и дока, предписывалось торпедировать и «Рюрик», стоявший у стенки почти против входа в Среднюю гавань.

Осуществить подрыв крейсера предписывалось экипажу под командованием сублейтенанта Р. Говарда, однако ещё на подходе к северным фортам его катер потерял ход из-за взрыва мотора и не участвовал в атаке. Казалось, что после всех военных перипетий, кораблю будет уготована долгая жизнь, однако изменчивая судьба распорядилась иначе.

Решением Штаба Морских сил Республики от 21 мая 1921 г. «Рюрик» вместе с группой линкоров и крейсеров, стоящих в Кронштадте, передавался на долговременное хранение Кронштадтскому порту. С корабля снимались наиболее ценные приборы, машины и котлы консервировались.

Весной следующего года с «Рюрика» Кронштадтский морской завод начал снимать вспомогательные механизмы и трубопроводы систем. Всего демонтажу подлежали холодильники главные и вспомогательные, циркуляционные помпы с паровыми двигателями, воздушные насосы, опреснители, донки, компрессора и т.п. Однако по прошествии месяца все работы остановились в связи с отсутствием средств на их оплату. Согласно ведомостям, на 10 июня 1922 г. объём демонтажа не превысил 30% от запланированного.

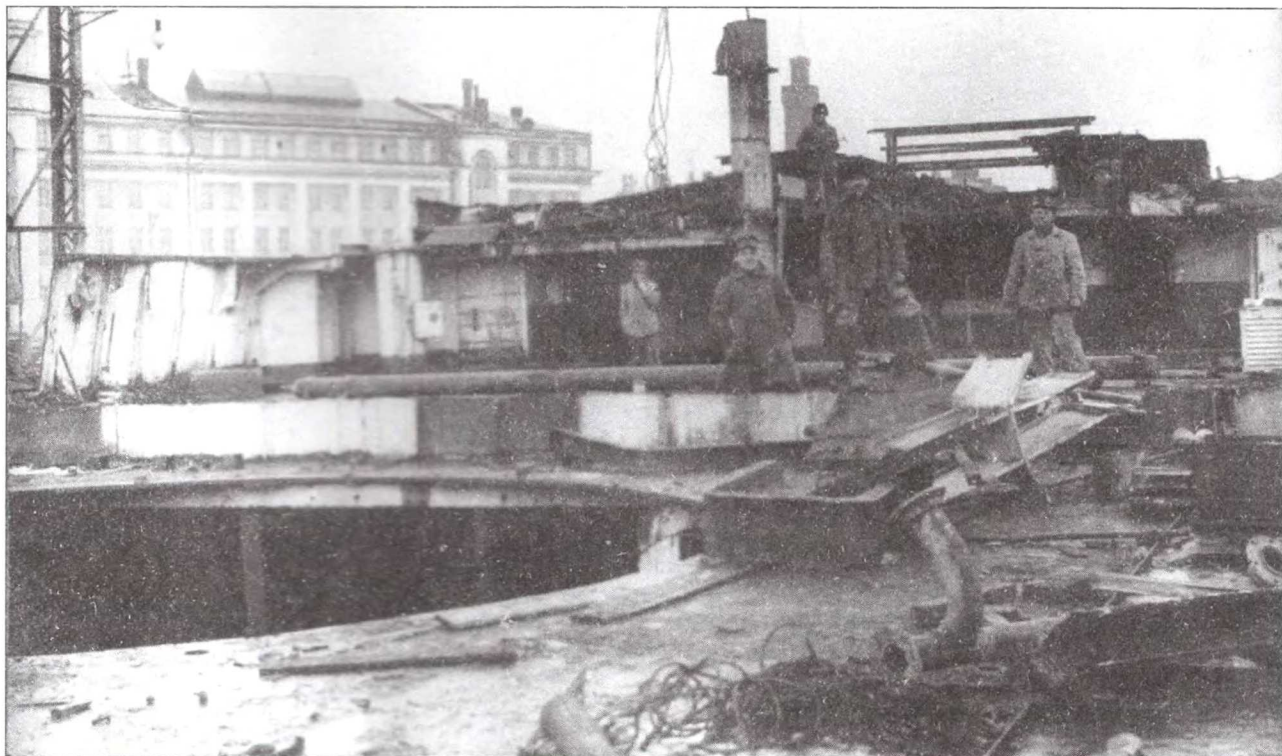
В Кронштадте крейсер находился до января 1923 г. Распоряжением Технического управления ВМС РККА (так теперь называлось прежнее ГУК) по требованию Петроукрепрайона он 6 января 1923 г. был переведён ледоколами из Кронштадта в Петроград к Адмиралтейскому отделу Балтийского завода (т.е. на бывший АСЗ) для демонтажа башенных установок. Вскоре по прибытии в Петроград состоялась приёмка

«Рюрика» комиссией Балтийского завода и Петроградского военного округа, которая работала на корабле в течение трёх дней — 15, 16 и 17 января. Состояние крейсера, отмеченное комиссией в акте, было удручающим (что, впрочем, не очень контрастировало с картиной, наблюдавшейся в те времена на остальных кораблях флота, даже формально числившихся в строю). В низах «Рюрика» набралось много воды — оказались затопленными междудонные отсеки котельных отделений, под самими котлами слоем в 10 — 15 см также плескалась вода. Такой же толщиной она покрывала второе дно в отделении вспомогательных холодильников, левой машине и коридоре гребного вала. Для устранения вызванного этим дифферента на корму в малярное отделение около таранной переборки было принято ещё около 150 т водяного балласта.

Многое из систем и вспомогательных механизмов было демонтировано («пожарные системы, вспомогательные механизмы и электрические установки по всему крейсеру начаты разборкой и брошены в беспорядке горами по всему кораблю — учесть наличие частей невозможно»). Но самым неприятным сюрпризом оказалось катастрофическое состояние кингстонов, уход за которыми практически не осуществлялся, в результате чего многие из них замёрзли и были разорваны морозом. Это было чревато нарушением их водонепроницаемости после оттаивания весной, после чего крейсер начал бы медленно, но неуклонно погружаться. В то же время Балтийский завод под нажимом руководства Петроградского военного округа уже получил наряд на снятие башен с орудиями. Проблема, таким образом, заключалась в первую очередь в заглушке всех забортных отверстий, пока ещё не начала оттаивать Нева.

Для наблюдения за работами по обеспечению непотопляемости «Рюрика» Кораблестроительным отделом Техупра был назначен корабельный инженер В.Н. Кутейников. Ему предстояло в условиях зимнего холода и тотального дефицита решительно всего организовать работы по поддержанию крейсера наплаву, откачке из него воды, герметизации внутренних отсеков и ещё многому другому, что должно было предшествовать снятию с крейсера орудийных башен. Однако, прежде всего требовалось выгрузить боезапас, чего не удалось из-за сужения Кронштадтский порт в течение почти пяти лет нахождения там корабля на долговременном хранении. На «Рюrike» имелся полный комплект 10" и 8" снарядов (426 и 818 соответственно), и лишь 120-миллиметровых, периодически снимаемых с крейсера в годы Гражданской войны, было намного меньше (122 шт). Работы по выгрузке снарядов начались 19





марта и производились ежедневно с 4 час. дня до 9 час. вечера. На время выгрузки на корабле круглые сутки бодрствовал военный караул и присутствовала пожарная команда, а баржа, на которую перегружались снаряды, охранялась военизированной охраной Балтийского завода.

По окончании выгрузки 28 марта принялись за следующие неотложные дела. 2 апреля 1923 г. Севзапвоенпром выдал наряд Адмиралтейскому отделению БСМЗ на про-

изводство работ по поддержанию крейсера на плаву, включавший задрайку 45 горловин второго дна, задрайку клинкетных дверей главных поперечных переборок и осмотр переборок для определения их водонепроницаемости, а также очистку кингстонов.

5 апреля 1923 г. на борту корабля собралась ещё одна комиссия, целью которой было, после обследования его на месте, «обсуждение вопроса о принятии мер к сохранению крейсера «Рюрик» на плаву».

**Разборка корпуса крейсера «Рюрик» в достроенном бассейне АСЗ. Демонтаж конструкции полубака (на переднем плане — проем кормовой 10" установки в верхней палубе)**



**Вид разбираемого корпуса «Рюрика» с кормы, часть которой уже срезана. На дальнем плане — 30-тонный набережный кран завода, посредством которого производилась передача срезанных элементов корпуса крейсера на берег**



**Разборка корпуса «Юрика» в достроечном бассейне Адмиралтейского судостроительного завода, март 1925 г. На фотографии запечатлен момент выгрузки парового котла Бельвиля. Здание слева — заводу управление АСЗ, постройки 1914 г. (в настоящее время время Государственный морской технический университет, ранее ЛКИ), здание с башней справа — пожарная часть Адмиралтейского района, действующая и поныне**

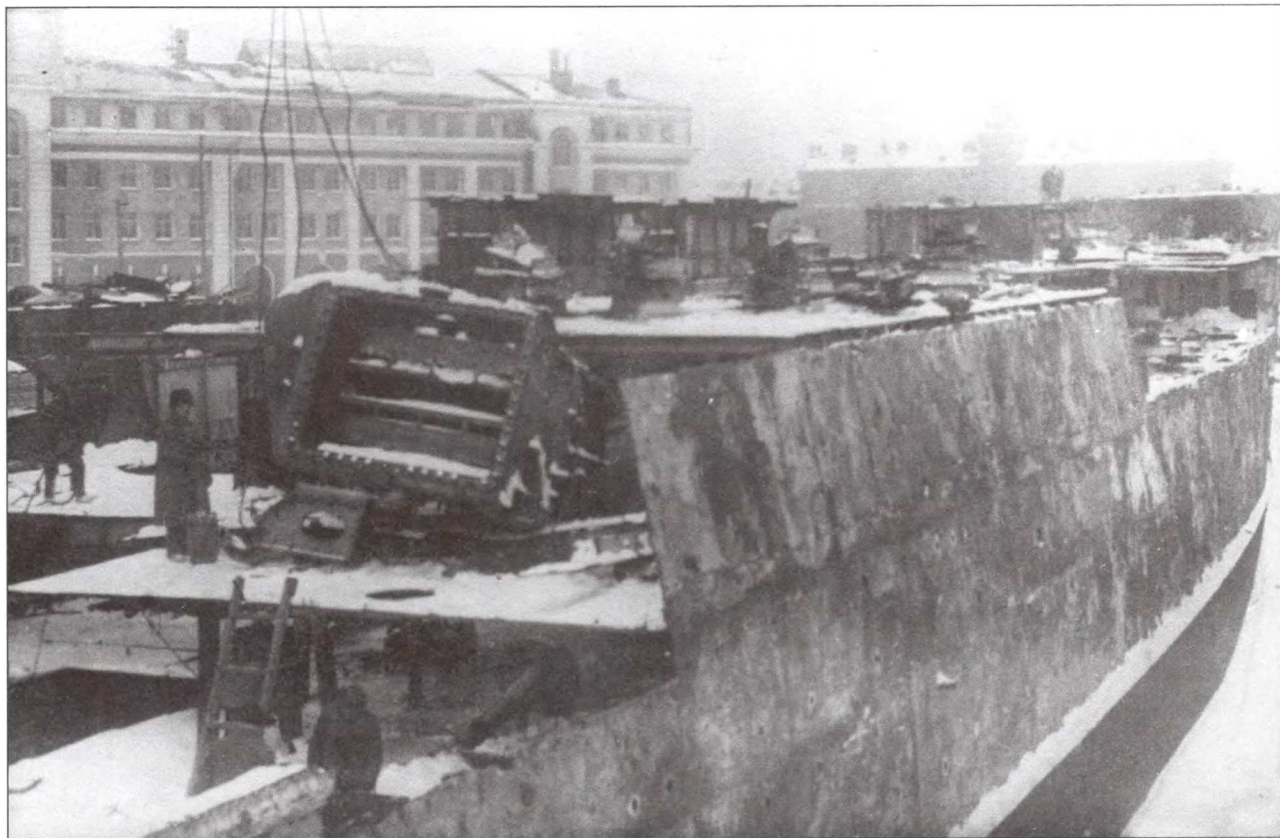
Вновь отметив его неблагоприятное состояние, комиссия признала необходимым закончить в экстренном порядке все ранее предположенные работы (ведомость завода прилагалась) и, кроме того, произвести укупорку четырёх наиболее крупных повреждённых кингстонов наружными заглушками при помощи водолазов. Повреждения в других кингстонах могли быть обнаружены только при полном оттаивании льда, и их заглушку решили производить снаружи по мере обнаружения повреждений. Предполагалось, что эти работы должны надёжно обеспечить плавучесть крейсера в последующем.

