

• МОРСКАЯ ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА •



А.А. Чернышев

# «АСКОЛЬД»

Лучший крейсер  
Порт-Артурской эскадры



Морская историческая библиотека

Александр Чернышев

**«Аскольд». Лучший крейсер  
Порт-Артурской эскадры**

«ВЕЧЕ»

2017

## **Чернышев А. А.**

«Аскольд». Лучший крейсер Порт-Артурской эскадры /  
А. А. Чернышев — «ВЕЧЕ», 2017 — (Морская историческая  
библиотека)

ISBN 978-5-4484-7092-9

Этот пятитрубный красавец бронепалубный крейсер 1-го ранга «Аскольд», названный в честь легендарного киевского князя, нельзя спутать ни с каким другим кораблем русского флота. В 1902 году «Аскольд» вошел в состав Балтийского флота. На тот момент он был самым быстроходным крейсером русского флота. Вскоре крейсер отправился на Дальний Восток, где пополнил Тихоокеанскую эскадру. В начале Русско-японской войны «Аскольд» являлся одним из наиболее активно действующих кораблей Порт-Артурской эскадры. С началом Первой мировой войны он был направлен на Средиземное море, где принимал участие в боевых действиях против Турции и Австро-Венгрии, в том числе и в Дарданелльской операции. В дальнейшей судьбе крейсера были и взрыв в 1916 году в артпогребе, произошедший по невыясненным обстоятельствам, революция 1917 года, английский плен в 1918 году и новое имя «Глори IV». В 1922 году «Аскольд» был возвращен на родину, но ввиду плохого технического состояния продан на слом и отбуксирован в Гамбург.

ISBN 978-5-4484-7092-9

© Чернышев А. А., 2017

© ВЕЧЕ, 2017

## Содержание

Для нужд Дальнего Востока	6
Завод «Германия» строит русский крейсер	10
«Аскольд» вступает в строй	21
Конец ознакомительного фрагмента.	23

**Александр Чернышев**  
**«Аскольд». Лучший крейсер**  
**Порт-Артурской эскадры**

© Чернышев А.А., 2017

© ООО «Издательство «Вече», 2017

\* \* \*

## Для нужд Дальнего Востока

В последнее десятилетие XIX века Япония, отказавшись от традиционной политики изоляции, вступила на путь капиталистического развития. Японские милитаристы вооружились новейшей европейской техникой и взяли открытый курс на создание собственной колониальной империи в Восточной Азии. Победа над Китаем в войне 1894–1895 годов создала прямую угрозу русским интересам на материке.

Под давлением России, Франции и Германии Япония вынуждена была отказаться от всех территориальных захватов, том числе и от взятого в ноябре 1894 года японскими войсками штурмом Порт-Артура. Вскоре этот незамерзающий порт по договору с Китаем перешел к России и стал главной базой русского флота на Тихом океане. Увидев в России главное препятствие в осуществлении своих завоеваний на материке, Япония получив громадную контрибуцию с Китая и займы в Англии и США, развернула энергичную подготовку к войне.

Подготовка Японии к боевым действиям на море опиралась на опыт прошедшей войны с Китаем и сделанные из него выводы. Японский флот в войне с Китаем состоял из крейсеров. Преимущество в скорости новых японских легких крейсеров («Нанива», «Такачихо», «Иошино», «Акитусу»), составивших знаменитую «летучую эскадру», позволило им в бою при Ялу, маневрируя отдельно от главных сил, неоднократно охватывать фланги противника и уничтожать отдельные группы его кораблей сосредоточенным огнем обоих отрядов. Правильно было понято и значение бронирования, доказанное высокой живучестью участвовавших в сражении китайских броненосцев («Тинг-иен» и «Чин-иен» сохранили боеспособность, несмотря на 400 попаданий снарядов в каждого) и тяжкими повреждениями или полной гибелью сильно уязвимых легких крейсеров.

Идея использования «летучей эскадры», наряду с резким усилением бронирования кораблей, получила дальнейшее развитие в программе строительства нового японского флота. От флота, состоящего лишь из крейсеров, Япония переходит к созданию первоклассных броненосных кораблей по английскому образцу: шести эскадренных броненосцев и шести броненосных крейсеров. Готовность этих кораблей, которые должны были стать ядром нового флота намечалась на 1902 год. Все они полностью отвечали поставленным задачам решительных военных действий в условиях ограниченного театра побережья Китая и Японии.

В отличие от островной Японии, планомерно и целенаправленно создававшей мощный броненосный флот для обеспечения господства на ограниченном прибрежными морями Дальневосточном театре, положение России было значительно сложнее. Обширность территории, разобщенность морских театров и различие политических целей на каждом из них издавна вынуждала иметь на Балтике, в Черном море и в Тихом океане самостоятельные морские силы, которые в случае необходимости трудно было собрать вместе.

В 1895 году Морское министерство разработало судостроительную программу для усиления Балтийского флота, учитывая его недостаточную численность по сравнению с быстро растущим германским флотом. В соответствии с программой должны были быть построены 5 эскадренных броненосцев, 4 броненосца береговой обороны, 6 крейсеров 1-го ранга, один крейсер 2-го ранга и более мелкие суда.

В это время правительство еще не видело назревавшей опасности осложнений с Японией в Тихом океане, не считало ее вероятным противником на морях и полагало, что наличных сил Балтийского моря вполне достаточно против легких крейсеров Японии в случае столкновения.

Однако к концу 1895 года взгляд русского правительства на положение дел в водах Дальнего Востока изменился. Оно убедилось в резко наступательном характере японской внешней политики, что ставило род угрозу безопасности дальневосточной окраины России.

Образованное по распоряжению царя Особое совещание пришло к заключению, что «по сравнению с 1881 годом на Дальнем Востоке произошло существенное изменение обстановки, и притом далеко не в нашу пользу. Образ действия Японии обнаружил самые сильные завоевательные стремления».

Русский флот уже с конца 1895 года стал концентрироваться в водах Дальнего Востока. Однако царское правительство одновременно преследовало несколько политических задач и колебалось сделать между ними выбор. Оно втянулось в активную политику на Дальнем Востоке, подготовило почву для проникновения в Маньчжурию. Оно также не могло отказаться от традиционной политики на Ближнем Востоке. Не были устранены опасения, что Германия и Англия могли неожиданно выступить против России.

Между тем стратегия требовала от правительства ясного указания: где и против кого сосредоточить главные силы.

В связи с этим в Петербурге на Особых совещаниях руководства Морского ведомства и бывших начальников эскадры Тихого океана в декабре 1897 года было решено:

1. «Главные силы должны быть на главном театре, каковым для данного времени является Дальний Восток».
2. «В Балтийском море ограничиться флотом береговой обороны».
3. «Состав флота для Тихого океана установить: 10 эскадренных броненосцев, 4 броненосных крейсера, 10 бронепалубных крейсеров, 10 легких крейсеров, 2 минных заградителя и 36 новых истребителей и миноносцев».