18 апреля 1923 г. были начаты работы по заглушке кингстонов — перевезены и приготовлены к работе водолазные аппараты, обколот лёд вокруг крейсера, изготовлены и установлены беседки для спуска водолазов. Однако работы ещё более месяца не получали нормального развития из-за отсутствия средств, которые поступили лишь 23 мая 1923 г. (73762 «червонных рубля»).

После этого на крейсере приступили к снятию всех шести орудийных башен. Они проходили на фоне постоянных понуканий вышестоящих инстанций, имевших место с того самого момента, когда крейсер ошвартовался в достроечном бассейне Адмиралтейского завода в начале января 1923 г.

Одним из технических вопросов при снятии башен являлось избрание конкретного способа их отделения, поскольку жёсткие барабаны установок были перевязаны с барбетной бронёй во время их ремонта в 1908 — 1909 гг. В итоге приняли предложение инженера Балтийского завода Н.В. Григорьева неподвижную броню башен от жёсткого барабана не отделять, а вынимать их вместе, поскольку отделить броню от барабана, не разбирая последний, «не представлялось возможным по конструктивным условиям» (это относилось ко всем установкам крейсера). Решили также произвести снятие жёстких барабанов кормовых башен целиком от верхней палубы до нижней, а для носовых башен — от полубака до средней палубы.

В то самое время как с крейсера производилось снятие 10" и 8" орудийных установок, Советским правительством решалась его судьба. В появившемся 14 сентября 1923 г. постановлении СТО за подписью предсовнаркома А.И. Рыкова «Об упорядочении и ускорении передачи негодных судов Морведа для ликвидации» речь шла о немедленной передаче на слом большинства кораблей старого царского флота. Однако для формального решения вопроса потребовалось ещё около двух месяцев, пошедших на согласования планов ЦФК,





ГАУ и Морведа, пока, наконец, 17 ноября 1923 г. не появился список за подписью начальника морского штаба республики А.В. Домбровского из 535 кораблей и судов, подлежащих разделке. В него был включён и «Рюрик».

Примечательно, однако, что акт передачи крейсера тресту «Рудметаллторг» (РМТ) датирован 1 ноября 1923 г. из чего следует, что вопрос о сдаче «Рюрика» на слом был фактически решён заранее. В тот же день корабль был формально передан РМТ для разборки Отделению Балтийского завода им. Марти.

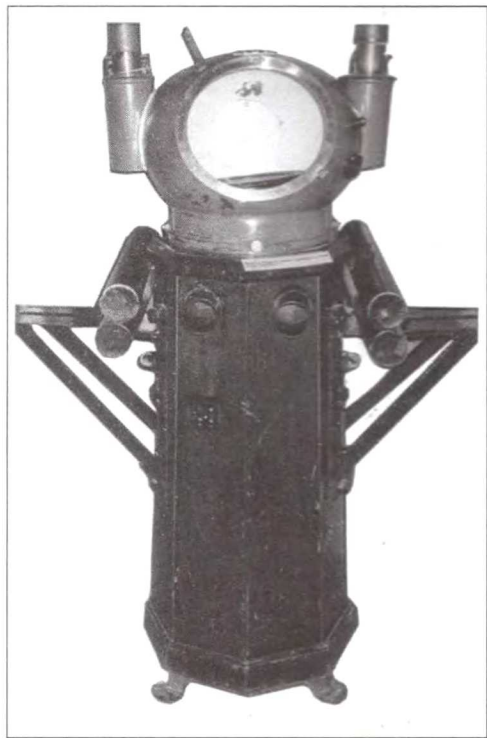
В свою последнюю зиму 1924/1925 гг. «Рюрик» вплыл бесформенной громадой, лишённой орудийных башен и мачт. Корабль ещё сохранял какие-то внешние атрибуты своего прошлого облика (согласно одному из актов, в конце января 1925 г. на нём даже всё ещё находились три шлюпки — вельбот, баркас и ял-шестёрка,

стоящие на рострах), но судьба его была решена безвозвратно. 25 февраля 1925 г. представитель Северо-Западного отделения Фондовой комиссии корабельный инженер А.И. Прохоров (тот самый, который сопровождал крейсер на переходе из Англии в 1908 г.!) совместно с представителями РМТ собрались для определения полезного теоретического веса крейсера «Рюрик», переданного для разборки. Они «ориентировочно зафиксировали, что в означенном судне, согласно номенклатуры договора РМТ с ЦФК от 15 сентября 1923 г. к моменту передачи [корабля] от Морведа было — брони 3642,9 т, машинного лома — 1451,3 т, чёрных металлов — 4855,0 т, лома красной меди — 53,2 т, лома прочих цветных металлов — 321,9 т и прочих материалов 131,0 т». Общий вес разоружённого крейсера составлял, таким образом, 10455,3 тонн.

Этим актом заканчивается известная нам документальная история знаменитого крейсера. Наверняка существует ещё немало каких-то ведомостей, справок и приёмно-передаточных актов на металлолом, составлявший прежде грозный боевой крейсер, но это уже не история «Рюрика». С точки зрения ситуации начала 20-х гг. XX столетия такой исход — обычная судьба большинства боевых кораблей, созданных в начале века на пике повсеместного увлечения большими военными флотами. Герою нашего повествования даже в чём-то повезло — он закончил свои дни на Родине, вернув свою стальную плоть стране, служение интересам которой всегда было единственным смыслом его существования.

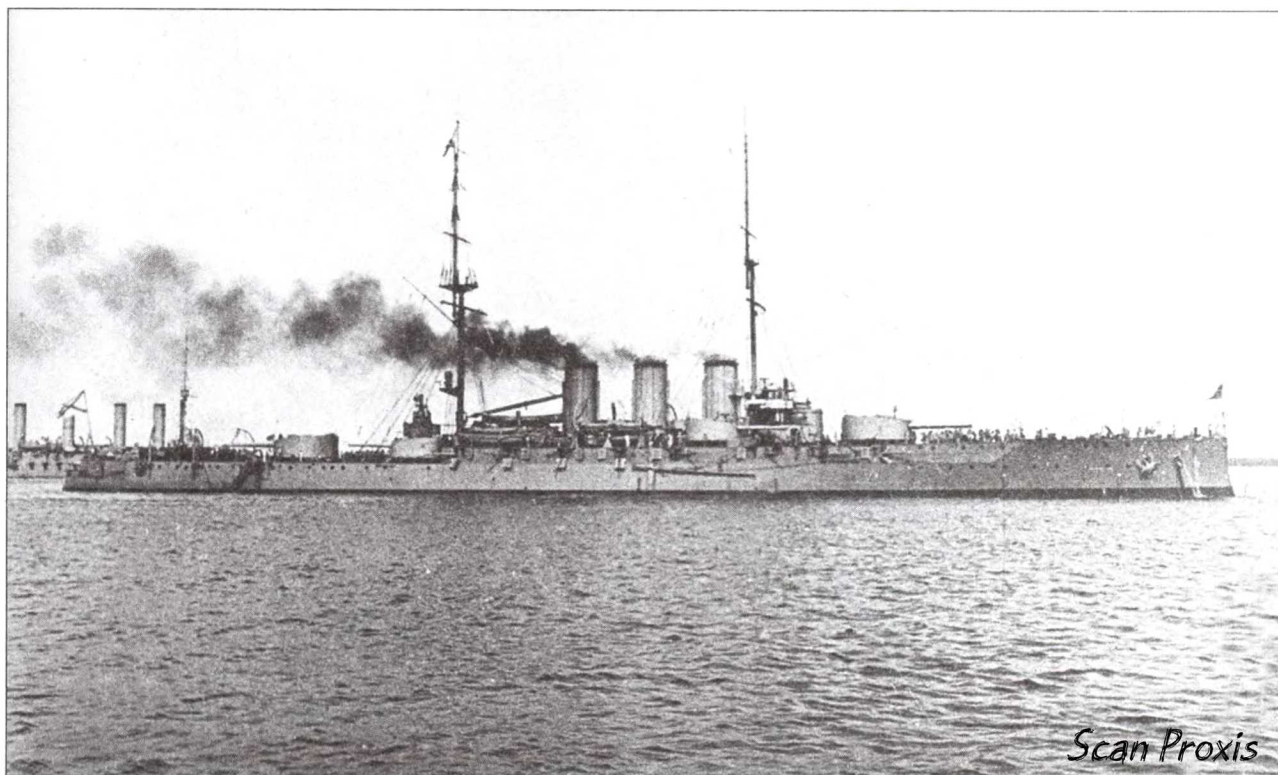
*Корабли уходят, и от них остаются лишь воспоминания, пожелтевшие фотографии, да немногочисленные реликвии — немые свидетели прошедших времен... Единственным дошедшим до наших дней предметом с броненосного крейсера «Рюрик» остался его корабельный компас. В настоящее время он находится в коллекции Центрального Военно-морского музея (СПб) и является частью экспозиции его филиала «Кронштадтская крепость» (г. Кронштадт).*

Фотограф В.Ю.Горбунов, 26 июля 1997 г.



## Плавания броненосного крейсера «Рюрик», 1908-1914 гг.

8.8. — 2.9.1908 г.	Переход из Англии в Россию
12 — 28.7.1909 г.	Поход с императорскими яхтами «Штандарт» и «Полярная звезда» в Англию для участия в международном морском параде
23 — 24.6.1910 г.	Участие в маневрах Морских сил Балтийского моря в присутствии депутатов Государственной думы
13.7 — 2.11.1910 г.	Совместно с кораблями Балтийского отряда поход в Черногорию на празднование 50-летия правления короля Николая Черногорского
25.2.1911 г.	Создание бригады линейных кораблей Морских сил Балтийского моря и включение в её состав крейсера «Рюрик»
1.5.1911 г.	Авария крейсера (касание грунта) на Большом кронштадтском рейде
17 — 19.7.1911 г.	Участие в двусторонних маневрах Морских сил Балтийского моря
26.7 — 7.8.1911 г.	Визит совместно с линейным кораблем «Цесаревич» в германский порт Травемюнде
19 — 23.9.1911 г.	Плавание в составе эскадры по Балтийского моря с заходом в датский порт Киеге
8 — 19.9.1912 г.	Поход с эскадрой в Копенгаген
4.7.1913 г.	Участие в общевфлотских стрельбах в высочайшем присутствии
18 — 21.8.1913 г.	Участие в двусторонних маневрах Морских сил Балтийского моря
27.8 — 21.9.1913 г.	Заграничное плавание с эскадрой Морских сил Балтийского моря с заходом в Портленд, Брест, Ставангер



*Scan Proxis*



## Боевые операции крейсера «Рюрик», 1914-1918 гг.

18.7.1914 г.	Выход в море совместно с бригадой линкоров для прикрытия постановки центрального минного заграждения
19 — 21.8.1914 г.	Поход в центральную часть Балтийского моря совместно с крейсерами «Россия», «Богатырь», «Олег» и полудивизионом эсминцев для поиска дозорных кораблей противника
25 — 26.8.1914 г.	Плавание по Финскому заливу с бригадой линкоров, крейсерами «Адмирал Макаров», «Баян» с заходом в Гангэ
14 — 16.9.1914 г.	Поход в центральную часть Балтийского моря с крейсером «Паллада» для поиска и уничтожения дозорных кораблей противника
4 — 7.11.1914 г.	Поход к германскому побережью для прикрытия минной постановки с минного заградителя «Амур»
30.11 — 3.12.1914 г.	Совместно с крейсерами «Адмирал Макаров», «Баян», «Олег» и «Богатырь» участие в заградительной операции у германского побережья
30.12.1914 — 2.1.1915 г.	Совместно с 1-й бригадой крейсеров поход в центральную часть Балтийского моря для прикрытия минной постановки крейсером «Россия»
30.1 — 2.2.1915 г.	Выход совместно с 1-й бригадой крейсеров в Балтийское море для прикрытия минной постановки с крейсеров «Олег» и «Богатырь». Авария «Рюрика» у маяка Фарэ и возвращение в Ревель
17 — 21.2.1915 г.	Переход в Кронштадт для ремонта в доке
22.2 — 10.5.1915 г.	Ремонт в Кронштадте
10.5.1915 г.	Переход в Ревель
17 — 19.6.1915 г.	Выход в море совместно с 1-й бригадой крейсеров для обстрела Мемеля. Бой с германским крейсером «Роон»
17 — 18.7.1915 г.	В составе 1-й бригады крейсеров конвоирование линейного корабля «Слава» на переходе из Гельсингфорса в Рижский залив
28 — 30.10.1915 г.	Совместно с крейсерами 1-й бригады и линкорами «Гангут» и «Петропавловск» участие в минно-заградительной операции на германских коммуникациях в районе банки Хобор
22 — 24.11.1915 г.	Совместно с крейсерами 1-й бригады и линкорами «Гангут» и «Петропавловск» участие в минно-заградительной операции на германских коммуникациях в южной части Балтийского моря
31.5 — 1.6.1916 г.	Поход с крейсерами «Олег», «Богатырь» и отрядом эсминцев в Норчепингскую бухту для уничтожения германских транспортов
август — октябрь 1916 г.	Плавания в Або-Оландских шхерах в составе 1-й бригады крейсеров
6 — 8.11.1916 г.	Совместно с линкором «Андрей Первозванный» и крейсером «Баян» переход из Гельсингфорса в Кронштадт на зимовку. Подрыв на mine в районе маяка Южный Гогланд
10.11.1916 г. — 17.1.1917 г.	Ремонт в Алексеевском доке Кронштадского порта
25 — 28.1.1917 г.	Переход из Кронштадта в Ревель
сентябрь — октябрь 1917 г.	Плавание в Финском заливе
25 — 27.2.1918 г.	Переход из Ревеля в Гельсингфорс
12 — 17.3.1918 г.	Переход из Гельсингфорса в Кронштадт в составе 1-го отряда боевых кораблей Балтийского флота
5 — 10.4.1918 г.	Конвоирование ледокола «Ермак» при проводке 2-го отряда боевых кораблей из Гельсингфорса в Кронштадт
октябрь 1918 г.	Сдача на хранение в Кронштадский порт
январь 1922 г.	Переход в Петроград на Балтийский завод
2.1922 г. — 6.1924 г.	Демонтаж механизмов и вооружения
2.7.1924 г.	Передача корабля комиссии Госфонда для разделки на металл

## «Английское тело и русская кровь»

Броненосному крейсеру «Рюрик» не была суждена долгая и спокойная жизнь. Рождённый в эпоху бурных перемен на флотах, связанных с воцарением дредноутов — как линкоров, так и крейсеров — он, несмотря на всю его мощь, всё же остался продуктом уходящей эпохи. Однако именно для Балтийского флота в операциях 1914 — 1918 гг. он оказался поистине бесценным кораблём. Связанное фундаментальным условием морской войны на два фронта, германское морское командование было просто не в состоянии в течение всей войны противопоставить «Рюрику» ничего равноценного, и он стал настоящим «становым хребтом» русских крейсерских сил на Балтике, заставляя считаться с собой крейсера принца Генриха. В предвоенные годы он водил отряды русских кораблей в заграничные походы, достойно показывая в дальних странах Андреевский флаг, а его приземистый и вместе с тем гармоничный силуэт с большими угловатыми башнями, чем-то отдалённо напоминавший первые германские линкоры-дредноуты, можно было повсюду видеть в европейских водах — от Балтики до Средиземноморья.

Подобный успех выпал на долю крейсера далеко не случайно. «Рюрик» стал первым русским крупным кораблём, построенным с учётом боевого опыта войны 1904 — 1905 гг. Его основные идеи были выдвинуты МТК и на долю компании «Виккерс» лишь выпала честь воплощения их в детальный проект, основным достоинством которого стал близкий к оптимальному баланс основных качеств. В крейсере гармонично сочетались наступательные и оборонительные элементы, а особо тщательная разработка мероприятий по плавучести и остойчивости делала его в высшей степени живучим кораблём.

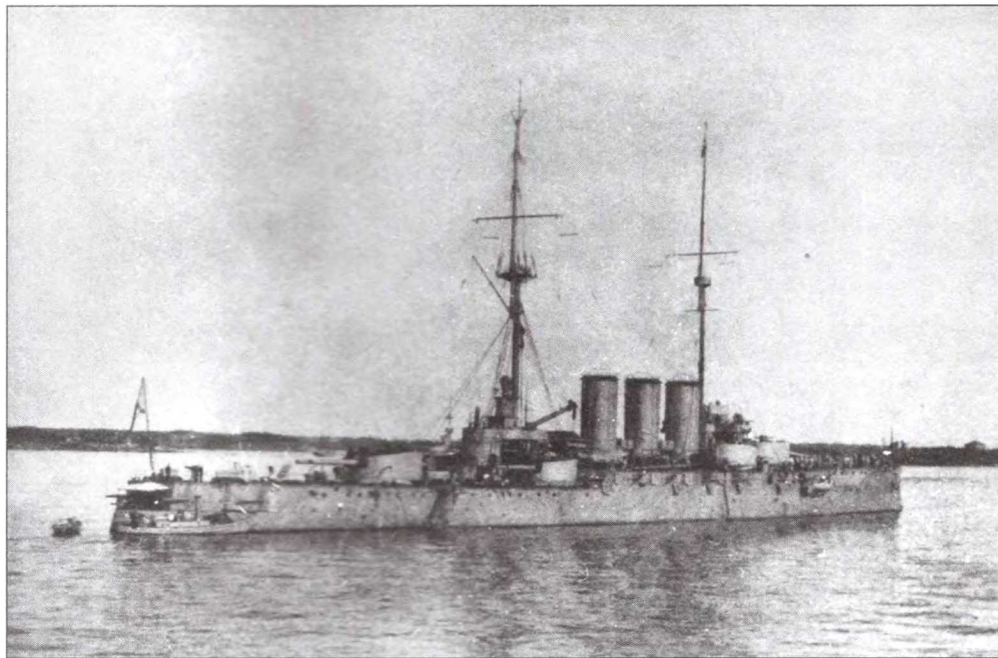
Конструкция корпуса основывалась на наборе по продольно-поперечной системе, но в ней был уже сделан первый шаг в восторжествовавшей вскоре в русском флоте продольной системе набора. В соответствии с идеями И.Г. Бубнова — в недалёком будущем создателя строительной механики корабля как науки, участвовавшего в 1904 г. в разработке МТК аванпроекта «Рюрика», часть днищевого набора в итоговой конструкции выполнялась из стали повышенного сопротивления (киль, четыре непрерывных днищевых стрингера). В работу корпуса включалась также обшивка днища — по пять поясьев от киля с каждой стороны тоже были из стали повышенного сопротивления. Подразделение корпуса на водонепроницаемые отсеки было тщательным и хорошо продуманным.

Странным рудиментом элегантного облика «Рюрика» выглядел его таранный форштевень, выдававшийся вперёд почти на 4,5 м. Казалось бы, после трагической гибели британской «Виктории», случайно протараненной своим же собратом по эскадре во время маневров в 1893 г., всем стало совершенно ясно, что прямой удар носом является роковым уже сам по себе и корабль, наносящий его, не нуждается для этого ни в каких особых конструктивных ухищрениях. Однако стереотип сознания оставался так прочен, что и через 10 лет после катастрофы злосчастного линкора все новые тяжёлые артиллерийские корабли всех флотов продолжали оснащать этим бесполезным «архитектурным излишеством», бесполезно расходуя драгоценный в носу вес, увеличивая общую длину корпуса и внося в облик новейших тяжёлых единиц элементы архаики.

Орудия «Рюрика» отличались мощностью и передовой конструкцией. Как артиллерийские системы, они основывались на прежнем принципе русского флота «облегчённый снаряд/повышенная начальная скорость»: и 10", и 8" снаряды имели относительный вес 13,8D<sup>3</sup> и покидали канал ствола со скоростью 900 м/с — значительно большей, чем у какого-либо современника «Рюрика» из последних броненосных крейсеров. Установки и главного и вспомогательного калибра, хотя и вызвали поначалу большие трудности у «Виккерс», но отличались продуманностью конструктивных решений и в дальнейшем хорошо показали себя на службе. Общие идеи некоторых их узлов (таких как прицельные устройства, система подачи, цепные прибойники и др.) были впоследствии заимствованы отечественными производителями и получили дальнейшее развитие в 12"/52 и 14"/52 установках дредноутов, спроектированных ПМЗ.

Калибр и состав противоминной артиллерии крейсера также находится вне критики. Опыт войны показал необходимость усиления противоминного калибра. 75-мм пушки продемонстрировали свою неэффективность и были заменены уже на стадии рабочего проекта на 120-мм орудия. Однако принцип сохранения их прежнего количества привёл к необходимости расположения четырёх из них, не помещающихся в середине корпуса, в кормовой батарее под верхней палубой. Это решение представляется малоудачным — высота кормовых 120мм орудий над конструктивной ватерлинией не превышала 3,5 м (а в реальности была ещё меньше), что существенно ограничивало их боевые возможности, в то вре-





**«Рюрик» на рейде, 1915-16 гг. На юте крейсера хорошо видно зенитное орудие**

ма как вес орудий с их устройствами и казематной бронёй создавал значительный дифференцирующий момент. Наконец, расположение их в корме противоречило фундаментальному принципу концентрации противоминной артиллерии тяжёлых кораблей для действия на носовых курсовых углах, откуда при столкновении главных сил и стремились в первую очередь атаковать неприятельские миноносцы. Остаётся только предположить, что в МТК планировали использовать четыре кормовых орудия «Рюрика» для отражения возможных минных атак с кормовых направлений.

Из всего вооружения крейсера к издержкам довоенных теорий следует отнести лишь оба его торпедных аппарата. При создании проекта благополучно избежали курсовых торпедных труб в носу и корме, но всё же установили две бортовые. Ценой полного отказа от торпедного вооружения на «Рюрике» можно было бы увеличить толщину его главного пояса по крайней мере до 180 мм.

Что касается бронирования вообще, то в первую очередь необходимо отметить, что в целом защита «Рюрика» была существенно усилена по сравнению с предшествующими стандартами русского флота. Впервые броненосный крейсер получал полный пояс по ватерлинии по примеру линейных кораблей («Цесаревич» и «Бородино» послужили в этом отношении образцом), причём его протяжённость по высоте, как по цитадели, так и в оконечностях, была существенно увеличена. Горизонтальное бронирование, как и прежде, располагалось по двухуровневой схеме, со скосом к нижнему

шельфу пояса. Кардинальной переработке подверглась конструкция боевой рубки, которая стала действительно надёжным бронированным боевым командным пунктом корабля, свободным от многочисленных изъянов рубок прежней конструкции. Впервые на русском крейсере, опять же по примеру «Цесаревича» и «Бородино», вводилась броневая трюмная продольная переборка.

Интересно, что если в части полной защиты ватерлинии «Рюрик» уже аккумулировал опыт войны, то в отношении комплекса преград на пути попавшего в поясную защиту снаряда он ещё всецело следовал прежним принципам — за бортовой бронёй располагался скос нижней палубы, едва поднимавшейся над ватерлинией. Идеи, чуть позже фундаментально разработанные Л.Л. Коромальди, А.Н. Крыловым, И.Г. Бубновым и положенные в основу самобытного отечественного типа броневой («коробчатой») защиты тяжёлого корабля, ещё не имели здесь никакого почина.

Конструктивный прорыв, оказавшийся поистине триумфальным, произошёл в части обеспечения боевой живучести корабля. На крейсере впервые была создана мощная перепускная система, автоматически предохраняющая от появления большого крена при затоплении бортовых угольных ям, а увеличенная начальная метacentрическая высота и средства быстрого выпрямления корабля гарантировали сохранение крейсером прямого положения при всех подводных повреждениях. Управление трюмными системами крейсера впервые было сосредоточено в специальном трюм-

ном посту. По мнению принявшего деятельное участие в постройке крейсера В.П. Костенко, все послевоенные конструктивные нововведения, реализованные на «Рюрике», оказали определённое влияние на строившиеся после него английские линейные корабли и крейсера.

Ещё одним следствием боевого опыта стало всемерное стремление к ла-

коничному силуэту корабля, т.е. максимальный отказ от надстроек и прочих высоко расположенных габаритов. В итоге «Рюрик» конструктивно стал качественно новым кораблём и заметно выделялся из череды всех предшествующих русских тяжёлых артиллерийских кораблей — как линкоров, так и крейсеров.

## Свой среди чужих

Для сравнительного анализа «Рюрика» по отношению к современным ему броненосным крейсерам других флотов необходимо сделать краткий обзор этих кораблей, спроектированных и построенных, так же как и русский аналог, во время и сразу после русско-японской войны.