К этому времени уже стали известны программы усиления японского флота. После окончания войны с Китаем 1894–1895 годов Япония еще в конце 1895 года утвердила первую судостроительную программу с расчетом на 7 лет до 1902 года. Но в конце 1896 года при создавшемся на Востоке положении, сосредоточении русского флота в Тихом океане и вмешательстве европейских держав в дела Китая японское правительство признало программу недостаточной, и была разработана дополнительная программа. К началу 1903 года Япония должна была иметь шесть эскадренных броненосцев, шесть броненосных крейсеров (еще два крейсера вступили в строй в 1904 году), 12 крейсеров 1-го и 2-го ранга, 14 канонерских лодок, 47 миноносцев и т. д. Все крупные корабли были заказаны лучшим европейским заводам, в основном английским. Более 30 % военного бюджета Японии шло на нужды флота.

Морское министерство, в расширение программы 1895 года, в 1898 году разработало дополнительную программу «Для нужд Дальнего Востока», которая была утверждена Николаем II 20 февраля 1898 года. Она потребовала чрезвычайного ассигнования в 90 млн рублей. Всего на усиление Балтийского флота по программам 1895 и 1898 годов требовалось израсходовать до 250 млн рублей, чтобы окончить строительство всех кораблей к кампании 1905 года.

Дополнительная программа для Дальнего Востока предусматривала постройку к 1905 году 5 эскадренных броненосцев, 16 крейсеров, 2 минных транспортов и 36 миноносцев и истребителей. Корабли проектировались с учетом Дальневосточного театра военных действий, а также с оглядкой на новые японские суда.

Практически обе программы слились в объединенный план со сроком реализации к 1905 году, что должно было обеспечить существенное превосходство русского флота Тихого океана над японским.

В соответствии с этим планом Россия должна была иметь в Тихом океане 20 крейсеров-разведчиков. Число последних определялось из принятого в то время в иностранных флотах мнения, что на каждый броненосец должно приходиться 2–3 разведчика двух типов: «дальние» (1-го ранга) водоизмещением 5000–6000 т и «ближние» (2-го ранга) в 2000–2500 т. При этом не исключалось участие крейсеров 1-го ранга в эскадренном бою, а также в операциях на торговых путях противника.

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

Программа была утверждена Николаем II 20 февраля 1898 года. Сразу же управляющий Морским министерством П.П. Тыртов приказал Морскому техническому комитету (МТК) разработать задания на проектирование (тогда их называли «программы проектирования») новых кораблей. Разрабатывая задание на проектирование, специалисты МТК исходили из того, что новый крейсер должен быть сильнее и быстрее соответствующих японских крейсеров. Водоизмещение дальнего разведчика из соображений экономии средств ограничивалось 6000 т, скорость полного хода задавалась сравнительно высокой для того времени – 23 узла. Артиллерийское вооружение должно было состоять из 12 – 152-мм и 12 – 75-мм орудий. Специалисты артиллерийского отдела МТК считали, что более скорострельные 152-мм орудия обеспечат большую огневую мощь, чем 2 – 203-мм и 10 – 120-мм пушек у вероятных противников – японских крейсеров типа «Кассаги». Минное вооружение должно было состоять из шести торпедных аппаратов. Механический отдел МТК считал, что на крейсера должны быть установлены водотрубные котлы системы Бельвиля.

Заданные ограниченное водоизмещение, сильное вооружение и значительные запасы топлива было невозможно совместить с сильной броневой защитой. Поэтому пришлось отказаться от броневого пояса по ватерлинии и ограничиться карапасной броневой палубой. В начале апреля 1898 года приглашения на участия в конкурсе проектов вместе с «программами на проектирование» были разосланы иностранным и русским заводам.

Привлечение иностранных компаний объяснялось тем, что российские заводы были загружены выполнением программы 1895 года; кроме того, таким образом предполагали получить образцы кораблей, изготовленные по последнему слову зарубежной техники, и на их основе организовать строительство аналогов на отечественных верфях.

Но контракт на постройку первого крейсера – «Варяга» подписали с приехавшим в Петербург главой американской фирмы «Уильям Крамп и сыновья» без конкурса 11 апреля 1898 г. Эта фирма была давним контрагентом русского флота: еще в 1878–1879 годах она строила и переоборудовала суда для Балтийского флота. Одновременно с крейсером она получила заказ на строительство броненосца (будущий «Ретвизан»).

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

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

Действительно, по чертежам крейсера «Богатырь», строившегося в Штеттине на заводе «Вулкан», на русских заводах были построены три крейсера («Олег» в Новом адмиралтействе Петербурга, «Кагул» в Николаеве и «Очаков» в Севастополе). По образцу броненосного крейсера «Баян» (завод «Форш и Шантье» в Тулоне) в Новом адмиралтействе были построены «Баян» (второй) и «Паллада». На Невском заводе в Петербурге были построены легкие крейсера «Жемчуг» и «Изумруд» по типу «Новика» (завод «Шихау», Данциг).

А вот по типу «Аскольда» построить крейсер на русских заводах не удалось. В мае 1899 года Морское министерство запросило фирму о возможности передачи чертежей крейсера какому-либо русскому заводу – предполагалось построить такой же крейсер в России, но концерн Круппа ответил, что может разрешить это только за соответствующее вознаграждение или в случае заказа заводу «Германия» второго крейсера.

## Завод «Германия» строит русский крейсер

4 августа 1898 года между Акционерным обществом судостроительных и механических заводов «Германия», входившим в концерн Круппа, в лице директора завода по кораблестроению Раухфуса и Морским министерством в лице начальника Главного управления кораблестроения и снабжения вице-адмирала В.П. Верховского был заключен контракт на постройку крейсера водоизмещением 5900 тонн.

В соответствии с контрактом фирма должна была построить крейсер за 3,78 млн рублей (8,2 млн германских марок) без стоимости вооружения и сдать его специальной приемной комиссии через 23 месяца со дня подписания контракта. Вся сумма делилась на 10 равных платежей и подлежала выплате по мере постройки корабля. За невыполнение условий контракта предусматривались штрафные санкции, причем штрафы за недобор скорости значительно превышали штрафы за невыполнение сроков сдачи. Так, например, в случае развития крейсером средней скорости менее 21, но более 20 узлов с фирмы удерживалось 25 % суммы оплаты, а за просрочку в сдаче – 1 % за каждый месяц опоздания. Если бы скорость на испытаниях была меньше 20 узлов, то Морское министерство могло вообще отказаться от корабля.

Что же представлял собой завод «Германия», которому было доверено построить бронепалубный крейсер для российского флота?

Предприятие было основано в 1825 году в виде небольшой машиностроительной мастерской, к которой в 1836 году были присоединены котельная и литейная мастерские, и весь завод перенесен в Тегель, близ Берлина.

До 1871 года фирма вовсе не занималась судостроением, а строила преимущественно небольшие машины и котлы. В 1871 году фирма приобрела в Гаардене напротив Киля (на северо-западном берегу Кильской бухты) небольшую верфь «Норддойче верфь», основанную в 1865 году. В 1880 году был куплен участок площадью 60 000 кв. м и построено пять открытых стапелей для постройки судов средней величины, преимущественно военных. С 1882 года завод именуется «Шифф унд машиненбау А.Г. Германия». Но дела общества, главным образом по причине отсутствия значительного оборотного капитала и относительно слабого оборудования, шли относительно вяло.

В 1896 году известная пушечная и сталелитейная фирма «Фридрих Крупп» в Эссене арендовала завод на 25 лет, а в 1902 году купила его и верфь переименовали в «Фридрих Крупп А.Г. Германиенверфь».

В 1900 году число рабочих достигало 2600 человек, к 1908 году число их возросло до 5000 человек.

До 1901 года завод «Германия» строил машины для своих кораблей в Тегеле около Берлина. Стальные конструкции и броню он получал с головного предприятия Круппа в Эссене.

Фирма Ф. Круппа, имевшая в своем распоряжении колоссальные денежные средства, построила и оборудовала сразу такой судостроительный завод, который превзошел все существовавшие германские верфи. Затраты фирмы Круппа на переустройство завода с расширением его территории составляли около 10 млн марок за 2–3 года.

К 1908 году участок, занимаемый заводом, занял площадь в 235 тыс. кв. м, имея береговую линию в 800 м, застроенная площадь – 80 тыс. кв. м.

Территория завода делилась городской улицей на две части: судостроительную – на нижнем прибрежном участке и литейно-котельную с рабочим городком – на верхнем участке за улицей.

На заводе имелось 13 стапелей: три открытых для малых судов и миноносцев, общей площадью 50 × 75 м, и четыре покрытых шатрами железной решетчатой конструкции, с остеклением и потолочными мостовыми электрическими кранами, по два на каждый стапель. Длина

покрытых стапелей 115, 125, 135 и 150 м, ширина двух – 26 м и двух – 30 м. Вдоль стапелей под арками решетчатых столбов проложены рельсовые пути для вагонеток. Стапели бетонные, с короткими подводными частями, огражденными дамбами и снабженными батопортами. Наконец, имеются еще три открытых стапеля с железными эстакадами для передвижения электрических 3-т кранов, длиной от 160 до 225 м, позже был построен отдельный эллинг для подводных лодок.

К главным стапелям с тыла примыкала двухпролетная судостроительная мастерская (45 × 138 м) с четырьмя 3-тонными электрическими кранами и рельсовыми путями вдоль всей мастерской.

При этом продольные краны эллингов могут доходить до самых мостовых кранов мастерской и принимать с них материалы непосредственно.

Полная площадь мастерских завода составляла 23 460 кв. м. Число дыропробивных станков и ножниц – 32. Всего станков 840. Число электромоторов к станкам – 260. Число электрических кранов – 78 общей грузоподъемности до 750 т.

К судостроительной мастерской примыкал разбивочный плаз, рабочие плазы с нагревательными печами для листов и угольников и судостроительная кузница.

Склад стальных листов примыкал сзади к судостроительной мастерской, циркулярный кран, описывающий дугу над складом стали, подавал листы прямо к кранам судостроительной мастерской.

На прибрежном участке располагались также машиносборочная с токарной и кузницей для меди (до 400 станков новейших типов), помещение для испытания машин и материалов, слесарная с 40-т катучим краном – траввелером для подачи броневых плит, молотовая кузница для машиностроительных целей и др. мастерские.

В глубине верхнего участка имеется литейная площадью 9600 кв. м с двумя кранами, полным оборудованием и производительностью 14 т чугуна и 2,5 т другого металла в час.

К улице выходила котельная мастерская, светлая, с современным оборудованием, оснащенная гидравлическими и пневматическими инструментами.

Для освещения завода имелось 450 дуговых ламп и 4400 ламп накаливания. Вся территория завода была покрыта густой сетью широко- и узкоколейных дорог.

Завод не имел специального бассейна для достройки судов, взамен этого он использовал часть Кильской бухты, далеко врезающейся в материк и достаточно глубокой вдоль заводской береговой полосы, чтобы дать возможность самым большим спущенным со стапеля судам пришвартоваться и заканчиваться постройкой, пользуясь береговыми кранами. На набережной имелись береговые краны в 15, 30, 40 и 150 т.

Недостатком фирмы «Германия» явилось то, что управление заводом находилось не в руках одного энергичного и заинтересованного в прибылях человека, как, например, Ч. Крампа – главы завода, строившего «Варяг», а в руках целой комиссии из пяти директоров – по кораблестроению, по машиностроительной части, по коммерческому ведению дела, по юридическим вопросам и, наконец, по общим вопросам.

До заключения контракта с русским Морским министерством фирма «Германия» построила для германского флота броненосец береговой обороны «Зигфрид» (1888–1890), броненосец «Верг» (1890–1893), броненосный крейсер «Кайзерин Августа» (1890–1892), три бронепалубных крейсера и три миноносца.

Одновременно с «Аскольдом» строился броненосец «Кайзер Вильгельм дер Гроссе» (1898–1901). Строившиеся в 1897–1901 гг. крейсера «Газелле», «Нимфа» и «Амазон» имели вдвое меньшее, чем крейсер для России, водоизмещение.

В дальнейшем завод «Германия» строил линейные корабли (потом и дредноуты), большие и малые крейсера, миноносцы подводные лодки, грузовые и пассажирские пароходы. Для

России завод в 1902–1907 гг. построил подводные лодки «Форель», «Карп», «Карась» и «Камбала», а в 1905–1907 гг. – минные крейсера (эсминцы) «Всадник» и «Гайдамак».

Завод построил половину миноносцев и эсминцев для германского императорского флота. Он же строил эсминцы и подводные лодки для кригсмарине. В 1945 году предприятие прекратило свою деятельность.

Следует отметить то обстоятельство, что одновременно (в 1898–1900 гг.) на другой германской верфи – «Вулкан» в Штеттине для японского флота был построен броненосный крейсер «Якумо» – основной противник «Аскольда» в бою 28 июля 1904 года.

Заказ крупного корабля для России руководство акционерного общества «Германия» рассматривало как престижный и в рекламных целях старалось построить крейсер быстрее и лучше конкурентов. Поэтому работы на верфи начались 24 октября 1898 года, когда в Киль прибыла со сталелитейного завода в Эссене первая партия металла для корабельных конструкций, то есть до утверждения подробных чертежей заказчиком, т. е. МТК. На заводе в Тегеле приступили к изготовлению котлов и паровых машин.

Морской агент в Германии лейтенант А.К. Полис сообщил в Главный морской штаб, что к 1 ноября 1898 года киль крейсера был уже готов на всю длину, выставлена  $\frac{1}{3}$  шпангоутов и начата сборка фундаментов машин. Однако в МТК обнаружили в присланных за месяц до этого чертежах много недостатков, а расчеты прочности и остойчивости в проекте вообще отсутствовали. Поэтому для решения всех вопросов 29 декабря в Петербург приехали директора фирмы – они же авторы проекта: Раухфус (по корпусу) и Шульц (по механической установке). Специалисты МТК рассчитывали на то, что в проект могут быть внесены существенные изменения. Но этого не произошло, так как днище было уже готово, шпангоуты доведены до броневой палубы, установлены четыре пояса наружной обшивки. Немцы, несмотря на настоятельные требования русской стороны, категорически отказались делать полубак, чтобы не демонтировать уже собранные конструкции, и из опасения получить дифферент на нос. МТК вынужден был согласиться, хотя это и снижало мореходность корабля. В результате дебатов приняли компромиссное решение – носовую надстройку удлиннили в нос и подняли на нее баковое (погонное) 152-миллиметровое орудие. Оказалось, что в проекте по сравнению с эскизным чертежом количество поперечных водонепроницаемых переборок сокращено с 16 до 12 и двойное дно осталось только в машинных и котельных отделениях. Двойное дно было восстановлено по всей длине корабля, но число переборок увеличить было уже невозможно – пришлось бы заново перепланировать все внутренние помещения. Здесь МТК пришлось уступить, но комитет все же настоял на целом ряде позиций: после упорного сопротивления фирма согласилась на бортовые скуловые кили, продольные переборки под броневой палубой на протяжении машинных и котельных отделений, рассредоточение бортовых 152-мм орудий, утолщение в некоторых местах палуб и ряд других. Морскому министерству пришлось дополнительно заплатить за применение сталеникелевой крупновской брони, так как это не было своевременно включено в контракт.