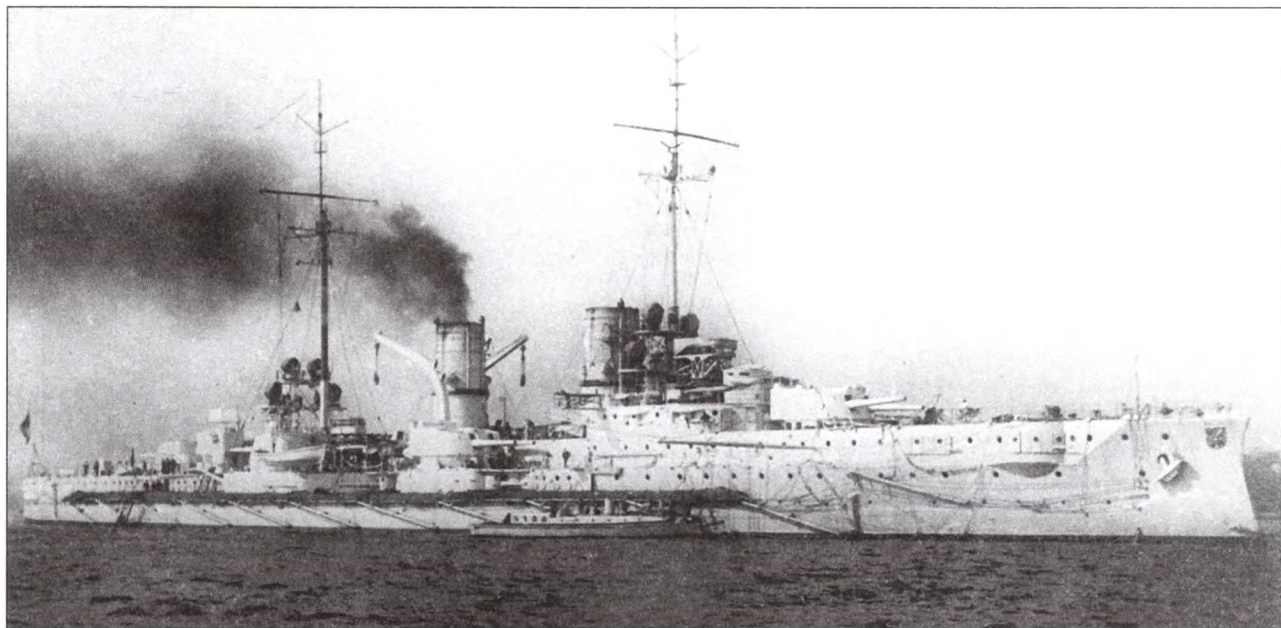
Флот США, создавший в 1900 г. проект «Пенсильвании», продолжал методично воспроизводить его вплоть до 1908 г. Из общей оценки американской версии эскадренного крейсера, приведённой выше (гл.1), следует, что при сопоставимой с «Рюриком» скорости за океанский образец существенно уступал ему по артиллерии и бронированию и в целом выглядел приметно бледнее.

Германский «Шарнхорст», не более чем усиленная версия его предшественника («Роона»), далеко отстаёт от русского броненосного крейсера как по мощности артиллерии, так и по уровню бронирования. Сопоставимым с «Рюриком» является лишь последний германский крейсер «додредноут» «Блюхер», сравнение с которым представляет интерес и в силу потенциальной возможности боевого столкновения этих двух

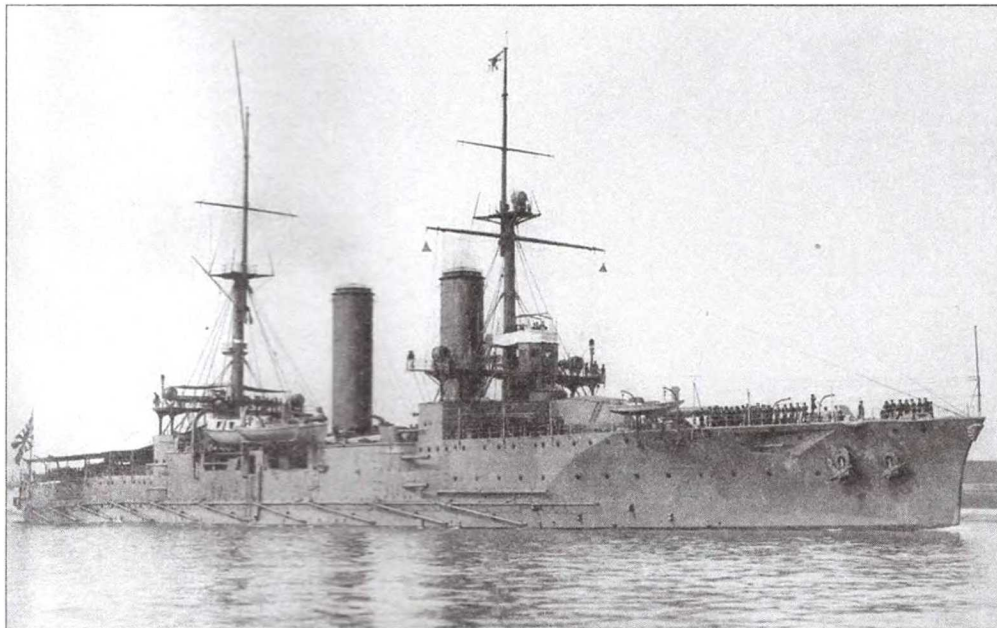
крейсеров на Балтике в 1914 — 1917 гг. Мощность бортового залпа германского крейсера из восьми 210мм/45 орудий уступает четырём 10-дюймовкам «Рюрика» (864 и 900 кг соответственно), а разница веса полного залпа (8 210-мм и 4 150-мм орудий «Блюхера» против 4 10" и 4 8" «Рюрика») ещё значительнее — 1400 и 1044 кг. Однако германский корабль существенно превосходил русский в скорости хода (25 уз. против 21) и являлся, таким образом, законодателем условий боя (или отказа от него). При примерно равном водоизмещении (15200 против 15600 т) «Блюхер» нёс менее тяжёлую артиллерию, но имел более надёжную броневую защиту, был значительно быстрееходнее и являлся поэтому более гибкой тактической единицей.

Совершенно особняком стоит развитие эскадренного крейсера в послевоенной Японии. Уже в июне 1904 г. были выданы заказы на два броненосных крейсера взамен погибших на минах под Порт-Артуром линкоров «Ясима» и «Хацусе». Эти крейсера — «Цукуба» и «Икома» — оказались самыми необычными из всех кораблей подобного типа. При сохранении большин-

*Германский броненосный крейсер «Блюхер» во всем походил на дредноут, кроме калибра его главной артиллерии: будь он больше на два дюйма, судьба этого корабля, стойко сражавшегося и геройски погибшего в бою с британскими крейсерами-сверхдредноутами, могла быть иной*





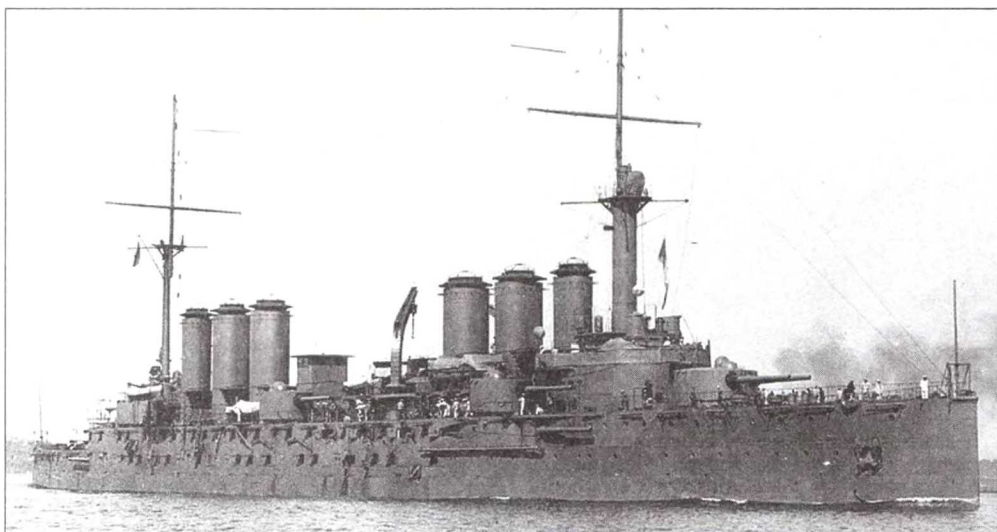


**Японский броненосный крейсер «Цукуба»**

ства основных характеристик «Асамы» (вспомогательной артиллерии, бронирования и скорости хода) их уже на стадии проектного задания решено было оснастить линкорным главным калибром — четырьмя 12" орудиями. Иногда этот шаг объясняют впечатлением японцев от успешных результатов стрельбы русских броненосцев в сражении 28 июля 1904 г., когда те открыли огонь с дистанции свыше 80 кбт). Этот более чем своеобразный тип броненосного крейсера с «очень длинными руками» был тем не менее вскоре воспроизведён японцами ещё в одной паре подобных кораблей — «Курама» и «Ибуки», которые отличались увеличенным на 2000 т водоизмещением и заменой 6" артиллерии под верхней палубой восемью 8"/45 орудиями в четырёх

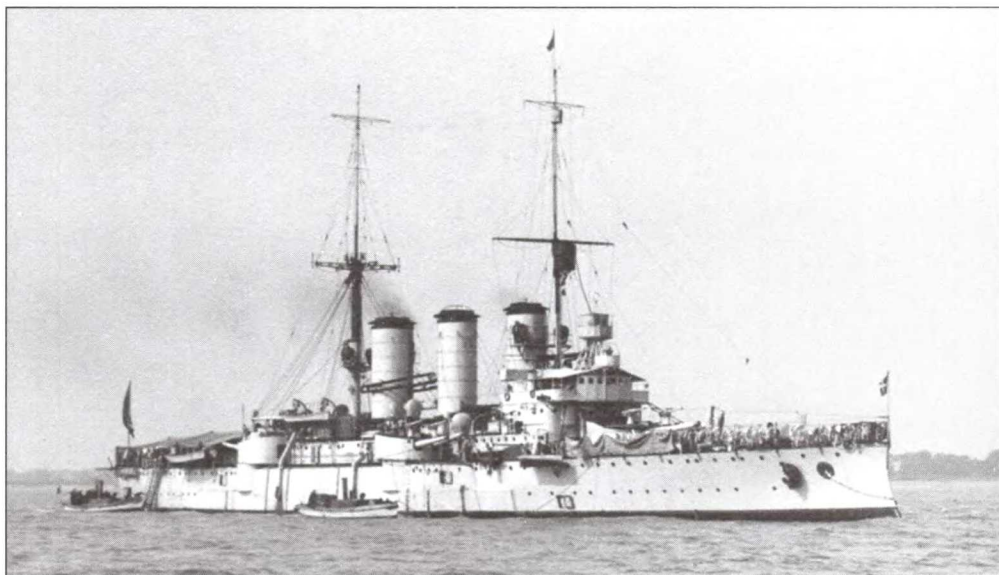
башнях, расположенных по бортам, как на «Рюрике». Все четыре японских крейсера имели одинаковую защиту. Полный пояс по ватерлинии толщиной в середине корпуса 178 мм утончался до 102 мм в оконечностях, причём, если в носу бортовая броня достигала уровня средней палубы, в корме она не поднималась выше 1 м над ватерлинией. Казематы 6" орудий на «цукубах» имели 127-мм защиту, броневая палуба была толщиной 38 мм на плоских участках и 51 мм на скосах. Любопытно, что при подобном уровне бронирования, в целом воспроизводившем «Асаму» с 8" артиллерией, новые японские корабли вчетверо (!) превосходили его по весу бортового залпа.

Изо всех французских броненосных крейсеров единственными сопоставимыми



**Французский броненосный крейсер «Вальдек-Руссо», современник «Рюрика» из поколения последних эскадренных броненосных крейсеров. Массивность силуэту корабля придает высокий борт, шесть высоких дымовых труб и толстые мачты. Архаичность облика крейсера подчеркивает расположение части главной артиллерии корабля в бортовых казематах у оснований мачт**

**Итальянский броненосный крейсер  
«Пиза»**



с «Рюриком» кораблями может считаться пара «Эдгар Куине»/«Вальдек-Руссо», ставших последними образцами этого типа во Франции. Эти высокобортные 14000-тонные красавцы, впервые после «Жанны д'Арк» (1896) украшенные шестью огромными дымовыми трубами, вступили в строй в 1911 г., безнадежно устаревшие морально (Англия уже имела к этому моменту 4

линейных крейсера в строю и 5 в постройке, Германия — соответственно 1 и 3). Серьезным пробелом этих крейсеров, хотя и обладавших неплохим ходом в 23 уз., являлось их не весьма сильное вооружение — оба корабля несли по 14 194мм/50 орудий, из которых на борт могли вести огонь девять.