Стремясь обеспечить контрактную (23 уз.) скорость, завод пошел по пути зауживания и облегчения корпуса. При большей длине по КВЛ (130 м), чем у «Варяга» (127,9 м), и немногим меньшей, чем у «Богатыря» (132,4 м), он имел меньшую ширину – 15 м (15,85 м у «Варяга» и 16,46 м у «Богатыря»). При этом остойчивость, зависящая от ширины, не была оговорена в контракте, поэтому МТК в 1900 г. настоял, чтобы контрактное значение метацентрической высоты (0,957 м при нормальном запасе угля и 0,86 м при с полным запасом) было гарантировано фирмой. Для этого ГУКиС должно было заключить с ней дополнительный договор. МТК пришлось вести борьбу за повышение прочности корпуса, напряжения в котором по первоначальному проекту чуть ли не вдвое превосходили допускаявшиеся по нормам русского флота. Однако завод, форсируя постройку корабля по этому облегченному варианту, поставил заказ-

чика перед свершившимся фактом и вынудил МТК отказаться от усиления связей, прежде всего днища. Уже на предварительных испытаниях в 1901 году облегчение корпуса дало о себе знать сильной вибрацией.

Много споров вызвал вопрос о количестве дымовых труб. В ходе проектирования было изменено количество котельных отделений. В дополнение к восьми котлам в четырех котельных отделениях установили девятый в отдельном котельном отделении. Поэтому появилась пятая, более тонкая, труба. Кораблестроительный отдел МТК требовал сократить их число, чтобы уменьшить площадь цели во время боя и уваливание крейсера под ветер из-за большой парусности труб и носовой части. Директор фирмы по механической части инженер Шульц категорически отказался убрать хотя бы одну трубу, даже самую тонкую – переднюю. Он доказывал, что это приведет к снижению скорости на один узел. Его поддержал механический отдел МТК, и корабль остался пятитрубным – единственным в русском флоте (во Франции шесть броненосных крейсеров, построенных в начале XX века, имели по шесть труб, в Италии два броненосца также имели шесть труб). Флотские остряки называли «Аскольд» и фабричными трубами, и пачкой папирос.

Так как в Киле полным ходом продолжались работы на стапеле, то после упорных споров по каждому пункту спецификации и чертежам МТК 19 января 1899 года вынужден был одобрить проект с 55 пунктами замечаний и дополнений. Первоначально предложенное водоизмещение крейсера 5000 т к моменту утверждения спецификации МТК возросло до 6000 т, считая 710 т нормального запаса угля.

Однако в утвержденном проекте были упущены некоторые важные вопросы: у крейсера отсутствовала ходовая рубка, хотя на всех русских крейсерах, даже легких, они имелись. Отсутствовала теплоизоляция жилых помещений, верхняя палуба покрывалась линолеумом, а не деревом, и т. д. Ряд этих вопросов пришлось решать уже в ходе строительства крейсера.

3 декабря 1898 года в Киль прибыл капитан 2-го ранга Н.К. Рейценштейн, назначенный наблюдающим за постройкой крейсера (как правило, наблюдающий за постройкой корабля назначался затем его командиром). Николай Карлович был опытным офицером и моряком. Окончив в 1875 году Морской корпус, а затем Минные офицерские классы, он в качестве минного офицера служил на клипере «Джигит», фрегате «Князь Пожарский», крейсере «Адмирал Корнилов». Он служил флагманским минным офицером эскадры Тихого океана и практической эскадры Балтийского моря, командовал миноносками и миноносцами, канонерской лодкой «Ёрш» и транспортом «Европа». 11 апреля 1899 года Н.К. Рейценштейн был произведен в капитаны 1-го ранга.

В помощь Н.К. Рейценштейну были назначены старший инженер-механик П. Алексеев, наблюдающий за постройкой механизмов, и младший судостроитель Э.Р. де Гроffe, контролировавший постройку корпуса корабля.

Администрация фирмы создала благоприятные условия для работы наблюдающих за постройкой. «Показывают мне решительно все и по моей просьбе с удовольствием дают разъяснения», – докладывал Н.К. Рейценштейн. Работы на стапеле велись быстро, но без ущерба качества – «точно, прочно и аккуратно настолько, что большей аккуратности и требовать нельзя».

Члены комиссии не только придирчиво контролировали соблюдение фирмой контракта и спецификации, но и вносили много предложений по усовершенствованию крейсера, его внутреннего устройства и механизмов.

21 декабря 1898 года крейсеру было присвоено имя. В этот день управляющий Морским министерством адмирал П.П. Тыртов положил перед Николаем II список кораблей, составленный офицерами ГМШ. Император должен был выбрать из него названия для новых броненосцев и крейсеров Российского императорского флота. Отвергнув «Северный орел», «Илья Муромец», «Кастор», «Полкан», «Олаф», «Оливуца», царь дописал несколько имен, и затем

утвердил окончательные названия. Так одновременно получили названия броненосцы «Цесаревич», «Победа», «Ретвизан», крейсера «Баян», «Аскольд», «Богатырь», «Варяг» и «Новик». 11 января 1899 года всех их зачислили в списки флота. Имя «Аскольд» получил крейсер, строившийся в Киле.

Аскольд (? – 882 г.) – легендарный киевский князь, совершивший в 866 и 867 годах походы на Византию. Убит в Киеве новгородским князем Олегом.

Первый корабль, носивший имя князя, – винтовой фрегат «Аскольд» был построен в Новом адмиралтействе С.-Петербурга в 1852–1857 годах, вошел в состав Балтийского флота. Он участвовал в изучении морей Дальнего Востока. В 1861 году фрегат исключили из списков флота.

В 1862–1864 годах на Охтенской верфи С.-Петербурга был построен винтовой корвет «Аскольд», вошедший в состав Балтийского флота. Корвет снискал славу самого быстрого и самого красивого корабля русского флота. Как и первый «Аскольд», корвет участвовал в изучении морей Тихоокеанского бассейна. В 1872–1878 годах им командовал П.П. Тыртов, с 1896 года – управляющий Морским министерством (при его правлении строился крейсер «Аскольд»). В 1891 году корвет был выведен из боевого состава.

Третий корабль с этим именем – крейсер 1-го ранга – зачислили в списки флота 11 января 1899 года, причем официальная закладка состоялась лишь через полгода, 8 июля.

К началу марта 1899 года корпус «Аскольда» был доведен до броневой палубы по всей длине корабля, продолжалась установка и клепка листов наружной обшивки и подстилки под броневую палубу, установлены форштевень, ахтерштевень и скуловые кили. На заводе в Тегеле заканчивали отливку всех 12 цилиндров главных паровых машин. Первая партия броневых плит для скосов броневой палубы над машинно-котельными отделениями успешно прошла испытания стрельбой в Эссене.

К началу апреля на стапель было выставлено уже 570 т металлических конструкций корпуса, что давало фирме право на получение очередного платежа. Началась установка броневых плит. И тут произошло одно из непредвиденных событий, замедливших темп работ.

Вечером 17 апреля на верфи из-за короткого замыкания на электростанции возник пожар. Для его тушения были задействованы все пожарные средства завода города и стоящих на рейде судов. Удалось остановить распространение огня в сторону строящихся кораблей. Пожарные работали всю ночь и следующий день. В результате пожара сгорело здание, в котором находились судостроительная, малярная и такелажная мастерские и такелажный склад. В конторе наблюдающего за постройкой корабельного инженера Э.Р. де Грофе, где размещались и немецкие инженеры, сгорели все рабочие чертежи «Аскольда». К счастью, оставалось еще два экземпляра.

При пожаре пострадали сверлильные станки, и отверстия в стальных листах и броневых плитах пришлось сверлить вручную. Темп работ резко замедлился. Фирма обратилась к управляющему Морским министерством с ходатайством о продлении срока постройки крейсера на два месяца из-за случившегося большого пожара. По этому поводу началась длительная переписка.

8 июля 1899 года без торжественной церемонии произошла официальная закладка «Аскольда». Также без торжественной церемонии в 1899 году закладывались и другие корабли, строившиеся на иностранных верфях: броненосцы «Цесаревич» и «Ретвизан», крейсера «Баян», «Варяг» и «Богатырь». На заводах Петербурга при торжественной закладке крупных кораблей присутствовали император или генерал-адмирал. Так, 23 мая 1897 года были заложены однотипные крейсера «Паллада», «Диана» и «Аврора». На торжествах присутствовал великий князь генерал-адмирал Алексей Александрович, а 11 мая 1900 года в церемонии закладки броненосца «Император Александр III» участвовал император Николай II и члены императорской фамилии.

К килю крейсера была прикреплена закладная доска – серебряная прямоугольная пластина размерами 130 × 102 мм с закругленными углами и графическим орнаментом по краю, из серебра. На лицевой стороне сверху – гравированный силуэт крейсера и, ниже, – надпись: «Крейсерь 1-го ранга “Аскольд”. Заложен 8-го июля 1899 года на заводе “Германия” въ Киле»; на оборотной стороне: «При Управлении Морским Ведомством Его Императорского Высочества Государя Великого Князя Генерал-Адмирала Алексея Александровича и при Управляющем Морскимъ Министерствомъ Вице-Адмирале Тыртове въ присутствии Командира Крейсера Капитана 1-го ранга Рейценштейнъ и младшего Судостроителя Де-Грофе».

В ноябре 1899 года руководство фирмы обратилось в Морское министерство с просьбой считать контрактный срок постройки (23 месяца) с 23 марта 1899 года, т. е. со дня отправки из Петербурга утвержденных чертежей и с учетом отсрочки на два месяца из-за пожара на верфи, установить срок сдачи крейсера 23 апреля 1901 года. Управляющий Морским министерством утвердил срок сдачи 5 апреля 1901 года, вычтя 18 дней за счет опоздания фирмы с представлением чертежей машин, с чем директорам фирмы пришлось согласиться.

Еще за полгода до спуска корабля на воду между Килем, Берлином, Петербургом и Царским Селом начался обмен запросами и указаниями по поводу церемониала спуска и участия в нем высокопоставленных лиц. В Петербурге спуск крупных кораблей превращался в праздник для всего города. Стапель или эллинг украшались государственными флагами, на Неве вставали корабли, поднимавшие флаги расцветивания. На завод прибывали члены императорской семьи и многочисленные гости. В воду корабль входил под гром артиллерийского салюта с кораблей, стоявших на Неве. Например, на спуске крейсера «Аврора» присутствовал сам император Николай II.

28 августа 1899 года Николай II распорядился спуск крейсера «Аскольд» произвести без особого церемониала, так как до принятия в казну он не считался русским военным кораблем.

9 сентября 1899 года Н.К. Рейценштейн и другие русские офицеры представлялись Николаю II, прибывшему с семьей в Киль на яхте «Полярная звезда». Императорская чета направлялась в Дармштадт – родной город императрицы Александры Федоровны (урожденная принцесса Алиса Виктория Елена Луиза Беатриса Гессен-Дармштедтская).

28 декабря 1899 года Н.К. Рейценштейн доложил в ГМШ, что «Аскольд» будет готов к спуску к 15 февраля 1900 года. Однако спуск пришлось задержать, так как кайзер Вильгельм II выразил пожелание, чтобы спуск русского крейсера произошел 2 марта, в день крестин новорожденного принца, сына Генриха Прусского (Генрих Альберт Вильгельм, принц Прусский, будущий гросс-адмирал германского флота) во дворце в Киле.

Тем временем продолжалась подготовка крейсера к спуску. Корпус окрасили, проверили чеканку швов обшивки, герметичность кингстонов и клапанов в подводной части, установили дейдвудные трубы, кронштейны гребных валов, сами гребные валы с винтами. Был установлен и руль. Прошло освидетельствование спусковое устройство.

На стапеле рядом с носовой оконечностью корабля построили специальный павильон для гостей, украшенный русскими и германскими флагами. Наконец наступило 2 марта – торжественный день спуска. Из Петербурга приехал хор певчих, а из Берлина – священник русской миссии протоиерей А. Мальцев.

Морякам крейсера протоиерей пожелал «тихое, мирное, безмятежное плавание», чтобы, «исполнив вверенный им долг, свято здравы и веселы возвратились в свой дом». Под звуки оркестра германского флота корпус крейсера благополучно сошел со стапеля. Вечером командир и офицеры крейсера были приглашены на прием во дворце принца Генриха, где на торжествах присутствовал и сам германский император.

9 марта 1900 года капитан 1-го ранга Н.К. Рейценштейн был награжден прусским орденом Красного орла 2-й степени.

После спуска «Аскольд» был подведен к достроечной стенке завода под краны. Началась достройка корабля на плаву. Котлы и главные машины поступали с завода в Тегеле в собранном виде. При этом оказалось, что люки над носовыми котельными отделениями для погрузки котлов оказались слишком узки. Погрузить через них котлы было невозможно, а на палубах уже собрали некоторые устройства, и их пришлось бы разбирать вместе с палубами. Решено было снять палубный настил над одним из котельных отделений и перетаскивать котлы из одного отделения в другое. Инженеры фирмы произвели расчеты, показавшие, что сложнейшая операция по перемещению громоздких котлов весом по 39 т более выгодна, чем разборка палуб над всеми котельными отделениями.

Фирма форсировала постройку: увеличилось число рабочих, продолжительность рабочего дня доходила до 20 часов. Все лето на крейсере шла работа по монтажу главных машин, вспомогательных механизмов и котлов. Устанавливались на места (после предварительных испытаний гидравлическим и паровым давлением) трубы главного паропровода. К осени все машины и котлы были установлены, палубы заклепаны и прочеканены, началось оборудование кают и других помещений на батарейной палубе. Осенью установили дымовые трубы, крейсер приобретал законченный вид.