Итальянский флот создал в 1905 — 1911 гг. две пары слегка отличавшиеся между

**Характеристики поздних броненосных крейсеров**

	«Теннесси» (США)	«Шарнхорст» (Германия)	«Уорриор» (Англия)
Заложен	1903	1905	1903
Введён в строй	1906	1907	1907
Водоизмещение, т(нормальное/полное)	14500/15715	11433/12780	13240/14440
Полная длина, м	153,8	144,63	154,1
Ширина, м	22,23	21,59	22,40
Осадка, м	7,62	7,49	8,05
Вооружение	4 10"/40 16 6"/50 22 76мм/50 4 21" ТА	8 210мм/40 6 150мм/40 20 88/35 4 450мм ТА	6 9,2"/46,7 4 7,5"/50 24 76мм 3 18" ТА
Бронирование, мм			
Главный пояс	76-127	80-150	76-152
Верхний пояс	51-127 (батарея)	150 (батарея)	152
Башни	127-229	170	191
Барбеты	102-203	140-170	152
Вспом. артиллерия	127	150	203 (башни)
Боевая рубка	229	200	254
Палуба поверх пояса	-	20-25	19-25
Нижняя палуба	38-102	38-57	19-38 (корма)
Мощность механизмов, л.с.	27500	26000	23500
Скорость хода, уз	22	22,5	22,5-23
Запас топлива, т			
уголь (нормальный/полный)	900/1950	790/1970	1000/2050
нефть	-	-	600
Вес бортового залпа, кгтяжёлых и средних орудий	1306,4	767,5	870,9
% от веса залпа «Рюрика»	96,8	56,9	64,5

**Примечания:**

1) В целом все броненосные крейсера на 3-24% уступают «Рюрику» по весу бортового залпа. Особняком стоит лишь японский «Курама», превосходящий любой из аналогов не менее чем на 50%, однако следует принимать в расчёт специфичность артиллерии этого корабля. Германский «Шарнхорст» и британский «Уорри-ор», как имеющие вес залпа менее 2/3 «Рюрика», явно далеки от сопоставления с ним.





**Итальянский броненосный крейсер  
«Сан-Марко»**

собой броненосных крейсеров: «Пиза»/«Амальфи» и «Сан-Марко»/«Сан-Джордио». При водоизмещении порядка 10000 т они несли в качестве главного вооружения по четыре 10"/45 орудия в двух концевых башнях и по восемь 7,5"/45 в четырёх бортовых, практически повторяя этим «Рюрик». Они развивали традиционно повышенную для итальянских тяжёлых кораблей ско-

рость — 23 уз., и отличались весьма надёжной защитой борта в районе цитадели (200 мм). Однако это достоинство было получено ценой весьма узкого пояса в оконечностях и слабой противоминной батареи, состоявшей из 16 — 18 76-мм/40 пушек, к тому же неудачно расположенных.

И, наконец, во флоте «владычицы морей» Англии сопоставимыми с «Рюриком» бро-

#### постройки 1903-1911 гг., сравнительно с «Рюриком»

«Минотавр» (Англия)	«Рюрик» (Россия)	«Блюхер» (Германия)	«Курама» (Япония)	«Сан-Марко» (Италия)
1905	1905	1907	1905	1907
1908	1908	1910	1911	1911
14595/16085	15170/16500	15590/17250	14636/15595	10969/11900
158,2	161,2	161,7	137,2	140,8
22,71	22,86	24,46	23,0	21,0
7,89	7,92	8,00	8,0	7,7
4 9,2"/50,1	4 10"/50	12 210мм/45	4 12"/45	4 10"/45
10 7,5"/50	8 8"/50	8 150мм/45	8 8"/45	8 190мм/45
16 76мм	20 120мм/50	16 88мм/45	14 120мм/40	18 76мм/40
5 18" ТА	2 18" ТА	4 450мм ТА	3 18" ТА	3 17,7" ТА
76-152	76-152	60-180	102-178	90-200
-	76	140 (батарея)	127	180
203 (наиб.)	203	140-180	178	180
178 (наиб.)	51-184	180	127	180
203 (наиб.)	38-178	140	152	160
254	203	250	203	250
25-38	38	-	25	20
38-51	25-38	30-50	38	30
27000	19700	34000	22500	23030
23	21	24,5	20,5	23,75
1000/2060	1200/2000	885/2260	1868	700/1500
750	200	-	200	-
1143,0	1350,0	1024,0	1996,0	1252,0
84,6	100,0	75,9	147,9	92,7

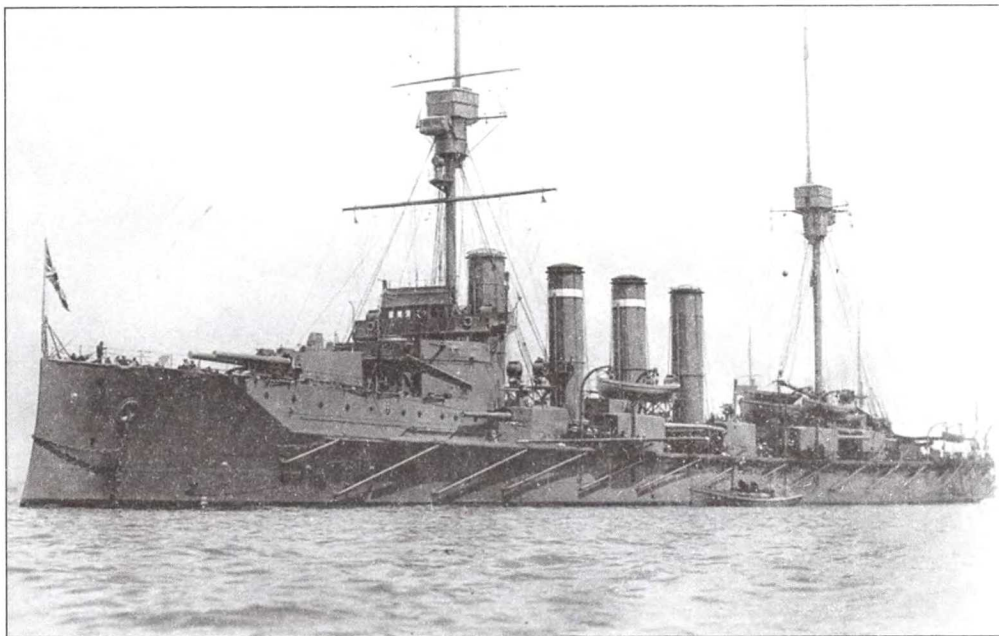
2) Водоизмещение кораблей — в английских «длинных» тоннах (1 т = 1016 кг).

Источники:

1) N.J.M.Campbell. Battlecruisers // Warship Special №1. — London: Conway Maritime Press, Ltd., 1978. p. 72.

2) All the World's Fighting Ships, 1860-1906. — London: Conway Maritime Press, Ltd., 1979. p. 440.

Английский броненосный крейсер  
«Шеннон» типа  
«Минотавр»



неносными крейсерами являлись три корабля класса «Минотавр» построенные, как и их русский сверстник, в период 1905 — 1908 гг. Их главная артиллерия была представлена четырьмя 9,2"/50 орудиями в двух двухорудийных башнях в оконечностях и 10 7,5"/50 в одиночных установках по бортам, что давало мощный бортовой залп. При этом противоминный калибр был слаб и неудачно расположен — 16 76-мм пушек установили на надстройках и крышах башен. Зато в части скорости (23 уз.) они полностью следовали традиции и не уступали своим предшественникам. Вертикальная защита в целом повторяла «Рюрик» (пояс 152 мм в середине, 102 — 76 мм в оконечностях), горизонтальная несколько уступала ему. По мнению современного британского исследователя Дж. Робертса «минотавры» были «переворужены и недозащищены», однако весь недолгий период службы этих последних броненосных крейсеров Королевского флота их репутация среди моряков оставалась высока.

После краткого рассмотрения современных «Рюрику» броненосных крейсеров других флотов наступает черёд сравнительной оценки его отдельных качеств по отношению к аналогичным характеристикам зарубежных кораблей. Вооружение русского корабля можно признать классическим для типа послевоенного эскадренного крейсера — тяжёлые орудия в оконечностях, второй главный калибр в башнях по бортам. Эта схема стала основным компоновочным решением для вооружения почти всех его «собратьев по классу». Четырьём 10-дюймовкам «Рюрика» было, конечно, далековато до «линкоровского» главного калибра экзотических японских

крейсеров, однако несомненно, что специалистам МТК удалось верно предугадать тенденцию оснащения вооружением поздних эскадренных крейсеров во всех флотах: американцы и итальянцы также сделали выбор в пользу 10" калибра, а англичане почти приблизились к нему (9,2" пушка была мощным и надёжным оружием, весьма популярным в Королевском флоте). В стороне остались лишь французы с их океанской концепцией эскадренного крейсера, да немцы, совершенствовавшие тип броненосного крейсера — разведчика при линкорах. По противоминной артиллерии русский крейсер уверенно оставлял позади всех своих зарубежных современников. Лишь японские «цукубы» и «курамы» несли, подобно «Рюрику», в качестве оружия отпора миноносцам 120-мм калибр, но число этих пушек было много меньше — 12 и 14 орудий соответственно.

В части бронирования «Рюрик» заметно не выделяется на фоне сверстников в ту или другую сторону. Его главный броневой пояс по ватерлинии, тождественный по толщине британским образцам (152 мм), простирается на целое межпалубное расстояние выше, чем у них. В носу и корме он также достигал уровня средней палубы, в то время как у большинства зарубежных крейсеров бортовое бронирование в оконечностях лишь немного возвышалось над ватерлинией. Суммарная горизонтальная защита была в целом значительнее.

Большинство эскадренных крейсеров — сверстников «Рюрика», оказалось быстрее него — почти все они развивали ход в 22 — 23 уз., а германский «Блюхер» даже до 25. Аналогичный показатель «Рюрика»



не превышал 21 уз. и это следует признать значительным просчётом МТК, формировавшего проектное задание.

Остальные показатели «Рюрика» достаточно хороши. Конструктивные мероприятия по обеспечению живучести являлись лучшими из всех его современников.

## Итог

Отзывы о «Рюрике» в литературе по истории кораблестроения и флота на редкость единодушны. Британский справочник «Все боевые корабли мира» называет его «лучшим крупным кораблём, заложенным для русского флота до 1905 г.» и «одним из лучших из когда-либо построенных броненосных крейсеров», особенно отмечая его мощные 10" орудия с увеличенным до 35° углом вертикальной наводки и систему затопления и орошения погребов, намного опережавшую практику британского флота. Известный исследователь Дж. Кемпбелл говорил об интересе, который представляет русский крейсер и о том, что «для своего времени он отличался рядом передовых качеств». Ему вторит американец С. Маклахлин — «построенный компанией «Виккерс» броненосный крейсер «Рюрик» стал последним и самым крупным из русских кораблей этого типа, и он с успехом выдерживает сравнение с любым из современных ему иностранных аналогов». Такого же мнения и британский профессор Дж. Уэствуд — «если бы не пришествие линейного крейсера несколько лет спустя, «Рюрик» можно было бы назвать исключительно успешным проектом, который в любом случае претендует на звание лучшего из когда-либо созданных броненосных крейсеров. Даже устаревший морально с появлением линейного крейсера, с которым он не мог сравниться ни мощностью орудий, ни скоростью хода, он являл собой красивое и весьма внушительное зрелище и оказался замечательным флагманским кораблём».

Этот парад цитат можно было бы продолжать, но характер их останется прежним — всеми историками «Рюрик» дружно оценивается достаточно высоко. И всё же, несмотря на этот хвалебный тон необходимо отметить, что крейсер, воплотивший взгляды периода русско-японской войны, остался носителем принципиальных качеств ушедшей эпохи — конструктивно он максимально со-

Помещения экипажа были просторны, удобно расположены, хорошо освещались и вентилировались. Крейсер показал себя достаточно мореходным судном, хорошо всходил на волну, а его длинный высокий полубак практически всегда оставался сухим.