Н.К. Рейценштейн считал, что постройка могла бы идти еще успешнее, если бы работы велись по-иному. В своем донесении о состоянии работ по постройке крейсера к 15 февраля 1901 года он пишет: «За последнее время, стремясь исключительно к постройке к сроку, все идет наспех, мастеровых работает много, а контроль за ними слаб, между тем сами мастеровые тоже слабоваты, так что часто сделанное вчера – сегодня надо переделывать». Руководивший постройкой корабельный инженер при такой спешке, несмотря на старания, не мог уследить за всем, не имея достаточного числа опытных указателей<sup>1</sup>. Большую помощь в этом ему оказывали русские наблюдающие офицеры. Все их указания, как правило, сразу же выполнялись, негодное – переделывали, хотя не всегда охотно.

Орудия, части механизмов, мебель грузились неаккуратно малоопытными такелажниками. Погруженные раньше необходимости предметы, мебель мешали клепке, чеканке швов. Мебель при этих работах портилась. Так, часть из погруженных на батарейную палубу командных шкафов пришла в негодность, была забракована. Вместо испорченной мебели пришлось заказывать другую. Ознакомившись с донесением, управляющий Морским министерством делает пометку на полях: «То же значит, что и у нас в казенных Адмиралтействах». Было предложено применять металлическую мебель, которая была установлена на «Варяге» и «Ретвизане». Фирма обратилась к Ч. Крампу с просьбой прислать образцы мебели, но американец отказал. Н.К. Рейценштейн снова предложил отдалить срок сдачи, чтобы повысить качество работ. В создавшемся же положении оставалось только усиленно все контролировать.

Прибывающая из России команда «Аскольда» была расписана по своим заведованиям. Корабельные офицеры и инженеры все рабочее время проводили на крейсере, следя за работами, и благодаря постоянному их наблюдению замечалось много требующего исправления или замены. Обращение с готовыми прибывшими механизмами и оборудованием оставляло желать много лучшего.

Поскольку на заводе не было хороших складских помещений для хранения прибывших из России орудий, механизмов и оборудования, по требованию Н.К. Рейценштейна был построен временный достроечный сарай, в который и складывалось все прибывающие на завод оборудование. Однако складировалось все без надлежащего присмотра, ломалось и приходило в негодность (было поломано много беседок для патронов). Все это пришлось делать заново.

---

<sup>1</sup> Указателями в русском судостроении, не имевшем среднего звена техников, назывались первые помощники инженеров – строителей. Указатели выбирались из числа наиболее грамотных, опытных и знающих рабочих, осуществлявших непосредственный контроль за ходом и качеством работ.

Хозяйственная часть на заводе совершенно отсутствовала. «По такому ходу дела очень трудно определить срок готовности, но фирма все же рассчитывает, что сдаст крейсер к сроку, т. е. в апреле, – писал Н.К. Рейценштейн. Сам же он считал, что крейсер будет готов не раньше конца июня. Однако, прочитав рапорт Н.К. Рейценштейна, управляющий Морским министерством П.П. Тыртов не разрешил переносить срок готовности крейсера.

Стремясь выдержать контрактный срок, завод многое делал наспех, и добиться исправления многочисленных недоделок удавалось лишь благодаря настояниям МТК, внимательному надзору наблюдающего корабельного инженера де Грофе и бдительности экипажа.

Прибывавшая партиями из России команда вместе с офицерами не чувствовала себя гостями на заводе. Все рабочее время команда проводила на корабле. Офицеры вникали в материалы проекта и ход постройки, изучали тактико-технические характеристики своего будущего корабля. Спустя год после спуска на воду внешне крейсер выглядел почти готовым: среди множества кораблей в Киле он выделался своими пятью изящными тонкими трубами. На свои места установили 152-миллиметровые орудия, мостики, мачты. Внутри же продолжалась напряженная работа по подготовке механизмов к швартовным испытаниям машин.

Наконец, швартовные испытания были успешно завершены, и 11 апреля 1901 года «Аскольд» первый раз вышел в море. Начались заводские ходовые испытания. Все механизмы и котлы обслуживала заводская сдаточная команда, поскольку всю ответственность за корабль до его приема в казну нес завод «Германия». В этот день из-за неисправности питательных помп не удалось поднять давление пара выше 14 атм., тем не менее крейсер развил скорость 18,25 узла, что для первого выхода было не так уж и плохо. Через пять часов испытаний была замечена убыль воды в трех котлах, а вслед за тем в каждом из этих котлов разорвалось по одной трубке. Пары в них немедленно прекратили. Испытания пришлось прекратить и вернуться в Киль. Во избежание возможных недоразумений, русские офицеры и команда в обслуживании механизмов не участвовали.

Члены наблюдающей комиссии обратили внимание на сильную вибрацию. По их требованию начались работы по подкреплению мостика, хотя инженеры фирмы считали вибрацию не выходящей за пределы, свойственные быстроходным кораблям.

Пока крейсер готовился ко второму выходу в море, в Петергофе решалась его дальнейшая судьба. Туда управляющий Морским министерством П.П. Тыртов привез доклад с предложением о составе русских морских сил на Дальнем Востоке. После утверждения генерал-адмиралом Алексеем Александровичем и Николаем II доклад стал именоваться «Петергофской программой». В соответствии с ней «Аскольду» в 1902 году надлежало отправиться на Дальний Восток вместе с броненосцами «Ретвизан», «Победа», крейсерами «Баян», «Богатырь», «Паллада», «Диана», «Боярин» и пятью миноносцами.

23 мая крейсер вновь вышел на заводские испытания, на которых заводские специалисты надеялись достичь контрактной скорости. Но машины работали со стуком, по сравнению с первым выходом значительно увеличилась вибрация корпуса, особенно в корме в районе гребных винтов.

Сильной вибрацией дала о себе знать облегченность корпуса. Как сообщал наблюдавший за постройкой корабля его первый командир капитан 1-го ранга Н.К. Рейценштейн, «дрожание корпуса в корме около боковых винтов очень сильное, при ходе от 110 оборотов и выше листы наружной обшивки прямо дышат». Вибрация достигала максимума при 95–115 оборотов винта в минуту и при дальнейшем увеличении частоты вращения уменьшалась.

Русские специалисты потребовали прекращения выходов в море, тщательного осмотра подшипников и устранения причин стука. Пришлось перебирать подшипники и произвести тщательный осмотр механизмов. К началу июня 1901 года машины были перебраны, осмотрены и исправлены в соответствии с замечаниями наблюдающих.

Пока происходила ревизия подшипников и выяснялись причины вибрации корпуса, решался и ряд организационных вопросов. До начала официальных испытаний подводную часть крейсера необходимо было очистить и покрасить в доке. В Киле свободного дока не оказалось, и завод-строитель предложил использовать док фирмы «Блом унд Фосс», находившийся в Гамбурге. Но для перехода требовалось застраховать корабль, который, с одной стороны, был на ходу, а с другой – еще не был принят в состав русского флота. Для страхования крейсера на время перехода из Киля в Гамбург и обратно немецкое страховое общество, имевшее договор с заводом «Германия», потребовало, чтобы корабль шел под немецким коммерческим флагом под командованием немецкого же шкипера. В то же время Главный морской штаб предписывал командиру поднять флаг русского торгового флота. После обмена телеграммами управляющий Морским министерством П.П. Тыртов разрешил переход туда и обратно под немецким коммерческим флагом.