четал выводы из свежего опыта минувших сражений, но тактически являлся продолжателем довоенной концепции. В наступившую эпоху дредноутов основным пробелом этого незаурядного корабля стал его малый ход. Поэтому, будучи весьма сильным кораблём для соединения прежних эскадренных броненосцев, он представлял собой очень условную ценность для эскадры линкоров нового типа. В течение всего периода боевых операций 1914 — 1917 гг. на Балтике, в обстановке рутинной борьбы с второстепенными единицами Флота Открытого моря, каждую из которых «Рюрик» превосходил как по мощи артиллерии, так и по уровню защиты, он продолжал оставаться «мобильной точкой опоры» русских крейсерских сил. Это, однако, не может вызывать сомнений в перспективе неблагоприятного исхода его поединка с любым из германских дредноутов, вынужденно находившихся всю войну в Северном море в качестве противовеса британскому Гранд-Флиту. Даже возможный итог столкновения с его современником (и в какой-то степени аналогом) «Блюхером» представляется неясным.

После принятия решения о постройке «Рюрика» в 1905 г. Россия ещё долгих шесть лет не обращалась к вопросу создания больших эскадренных крейсеров. Но когда в 1911 г. в русском флоте начали обретать форму планы строительства «броненосных крейсеров» дредноутного типа, их общая идея, как по-прежнему исключительно мощных эскадренных единиц в составе главных сил флота полностью следовала оперативно-тактической концепции их предшественника. Поэтому «Рюрик», хотя и не давший «прямого потомства» в конструктивном аспекте, в определённом смысле является прототипом «крейсера-сверхдредноута» «Измаил» — корабля, в котором идеи его предшественника были выведены на новый виток.

# Приложения

## 1. Судьба артиллерии «Рюрика»

К лету 1918 г., когда броненосный крейсер «Рюрик» уже стоял ошвартованный у мола Средней гавани Кронштадта, в стране вовсю полыхала Гражданская война, в ходе которой огромное значение приобрели внутренние водные коммуникации, ставшие одновременно и ареной ожесточённых боевых действий. К созданию речных военных флотилий и красные и белые приступили практически одновременно, причем обе противоборствующие стороны использовали для этой цели одинаковые способы. Недостаток речных боевых кораблей специальной постройки вынуждал мобилизовывать гражданские суда и всевозможные плавсредства, оснащаемые морской артиллерией, демонтируемой с кораблей Действующего флота.

Не избежал общей участи и «Рюрик». Летом 1918 г. с него было снято 17 из 20 120-мм орудий, отправленных затем на формирующиеся Северо-Двинскую, Волжскую и Онежскую флотилии. По некоторым данным, рюриковскими пушками (одно и два орудия соответственно) были вооружены буксирный пароход «Богатырь» и плавбатарея № 3, принимавшие участие в боевых действиях на Северной Двине, а также канонерские лодки «Ваня-Коммунист» (одна установка), «Волгарь-доброволец» и «Авангард революции» (по две), воевавшие на Волге, Каме и реке Белой. Часть орудий крейсера была установлена на бронепоездах.

После окончания Гражданской войны, в обстановке тотальной разрухи и коллапса экономики, советским правительством было принято решение о продаже почти половины кораблей Балтийского флота на слом за границу (сказался, видимо, и синдром Кронштадтских событий марта 1921 г., поставивших власть большевиков в стране на грань краха. Примечательно, что тогда рядом с восставшими линкорами «Севастополь» и «Петропавловск» оказался и «Рюрик»). Перед этим с обречённых кораблей снимали всё самое ценное, в первую очередь их вооружение.

Вся демонтируемая с реализуемых кораблей артиллерия с принадлежностями и запасными частями передавалась Артиллерийскому управлению РККА для установки на береговых батареях. В 1922 г., перед переводом «Рюрика» в Петроград на разборку, с него в Кронштадте были демонтированы все четыре 8" установки, которыми предполагалось усилить форты. В 1923 г. на Балтийском заводе с корабля сняли две оставшиеся 10" уста-

новки, и организовано их долговременное хранение на заводе. Первоначально 10" башнями предполагалось оснастить форт «Передовой» (б. «Серая Лошадь») Петроградского укрепленного района, для чего в 1925 г. выделялись необходимые средства. Однако реализация этого проекта так и не была осуществлена из-за значительного износа стволов и неготовности запасных, обновление которых — из первого комплекта «Рюрика», заменённого в 1915 г. — велось на заводе «Большевик» (б. Обуховском). К этим пушкам вновь вернулись в 1932 г., когда КБ завода представило в Научно-технический комитет Управления ВМС РККА проект их переделки для установки на станки системы Дурляхера, однако в силу морального устаревания конструкции не был осуществлён и он. Обе 10" башни «Рюрика» ранее были в разобранном виде перевезены на форт «Первомайский» (б. «Тотлебен»), где также существовал проект их установки. Позднее в связи с нерешённостью вопроса они были сданы на слом.

Гораздо больше повезло 8" установкам. В 1925 — 1927 гг. по две башни были установлены на фортах «Первомайский» и «Красноармейский» (б. «Обручев»). С учётом опыта мировой войны башни были герметизированы и оснащены системами противохимической защиты, причем для этого использовали вентиляционные установки крейсера «Рюрик». В начале 30-х гг. установки прошли модернизацию. Угол вертикального наведения был увеличен до 32°, до 127 мм увеличено бронирование крыши, угол заряжания стал фиксированным.

В новом качестве башенные установки «Рюрика», состоящие на вооружении 11-го (форт «Первомайский») и 12-го (форт «Красноармейский») отдельных артиллерийских дивизионов береговой обороны КБФ, получили боевое крещение во время советско-финской войны 1939 — 1940 гг. Согласно приказу командующего флотом флагмана 2-го ранга В.Ф. Трибуца от 23 ноября 1939 г. № 5 ОП обоим фортам, входившим в состав Северного укрепленного района (СУР), ставилась задача недопущения прорыва к Кронштадту лёгких сил и торпедных катеров противника, а также огневой поддержки наступавших на приморском фланге подразделений 70-й стрелковой дивизии 7-й армии Ленинградского военного округа. Вторая задача должна была выполняться на участке от



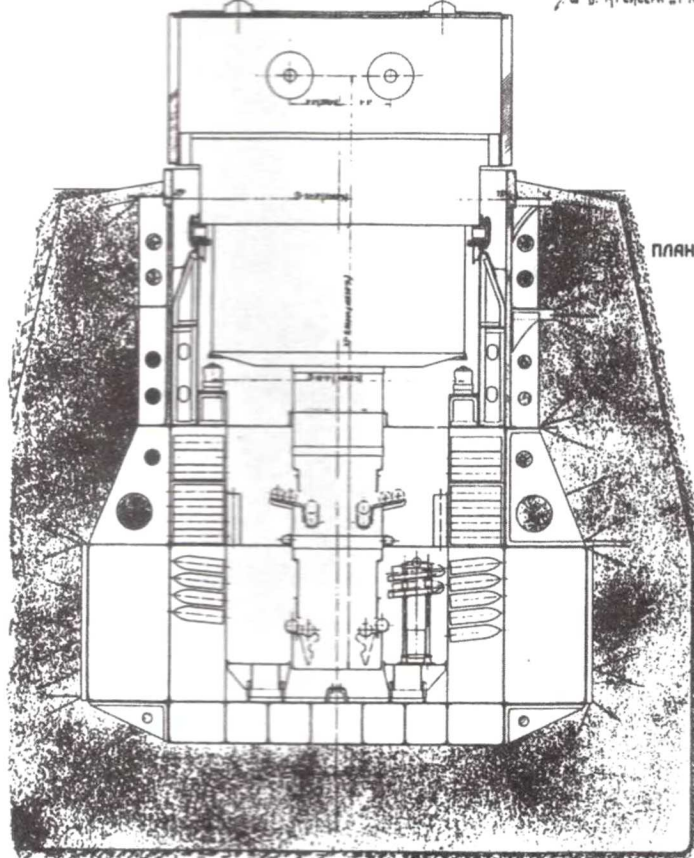
80484.

ПРОЕКТ ЛЕНИНГРАДСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО МЕТАЛЛИЧЕСКОГО ЗАВОДА  
 №26. БЕРЕГОВОЙ БАШЕННОЙ УСТАНОВКИ ДЛЯ ДВУХ 10<sup>м</sup> ДИ. ОРУДИЙ В 50 КАП ДЛИННО.

Соб. секретно.

ПОПЕРЕЧНЫЙ РАЗРЕЗ.

По с. Крестов "Рюрик".

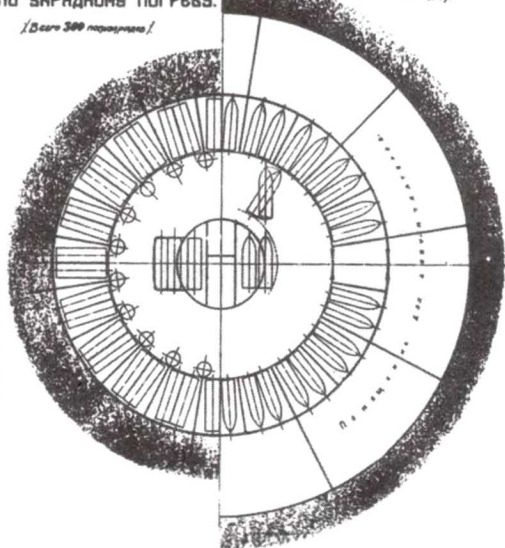


ПЛАН ПО ЗАРЯДНОМУ ПОГРЕБУ.

/Всего 300 паразитов/

ПЛАН ПО СНАРЯДНОМУ ПОГРЕБУ.

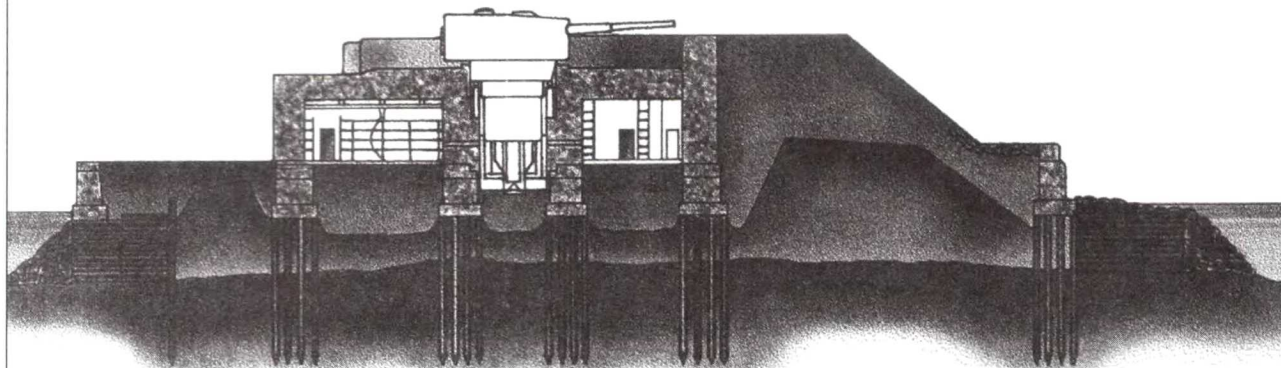
/Всего 150 снарядов/

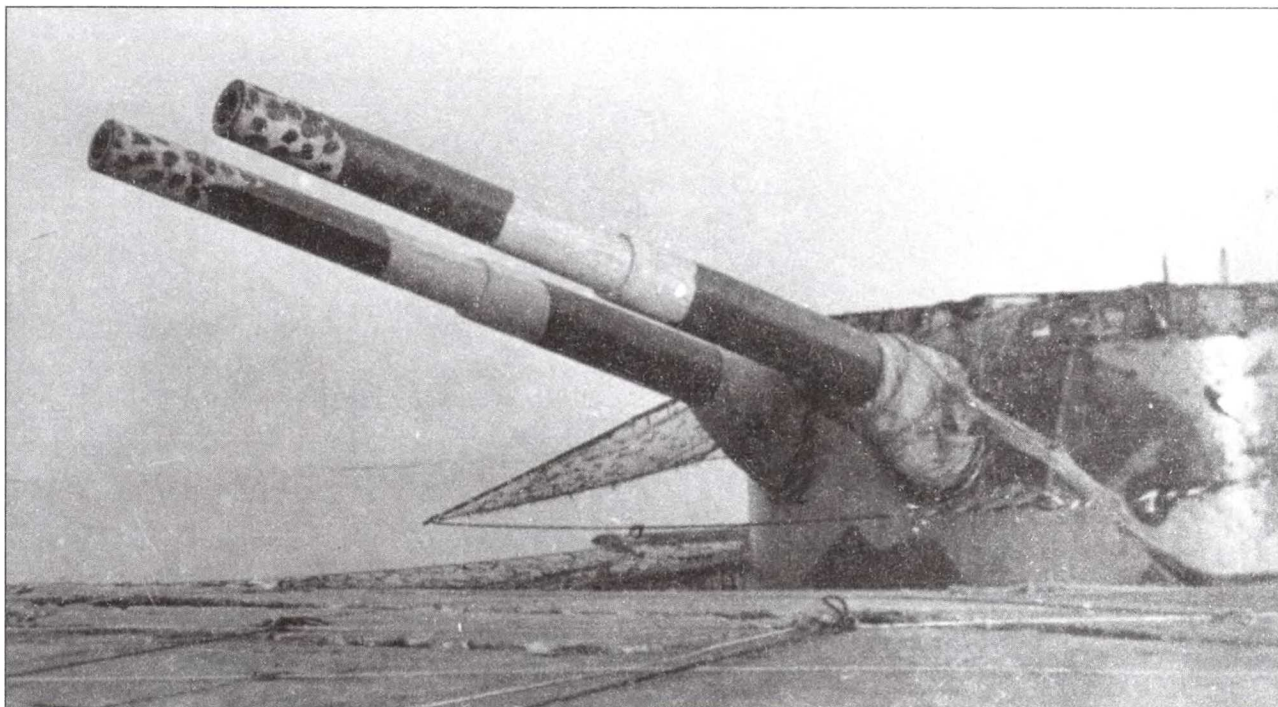


Копия подлинного чертежа проекта установки 10" башни

Поперечный разрез укрепления по оси двухорудийной 8"/50 установки с «Рюрика»