Во время следующего выхода, 9 июня, машины работали значительно лучше, и Н.К. Рейценштейн согласился на переход в Гамбург. К этому времени крейсер был готов к испытаниям по механической части, но задерживали работы в артиллерийских погребах. Чтобы ускорить окончание постройки и приемку корабля, прибывший в Киль помощник инспектора кораблестроения Н.Е. Титов предложил изменить программу приемных испытаний, разделив ее на два этапа. На первом этапе провести ходовые испытания и приемку механизмов и систем, продолжая работы в погребах, на втором – испытать и принять погреба. Н.К. Рейценштейн доложил об этом в Петербург и сразу же получил разрешение.

К 12 июня завод закончил замену труб паропроводов, и «Аскольд» направился по Кильскому каналу в Гамбург. Администрация канала обеспечила беспрепятственный переход корабля. Движение всех судов по каналу было прекращено, все мосты заранее разводились. Вел корабль сам начальник лоцманской службы канала. 14 июня «Аскольд» ввели в плавучий док фирмы «Блом унд Фосс» в Гамбурге. 21 июня работы по очистке и покраске подводной части были завершены, и крейсер вышел из дока.

Обратно в Киль крейсер отправился вокруг полуострова Ютландия Северным морем и Датскими проливами – руководство завода хотело опробовать крейсер при более продолжительном плавании в открытом море. В Северном море «Аскольд» шел под двумя машинами со скоростью 15 узлов. Вибрация при этом была незначительная, но при перекладке руля на какой-либо угол заметно увеличивалась. Устройство разобщения линии вала среднего винта оказалось крайне неудачным. Чтобы ввести в действие среднюю машину, потратили 1,5 часа. При трех работающих машинах, вибрация усиливалась, и особенно она ощущалась в носовой части.

23 июня «Аскольд» ошвартовался на своем месте у стенки верфи в Киле. Это плавание, по оценке командира, дало хорошую практику рулевым, причем наши рулевые лучше управляли крейсером по сравнению с заводскими (что признали сами немцы). До этого перехода существовало опасение, что из-за большой площади пяти труб крейсер при боковом ветре будет сильно сносить и кренить. На практике при 4-балльном ветре крена и значительного бокового дрейфа не наблюдалось. Главные машины на переходе работали лучше, чем на предыдущих выходах.

Н.К. Рейценштейн докладывал в ГМШ, что завод крайне грязно содержит корабль, а за время пребывания в доке, когда на крейсере жило до 200 человек рабочих, «батареинная палуба и трюмы пришли в невозможный вид». Наблюдая два года на верфи, в каком состоянии сдаются корабли, командир русского крейсера потребовал от администрации фирмы до начала приемных испытаний произвести полную очистку и приборку корабля, а после испытаний – окончательную окраску и замену пришедшего в негодность линолеума.

24 июля приемная комиссия в составе 16 человек под председательством командира крейсера капитана 1-го ранга Н.К. Рейценштейна собралась на «Аскольде» и приступила к

официальной приемке, которая продолжалась до 6 января 1902 года. Комиссия начала работу с тщательного осмотра корпуса и удостоверилась в его соответствии чертежам и спецификациям, а также всем изменениям и дополнениям, внесенным в проект в ходе постройки. Затем начались испытания вспомогательных механизмов систем и устройств крейсера.

25 июля крейсер выходил в море на пробу машин для притирки подшипников, но их подгонка была неудовлетворительной, пришлось вернуться в Киль.

28 июля провели испытание стрельбой артиллерийских установок. Стрельба из 152-миллиметровых орудий выявила недостаточную прочность конструкций мостиков, рубок, надстроек, получивших повреждения. Получили повреждения двери, иллюминаторы, плафоны, вылетели стекла двух носовых прожекторов. Стрельба их кормовых бортовых орудий под углами к диаметральной плоскости, меньшими 30°, грозила серьезными разрушениями надстройки.

Пришлось усилить чрезмерно легкие переборки, на которые опирались фундаменты орудий, и установить дополнительные подкрепления, а также существенно ограничить безопасные углы обстрела орудий. МТК согласился с выводами приемной комиссии и отметил, что многие повреждения произошли вследствие «жидкости надстроек на верхней палубе».

В результате всех переделок масса корпуса крейсера составила 3058 т (вместо 2972 т по проекту), а главные механизмы и котлы (без воды в них) оказались легче – 1130 т (вместо 1270 т). Зато почти на 50 т увеличилась масса артиллерийского вооружения и боеприпасов. В итоге нормальное водоизмещение составило 6135 т, а с полным запасом угля (1066 т) – 6237 т; соответствующая этой нагрузке метацентрическая высота – 0,88 м.

Перед официальными испытаниями корабль 19 августа вышел на предварительную пробу машин. Они развили мощность 21 200 л.с., что обеспечило скорость 23,25 уз. В течение трех часов было совершено 10 пробегов при 4-балльном ветре. Средняя скорость составила 21,85 уз. Комиссия нашла возможным допустить корабль к официальным испытаниям, после исправления мелких неисправностей.

6 сентября «Аскольд» вышел на официальные испытания на Данцигскую мерную милю. Предстояло развить наибольшую контрактную скорость (23 узла) и определить число оборотов машин при этой скорости. Водоизмещение крейсера составляло 5950 т. Завод предоставил для испытаний отборный свежий кардиффский уголь и самых опытных кочегаров. Погода не благоприятствовала испытаниям – дождь, пасмурно, временами находил туман, состояние моря 2 балла, ветер – 3 балла, температура воздуха +11° С. При водоизмещении 5950 т, средней осадке 6,22 м средняя скорость четырех пробегов по две мили составила 23,39 уз., а средняя мощность 19 601 л.с. (на 600 л.с. превзошла контрактную). Максимальная же скорость превысила 24 узла. Входные люки кочегарок на испытании держали открытыми, и котлы работали на естественной тяге. Усилия кораблестроителей и механиков были вознаграждены – контрактная скорость достигнута. Паровые машины работали исправно, и все было бы хорошо, если бы не стук в подшипниках и слегка «парившие» сальники цилиндров. Теперь предстояло подтвердить достигнутую скорость на двух непрерывных шестичасовых испытаниях механизмов на полную мощность. Причем какой-либо ремонт между пробегами не допускался.

Несмотря на ряд неполадок, затягивающих испытания, Н.К. Рейценштейн отмечал в рапорте в ГМШ, что «с каждым разом машины улучшаются, сам крейсер – вполне хороший корабль» и «заданной ему задаче удовлетворяет». Продолжительная доводка машин, по мнению Н.К. Рейценштейна, объяснялась отсутствием опыта испытаний у инженеров и рабочих фирмы. «И при всем желании сделать хорошо, без указки обойтись не могут, что сама фирма осознала, но, к сожалению, поздно». Дело в том, что в Германии существовал порядок, по которому частные судостроительные заводы только строили корабль, а его испытания, доводку механизмов и вооружения проводили казенные адмиралтейства.

15 и 17 сентября у острова Борнхольм состоялись 6-часовые испытания. Средняя скорость составила соответственно 23,59 и 23,83 узла, максимальная – 23,98 и 24,01 узла при максимальной мощности 21 100 и 20 885 л.с.

Еще в марте 1900 года председатель МТК вице-адмирал И.М. Диков, рассматривая контрактные чертежи «Аскольда», обратил внимание на очень низкие мачты крейсера. В результате Н.К. Рейценштейн получил приказание обсудить с фирмой Круппа вопрос об увеличении высоты рангоута. Через некоторое время чертежи новых мачт были готовы, но фирма настолько боялась штрафов за недостижение контрактной скорости, что настояла на отсрочке установки высоких мачт после испытаний.