По рис. В.Ткаченко





**Двухорудийная башня 8"/50 орудий на форту «Первомайский» (б. «Тотлебен»).**

**Сухопутная служба совершенно преобразила внешний вид установок по сравнению с их прежним обликом на борту «Рюрика»: башня окрашена в камуфлирующие цвета и несет проволочный каркас для растяжки маскировочных сетей, скрывающих ее конфигурацию и существенно уменьшающих заметность**

государственной границы до бывшего форта Ино.

Для организации огневой поддержки штабом СУР заблаговременно совместно с командованием 70-й дивизии была составлена схема целей и разработаны режимы ведения огня. 30 ноября 1939 г. в 8 час. 03 мин. по указанию начальника артиллерии дивизии шесть батарей укрепрайона, включая обе 8" башенные, открыли огонь по береговым целям в районе гора Пухтола — ж.-д. станция Териоки — ж.-д. станция Тюрисева — деревня Палкола. Всего в течение четырех часов орудия выпустили 369 фугасных снарядов, в том числе около 70 8".

Хотя стрельба велась без корректировки, по площадям, почти сразу же после её начала на берегу возник ряд пожаров, а станция Териоки после её занятия оказалась сильно разрушенной. По отзыву командования 70-й стрелковой дивизии, огонь батарей в первый день войны оказал существенную поддержку стрелковым подразделениям, обеспечив их успешное наступление на приморском участке фронта. Однако в последующие дни, по мере продвижения частей РККА к Териокам, отсутствие корректировки огня береговой артиллерии значительно снизило эффективность огневой поддержки, а 3 декабря вынудило и вовсе прекратить ее из-за опасения поразить своих. Спустя несколько дней советские войска продвинулись уже за пределы дальности стрельбы орудий и на этом

участие «рюриковских» батарей в Зимней войне окончилось.

Вновь вести огонь по врагу им довелось уже в годы Великой Отечественной войны. 7 сентября 1941 г. орудия открыли по финским частям, нажимавшим на Ленинград со стороны Карельского перешейка. Командующий КБФ адмирал В.Ф. Трибуц впоследствии вспоминал в своей книге «Балтийцы сражаются»: «Форты Кронштадта, особенные литерные «П» и «О» [»Первомайский» и «Красноармейский». — Авт.] вели интенсивный обстрел из орудий по узлам дорог, переправам, скоплениям живой силы противника, ... били по его огневым точкам, облегчали нашим войскам закрепление на основном оборонительном рубеже. Заслугой артиллеристов Кронштадта является то, что врагу так и не удалось захватить жизненно важный ... Ораниенбаумский плацдарм».

Башни с крейсера продолжали сражаться с врагом, хотя самого корабля давно уже не существовало. Боевая работа 8" орудий продолжалась до самого снятия блокады, причём только в январе 1944 г. во время контрнаступления войск Ленинградского фронта ими было выпущено по врагу до 1000 снарядов.

Установки с «Рюрика» состояли на вооружении Кронштадтского укрепрайона до середины 50-х гг., после чего в связи с расформированием фортов были демонтированы и отправлены на переплавку. Так окончательно завершилась славная история флагманского корабля Балтийского флота.



## 2. Командиры броненосного крейсера «Рюрик» 1906 — 1917 гг.

### 1906 г.

#### **Капитан 1 ранга Эссен Николай Оттович (11.12.1860—7.5.1915)**

*Назначен высочайшим приказом № 709 (Петергоф, 28 августа 1906).*

Окончил Морское училище в 1881 г., произведен в мичмана в 1882 г. Служил на Балтийском флоте. В 1886 г. окончил Механический отдел Николаевской морской академии. Командир миноносцев № 113, 104 (1896), 120 (1897—1898), 123 (1899), 49 (1900), парохода «Славянка» (1901—1902), крейсера «Новик» (1902—1904), эскадренного броненосца «Севастополь» (1904). Во время обороны Порт-Артура исполнял должность флаг-капитана Штаба временно командующего Эскадрой Тихого океана. Награжден Золотым оружием «За храбрость» (1904), орденом св. Георгия 4-й степени (1905). Командир 20-го флотского экипажа (1905). Заведующий стратегической частью Военно-морского ученого отдела МГШ (1905). Начальник отряда минных крейсеров (1906), дивизии эскадренных миноносцев Морских сил Балтийского моря (1906—1908). Командующий Соединенными отрядами (1908—1909), Действующим флотом (1909—1911), Морскими силами Балтийского моря (1911—1914), Флотом Балтийского моря (1914—1915). Адмирал (1913). Умер в Ревеле.

### 1906—1908 гг.

#### **Капитан 1 ранга Стеценко Константин Васильевич (21.5.1862—?)**

Окончил Морское училище в 1882 г., произведен в мичмана в 1883 г. Служил на Балтийском флоте. В 1896 г. окончил курс военно-морских наук Николаевской Морской Академии. В 1898—1899 гг. старший флагман Штаба командующего Отдельным отрядом судов в Средиземном море. Назначен командиром п/х «Онега» (1900). В 1900—1902 гг. флаг-капитан Штаба начальника эскадры Тихого океана, командующего Соединенными практическими отрядами обороны побережья Балтийского моря (1903), командующего Флотом Тихого океана (1904—1905). Во время русско-японской войны служил во Владивостоке (1904), затем при Главнокомандующем всеми сухопутными и морскими силами в Маньчжурии (1905). Командир крейсера «Аскольд» (1905—1906). Исполнял должность командира Владивостокского порта (1906). Начальник Штаба начальника Соединенных отрядов (1908—1909), Действующего флота (1909—1911), Бригады крейсеров (1911) Балтийского моря. Командующий Сибирской флотилией (1911—1913). В 1913—1914 гг. состоял при морском министре. Начальник ГМШ (1914—1917). Адмирал (6.12.1916). Член Адмиралтейств-совета (7.3.1917). Уволен в отставку (15.6.1917).

### 1908—1910 гг.

#### **Капитан 1 ранга Угрюмов Алексей Петрович (6.1.1859—14.12.1937)**

Окончил Морские юнкерские классы в 1879 г., произведен в мичмана в 1880 г. Окончил Минные офицерские классы в 1896 г., курс военно-морских наук при Николаевской морской академии в 1902. Командир миноносцев №88, 271, «Строгий». В 1904 г. в чине капитана 1 ранга назначен флаг-капитаном Штаба командующего 1-й эскадры Флота Тихого океана. Командир крейсеров «Россия», «Алмаз», «Паллада». В 1910 г. назначен помощником начальника МГШ. Контр-адмирал (1913), вице-председатель Временного крепостного совета Морской крепости Императора Петра Великого. Вице-адмирал, начальник ГУК (1915). Главноначальствующий Архангелогородской губернии и Беломо-

рского района с правами начальника военного округа и командующего флотом (1915). Уволен в отставку (1917). Эмигрировал во Францию. Умер в Париже.

### **1910—1911 гг.**

#### **Капитан 1 ранга Шторре Иван Александрович (27.5.1862—?)**

Окончил Морское училище в 1882 г., произведен в мичмана в 1883 г. Служил на Балтийском флоте. Командир портового судна «Рыбка» (1895, 1899—1900), миноносек № 40, 7, 46 (1898), № 64, 8, 48 (1899), миноносца № 20 (1901), «Рьяный», парохода «Ильмень» (1904), минного крейсера «Эмир Бухарский» (1904—1907). Начальник 1-го отделения 1-го отряда минных судов (1907—1908), I дивизиона миноносцев Морских сил Балтийского моря (1908—1909). Командир крейсера «Баян» (1909—1910). Начальник 1-й Минной дивизии Балтийского моря (1911—1915). Вице-адмирал (1915). Уволен в отставку по болезни (1915).

### **1911—1914 гг.**

#### **Капитан 1 ранга Бахирев Михаил Коронатович (17.7.1868—16.1.1920)**

*Назначен высочайшим приказом № 1340 от 24 декабря 1914 г.*

Окончил Морское училище в 1888 г., произведен в мичмана (1889). Участвовал в подавлении Боксерского восстания в Китае (1900—1901), обороне Порт-Артура (1904). Награжден орденом св. Георгия 4-й степени (1900), золотым оружием «За храбрость» (1905). Командующий флотилией рек Амурского бассейна (1906). Командир минного крейсера «Абрек» (1907), миноносца «Ретивый» (1907—1908), эсминца «Амурец» (1908—1910). Начальнику дивизиона миноносцев (1910—1911). Контр-адмирал (1914), начальник 1-й бригады крейсеров (1914—1915), 1-й бригады линкоров Балтийского флота (1915—1917). Вице-адмирал (1916). Командующий Морскими силами Рижского залива (1917). Уволен в отставку (21.1.1918). Сотрудник Морской исторической комиссии (1918—1919). Расстрелян по приговору ПетроЧК в 1920 г.

### **1914—1917 гг.**

#### **Капитан 1 ранга Пышнов Александр Михайлович (27.8.1873— ?)**

*Назначен высочайшим приказом № 1345 от 24 декабря 1914 г.*

Окончил Морской кадетский корпус в 1894 г., произведен в мичмана (1895). Служил на Балтийском флоте. Командир эсминца «Всадник» (1911—1913), линейного крейсера «Измаил» (1914). В 1917 г. назначен начальником 2-й бригады крейсеров Балтийского флота. Контр-адмирал (1917). Зачислен в резерв Морского министерства (19.5.1917). В январе 1918 г. назначен в распоряжение Центробалта. Во время гражданской войны служил в центральных учреждениях флота в Петрограде.

### **1917—1918 гг.**

#### **Капитан 1 ранга Руднев Владимир Иванович (3.11.1879—25.2.1966)**

Окончил Морской кадетский корпус, произведен в мичмана (1900). Во время русско-японской войны служил на крейсере «Баян», участвовал в обороне Порт-Артура. В 1911—1914 гг. флагманский минный офицер Штаба командующего Морскими силами Балтийского моря. Командир эсминцев «Пограничник» (1914—1916), «Изяслав» (1916). Награжден Георгиевским оружием (24.12.1914). После гражданской войны в эмиграции во Франции. Умер в Париже.



## Литература и источники

### Российский Государственный Архив Военно-морского флота

- фонд 249 Приказы по флоту и Морскому ведомству  
фонд 401 Главное управление кораблестроения Морского министерства  
фонд 407 Главное военно-морское судное управление Морского министерства  
фонд 410 Канцелярия Морского министерства  
фонд 417 Главный морской штаб  
фонд 418 Морской Генеральный штаб  
фонд 421 Морской технический комитет Морского министерства  
фонд 477 Штаб начальника I бригады линейных кораблей Балтийского моря  
фонд 479 Штаб командующего флотом Балтийского моря  
фонд 485 Штаб начальника I бригады крейсеров эскадры Балтийского моря  
фонд 564 Броненосный крейсер «Рюрик»  
фонд 719 Штаб начальника II бригады крейсеров Балтийского моря  
фонд 870 Вахтенные и шканечные журналы (коллекция)  
фонд 876 Кораблестроительные чертежи (коллекция)  
фонд р-29 Морская Историческая комиссия  
фонд р-92 Штаб КБФ  
фонд р-100 Бригада крейсеров МСБМ  
фонд р-370 Комиссия по разборке судов Балтийского флота  
фонд р-1481 «Рюрик», крейсер Морских сил Балтийского моря, 1917 — 1918

### Центральный Государственный Исторический Архив

#### Санкт-Петербурга

- фонд 1304 Балтийский завод  
фонд 1357 Компания Петроградского Металлического завода  
фонд 1434 Адмиралтейский судостроительный и башенный завод

### Личный архив В.П. Костенко

- Броневая защита боевых кораблей. Рукопись, разные варианты. 1934 — 1949 гг.  
Применение таблиц непотопляемости А.Н. Крылова в боевой обстановке, при проектировании и реконструкции кораблей русского флота в период 1904 — 1914 гг.  
Рукопись, б/г. — 54 с.  
Развитие в русском флоте учения о непотопляемости кораблей и его связь с системами бронирования, 1895 — 1905 гг. Машинопись. -135 с.

### Литература

- С.Е. Виноградов. «Измаил» — сверхдредноут Российской империи // Морская коллекция, №1, 2001. с. 32  
С.Е. Виноградов А.Д. Федечкин. Крейсера «Адмирал Макаров», «Паллада», «Баян». — СПб.: Галей Принт, 2006. с. 163.  
С.Е. Виноградов А.Д. Федечкин. «Рюрик» — флагман Балтийского флота. — М: Профиздат, 2003. с. 160.  
Военная промышленность России в начале XX в. (1900 — 1917 гг.). Сборник документов. Под редакцией Р.Ш. Ганелина. Составители Л.Я. Сает, Б.Б. Давыдов, Н.В. Ильина. — М.: Новый хронограф, 2004. — 832 с.  
Всеподданнейшие доклады по Морскому ведомству за 1912, 1913 и 1915 гг.  
П.В. Гельмерсен. Заградительные операции Балтийского флота у германского побережья в 1914 — 1918 гг. — СПб: Галей Принт, 1998. с. 40.  
Г.К. Граф. На «Новике». — СПб: Гангут, 1997. с. 488.  
Л.Г. Гончаров. Артиллерия и броня. — Л., 1932. с. 390.  
В.Ю. Грибовский. Бой у Готланда 19 июня 1915 г. // Гангут, Вып. 11, 1996. с. 35.  
И.К. Григорович. Воспоминания бывшего морского министра. — СПб: Дева, 1993. с. 220.  
А.Г. Дукельский. Исторический очерк развития проектирования и изготовления башенных установок в России, 1886 — 1917 гг. — М.: АУ РККА, 1931. с. 438.  
С.И. Иванов. Живучесть боевого надводного корабля. — М-Л.: Военмориздат, 1940. с. 392.  
А.А. Киличенков. «Совершить внезапное нападение на Мемель...» (к 75-летию боя у Готланда) // Морской Сборник, № 7, 1990. с. 80 — 83.  
А.Е. Колтовской. Развитие типа линейного корабля нашего флота. — СПб, 1996.  
Л.Л. Коромальди. Цусимский бой и бронирование кораблей // Морской Сборник № 2, 3, 1906 и № 2, 1907.

- В.Я. Крестьянинов.* Крейсера Российского Императорского флота, 1856 — 1917 гг. Ч. 2. — СПб: Галлея Принт, 2009. с. 188.
- Н.С. Кровяков.* «Ледовый поход» Балтийского флота в 1918 г. — М.: Воениздат, 1955. с. 221.
- А.Н. Крылов.* Мои воспоминания. — Л.: Судостроение, 1984. с. 480.
- Л.А. Кузнецов.* Проект установки паровых турбин на крейсере «Рюрик» // Судостроение, № 2 — 3, 1995. с. 70 — 72.
- П.П. Лемиевский.* Авария броненосного крейсера «Рюрик» у о. Фарэ (Готланд) // Морской Сборник, 1926. с. 167 — 188.
- Р.М. Мельников.* Броненосный крейсер «Рюрик» // Судостроение №11, 1980. с. 67 — 71.
- М. Обольянинов.* Подъём затонувших судов и борьба с аварийными повреждениями. — М.: Госвоениздат, 1933. с. 180.
- Отчеты Морского министерства за 1911, 1912, 1913 и 1914 гг.
- М.А. Пармала.* «Раз Иван Иванович сердится, я дам вам «Рюрика» // Гангут, Выпуск 20, 1999. с.33 — 37.
- М.А. Петров.* Подготовка России к мировой войне на море. — Л., 1926. с. 264.
- К.П. Пузыревский.* Повреждения кораблей от подводных взрывов и борьба за живучесть. — М. — Л.: ОНТИ НКТП СССР, 1938. с. 208.
- К.П. Пузыревский.* Повреждения кораблей, борьба за живучесть и спасательные работы. — М. — Л.: Военмориздат, 1942. с. 256.
- Сборник кратких сведений по Морскому ведомству. — СПб, 1908.
- А.В. Скворцов.* Создание броненосного крейсера «Рюрик» // Гангут, Выпуск 45, 2007. с. 4 — 35.
- Г.В. Смирнов.* Владимир Полиевктович Костенко, 1881 — 1956. — М.: Наука, 1995. с. 144.
- Советско-финская война на море, 1939 — 1940 гг. — М.: Воениздат, 1946. т. I. с.169.
- А.И. Спиридонович.* Партия социалистов-революционеров и ее предшественники, 1886 — 1916 гг. — Пг., 1918. с. 442.
- В.Л. Татаринов.* Комбинация поршневых машин с турбинами, как наиболее рациональный двигатель для боевых судов. Доклад, читанный в Российском Морском союзе 27 апреля 1909 г. // Морской Сборник, № 2, 1910. с. 131 — 155.
- С.Н. Тимирёв.* Воспоминания морского офицера. — СПб: Галлея Принт, 1998. с. 192.
- Флот в Первой мировой войне (под общ. ред. Д.Б. Павловича). т. I. Действия русского флота. Н.М. Гречанюк, А.А. Ляхович, В.С. Шломин. Действия русского флота на Чёрном море (с. 317 — 573). — М.: Воениздат, 1964. — 648 с.
- К.Ф. Шаццло.* Русский империализм и развитие флота накануне первой мировой войны, 1906-1914 гг. — М: Наука, 1968. с. 368.
- А.П. Шершов.* Практика кораблестроения. Устройство, проектирование, постройка и ремонт современных военных и коммерческих судов. Ч. I. Устройство корабля. — СПб.: Тип. Морского министерства, 1912. с. 458.
- С. Яковлев.* Непотопляемость надводных кораблей. — М: Воениздат, 1934. с. 228.
- И.А. Яцына.* Курс морской артиллерии. Ч. II. Орудия, стрельба, определение расстояний на море, орудийные станки, о снарядах. — Пг.: Тип. о-ва «Общественная польза», 1915. с. 272.
- Х. Вильсон.* Морские операции в мировой войне 1914-1918 гг. / Пер. с англ. — М: Воениздат, 1935. с. 340.
- Г. Рольман.* Война на Балтийском море, год 1915-й / Пер. с нем. — М.: Госвоениздат, 1935. с. 525.
- Г. Эверс.* Военное кораблестроение / Пер. с нем. — Л: ОНТИ, 1935.
- All the world's Fighting Ships 1860-1905. — London: Conway Maritime Press, 1979. p. 440.
- R.A. Burt.* British Battleships of World War One. — London: Arms & Armour Press, 1986. p. 320.
- J. Campbell.* Battlecruisers. The Design and Development of British and German Battlecruisers of the First World War Era. // Warship Special I. — London: Conway Maritime Press, 1978. p. 72.
- N. Friedman.* Battleship Design and Development, 1905 — 1945. — New-York: Mayflower Books, 1978. p. 176.
- P. Gatrell.* Government, industry and rearmament in Russia, 1910 — 1914: the last argument of Tsarism. — Cambridge: Cambridge University Press, 1994. p. 404.
- E. Groner.* German warships 1815 — 1945. Vol. I. Major surface vessels. — London: — Conway Maritime Press, 1990. p. 244.
- W. Hovgaard.* Modern History of Warships. — London: — Conway Maritime Press, 1971. p. 502.
- J. Itani, H. Lengerer, T. Rehm-Takahara.* Japan's Proto-Battlecruisers: the Tsukuba and Kurama classes. // Warship, Vol. XVI, 1992. p. 47 — 79.



- I. Johnston.* Beardmore Built. The Rise and Fall of a Clydeside Shipyard. — Dalmuir: Clydebank District Libraries & Museums Department, 1993. p. 192.
- S. McLaughlin.* From Riurik to Riurik: Russia's Armoured Cruisers // Warship 1999/2000, pp. 44 — 79.
- E. Mawdsley.* The Russian Revolution and the Baltic Fleet. War and Politics, February 1917 — April 1918. — London: The Macmillan Press Ltd., 1978. p. 214.
- I. Musicant.* U.S. Armored Cruisers. A Design and Operational History. — Annapolis: Naval Institution Press, 1985. p. 240.
- P.M. Rippon.* Evolution of Engineering in the Royal Navy. Volume I: 1827-1939. — Kent: Spellmount Ltd., 1988. p. 304.
- J.D. Scott.* Vickers. A History. — London: Weidenfeld & Nicolson, 1962. p. 415.
- C. Trebillock.* The Vickers Brothers — Armaments and Enterprise, 1854 — 1914. — London: Europa publishing, 1977. p. 182.
- Thurston Notebooks // National Maritime Museum (Greenwich), Doc. MS/72/017
- J.N. Westwood.* Russian Naval Construction, 1905 — 1945. — London: The Macmillan Press Ltd., 1994. p. 254.

## Фотоиллюстрации

---

В книге использованы фотографии из архивов РГАВМФ, ЦВММ и коллекций С.Е.Виноградова, А.Д.Федечкина и В.Ю.Горбунова.  
Схемы на с.50-51, 59, 110 и 129 выполнены С.Е.Виноградовым на основе подлинных архивных чертежей

Виноградов Сергей Евгеньевич, Федечкин Алексей Дмитриевич

## Броненосный крейсер «Рюрик». Флагман Балтийского флота

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

*Sean Prokts*

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

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

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

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

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

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

**Полный ассортимент продукции издательства «Эксмо» в Москве  
в сети магазинов «Новый книжный»:**

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

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

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

Подписано в печать 01.08.2010.

Формат 84х108/16. Гарнитура «Прагматика». Печать офсетная.  
Бум. тип. Усл. печ. л. 16,8. Тираж 2 200 экз.  
Зак. № 8377

Отпечатано с электронных носителей издательства.  
ОАО «Тверской полиграфический комбинат». 170024, г. Тверь, пр-т Ленина, 5.  
Телефон: (4822) 44-52-03, 44-50-34, Телефон/факс: (4822) 44-42-15  
Home page - [www.tverpk.ru](http://www.tverpk.ru) Электронная почта (E-mail) - [sales@tverpk.ru](mailto:sales@tverpk.ru)



ISBN 978-5-699-44352-9



9 785699 443529 >





Этот крейсер был назван в честь своего легендарного предшественника, героически погибшего летом 1904 года в бою с японцами в Желтом море. Этот корабль по праву считался **«лучшим броненосным крейсером»** своего времени и стал флагманом Балтийского флота и любимцем императора Николая II, а его первым командиром был назначен Николай Оттович Эссен. Построенный в Англии по русским техническим требованиям (удачный сплав свежего боевого опыта с передовой промышленностью «владычицы морей»), «Рюрик» был еще и на редкость красив – его стремительный силуэт олицетворял идеал военно-морской эстетики – и не раз водил русские эскадры в заграничные походы, показывая Андреевский флаг по всему свету.

В годы Первой Мировой «Рюрик» прославился как один из самых активных тяжелых кораблей русского флота, участвовал во всех крейсерских операциях на Балтике, прикрывал минные постановки, дважды оказывался на грани гибели, но благодаря слаженным действиям экипажа и отличному качеству постройки оставался на плаву и возвращался в строй. Даже после того, как большевики поспешно разобрали крейсер на металлолом, его орудия продолжали боевую службу – переданные в береговую оборону, 8-дюймовки «Рюрика» активно участвовали в Финской и Великой Отечественной войнах.

Эта книга – лучшее исследование судьбы знаменитого корабля, в которой, как в зеркале, отразилась история Балтийского флота.

ISBN 978-5-699-44352-9



9 785699 443529 >