Довольно долго Н.К. Рейценштейну пришлось вести переписку с МТК по поводу сооружения ходовой рубки на верхнем мостике, на крыше боевой рубки. В ходовой рубке он предлагал разместить штурвал, путевой магнитный компас и стол для ведения прокладки. В проекте, представленном фирмой и утвержденном МТК, никакой рубки здесь не предусматривалось. Командир, вахтенный офицер и рулевой должны были стоять на мостике в любую погоду открытые всем ветрам. На миноносцах того времени водоизмещением 200–350 т это было обычным явлением. Но они, как правило, совершали кратковременные переходы между портами в хорошую погоду. Крейсер же предназначался для продолжительных плаваний в открытом море. Уже первые выходы «Аскольда» на испытания показали необходимость устройства закрытой ходовой рубки, и командир обратился в МТК за разрешением сделать дополнительный заказ фирме, тем более что на всех русских крейсерах, даже легких, имелись ходовые рубки. Дожди, ветры и штормовые брызги не беспокоили специалистов МТК в кабинетах, поэтому они ответили отказом, ссылаясь на то, что установка рубки на верхнем мостике крейсера «несомненно отзовется как на его остойчивости, так и на переуглублении». Тем не менее настойчивость первого командира крейсера победила, и рубка была построена. Последующие командиры и офицеры «Аскольда» воспринимали ее как должное.

Немало усилий пришлось приложить, чтобы убедить завод подкрепить обшивку в корме и установить в кормовом машинном отделении 6 пиллерсов. Из-за «трясения» невозможно было пользоваться компасами, и даже после работ под руководством заведующего компасной частью на флоте лейтенанта Н.Н. Оглоблинского их показания нельзя было считать надежными.

После исправления небольших неисправностей 3 ноября крейсер вышел на дополнительные испытания в Кильскую бухту. Машины работали плавно, без стука в подшипниках и травления пара через сальники цилиндров, и при 128 об/ мин. развили рекордную мощность – 23 500 л.с. Значительно уменьшилась вибрация. Через 2 часа 20 минут полного хода комиссия, убедившись в выполнении всех условий контракта, заявила об окончании ходовых приемных испытаний. «Флот получает самый быстроходный крейсер в мире», – писал в одном из своих донесений Н.К. Рейценштейн.

После испытания устройства разобщения линии вала машин задержанный в море туманом крейсер 4 ноября вернулся в Киль. Приступили к очистке механизмов, машинных и котельных отделений, трюмов.

## «Аскольд» вступает в строй

Н.К. Рейценштейн доложил телеграммой в Петербург, что препятствий к приему крейсера нет, и просил к 17 ноября прислать из России 250 человек команды, двух офицеров и лекаря, а всю команду крейсера укомплектовать к 5 декабря.

С наступлением холодной погоды вдруг обнаружилось, что в жилых помещениях команды нет теплоизоляции подволока и бортов. При отсутствии деревянного настила на верхней палубе стальной подволока отпотевал. Заключая контракт, о теплоизоляции жилых помещений как-то забыли, ведь на отечественных кораблях она была само собой разумеющейся вещью. «Аскольд» же строился в соответствии с практикой германского флота, где не принято было устанавливать теплоизоляцию в помещениях команды. На кораблях германского флота теплоизоляцию в командных помещениях не устанавливали вплоть до Второй мировой войны.

Ненамного лучше обстояло дело и с теплоизоляцией офицерских помещений «Аскольда». Подволока и борта кают утеплялись лишь тонким слоем пробки. Рейценштейн отмечал, что в командирских помещениях в кормовой надстройке невозможно было находиться без головного убора: мерзла голова. Но из Петербурга торопили с приемкой корабля. Для сокращения сроков управляющий Морским министерством решил отделку помещений жилой палубы произвести в России.

10 ноября пришла телеграмма из ГМШ: управляющий Морским министерством разрешил по прибытии всей команды поднять на крейсере русский военно-морской флаг, не поднимая ни гюйса, ни вымпела, а 6 декабря начать кампанию, если к этому времени будет закончена приемка.

17 ноября русская команда переехала на крейсер и приступила к полному обслуживанию всех механизмов. 20 ноября на пароходе «Астрея» из России прибыла очередная партия матросов. Увеличение числа команды сказалось на заметном улучшении содержания корабля. 25 ноября из России была отправлена оставшаяся часть экипажа.

Ноябрь – декабрь – время года в Киле самое плохое и неудобное для приемки и отделочных работ. Сырая погода и дожди задерживали покраску, но зато удалось выявить недостатки системы отопления в носовом и кормовом кубриках, недостатки по корпусной части (в некоторых местах подтекали швы, заклепки).

Н.К. Рейценштейн просил ГМШ разрешить с января по май 1902 года совершить практическое плавание с тем, чтобы опробовать механизмы в длительной работе, выявить недостатки и неисправности, которые фирма по гарантии должна была тут же устранить. Руководство фирмы не возражало, однако в Морском министерстве решили иначе. Н.К. Рейценштейн получил предписание 1 января 1902 года быть в Либаве и все работы по приемке закончить к этому сроку (такая же «традиция» сохранилась и в советском флоте, когда корабли сдавались в конце года). Командир «Аскольда» не понимал, зачем крейсер должен зимовать в Либаве, вместо того чтобы использовать все выгодные условия контракта и обучить в море личный состав, продолжал писать рапорты и телеграммы, обращая внимание на то, что категоричное приказание и жесткий срок прибытия в Либаву «лишает его возможности качественно закончить приемку крейсера».

Для чиновников Морского министерства предложения командира не вписывались в «высочайше утвержденную программу заграничных плаваний кораблей русского флота в 1902 году», где точно было расписано время начала и конца плавания каждого корабля.

Официальная приемка продолжалась до 6 января 1902 года. К этому времени на крейсер установили новые, более высокие мачты, а на верхнем мостике оборудовали ходовую рубку.

Но оставался ряд работ, которые по разным причинам отложили до прихода в Россию. Среди них наиболее важной была установка подкреплений наружного борта в корме. Несмотря

на недоделки, приемная комиссия постановила выдать фирме свидетельство на получение платежа, согласно контракту, но с оговоркой, что все недоделанное из-за недостатка времени, материалов, неблагоприятной погоды, неумения и указанное в акте будет устранено за счет фирмы в русских портах.

11 января 1902 года в 15 часов «Аскольд» отошел от стенки верфи и встал на бочку на рейде в Кильской бухте. 12 января под звуки оркестра и залпы артиллерийского салюта были торжественно подняты Андреевский флаг, гюйс и вымпел – корабль начал первую свою кампанию. Погода улучшилась лишь к 17-му, и крейсер вышел на уничтожение девиации компасов и обучение машинной команды. Без этого невозможен был переход в Россию. Русские матросы впервые обслуживали котлы и машины самостоятельно. Пар и вода держались хорошо, но командир не давал машинам более 75 оборотов. Скорость при этом (при трех машинах) достигала 19,4 узла. Налетавшие шквалы ухудшали видимость и серьезно затрудняли определение девиации. Работы удалось выполнить на одном главном компасе. Ночь провели в море на якоре и на следующий день вернулись на свое место в Кильской бухте.

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

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

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